

**Enero 5 de 1937**

**59ª REUNION — Continuación de la 5ª SESION EXTRAORDINARIA**

**Presidencia del doctor JULIO A. ROCA,**

**Vicepresidente de la Nación,**

**y del ingeniero CARLOS R. PORTO,**

**Vicepresidente provisorio del Senado**

**Ministro presente:** de Obras Públicas, don Manuel R. Alvarado.

**Senadores presentes:** Alberto Arancibia Rodríguez, Atanasio Eguiguren, Alberto Francisco Figueroa, Francisco R. Galíndez, Manuel García Fernández, Héctor González Ira-main, Laureano Landaburu, Lucio López Peña, José Heriberto Martínez, Alfredo L. Palacios, Jorge J. Pinto, Carlos R. Porto, Guillermo Rothe, Antonio Santamarina, Carlos Serrey, Gilberto Suárez Lago, Juan R. Vidal, Benjamín Villafañe.

**Senadores ausentes, con licencia:** Rudecindo S. Campos, Robustiano Patrón Costas, Matías G. Sánchez Sorondo.

**Senador ausente, con permiso:** Carlos A. Bruchmann.

**Senadores ausentes:** Mario Arenas, Mario Bravo, Aldo Cantoni, Raúl Ceballos Reyes, Eduardo Laurencena, Juan José Lubary, Lisandro de la Torre.

**SUMARIO**

- 1.—**Renuncia del senador de la Torre de su banca de senador.** Se acepta.
- 2.—**Moción del senador López Peña,** para que se fije la hora 20 para votar los despachos de la Comisión Especial en el proyecto de ley, en revisión, sobre coordinación nacional de los transportes. Se aprueba.
- 3.—**Continúa la consideración de los despachos a que se refiere el número anterior del sumario.** Se aprueba el despacho de la mayoría de la comisión, quedando convertido en ley.

—En Buenos Aires, a los cinco días del mes de enero de 1937, siendo la hora 14 y 40 minutos, dice el

**Sr. Presidente.** — Continúa la sesión. Se va a dar cuenta de los asuntos entrados.

**Sr. López Peña.** — Pido la palabra para después que se dé cuenta de los asuntos entrados.

**Sr. Presidente.** — Oportunamente le será concedida.

1

**RENUNCIA**

**Sr. Secretario (Figueroa).** — Se ha recibido una exposición del señor senador de la Torre, relacionada con las incidencias ocurridas en las sesiones en que se trató el proyecto de ley sobre represión del comunismo; además remite la renuncia del cargo de senador de la Nación, que

2

## MOCION

**Sr. Presidente.** — Tiene la palabra el señor senador por Tucumán.

**Sr. López Peña.** — Voy a hacer moción para que este despacho sobre coordinación nacional de transportes, sea votado a las 20, imposterablemente. Hay varios señores senadores que, por distintas razones de urgencia, deben ausentarse esta noche de la Capital, aproximadamente a esa hora, y como no hay más que dos señores senadores anotados para hacer uso de la palabra, creo que con la moción que acabo de formular no se limitará en absoluto el uso de ella a ningún señor senador.

**Sr. Porto.** — Voy a adherir a la moción que acaba de formular el señor senador por Tucumán. Este asunto es conocido por todos los señores senadores y tenemos ya nuestra opinión formada al respecto, de manera que no hay motivo para dilatar su consideración. En ese sentido, voto a favor la moción del señor senador.

**Sr. Presidente.** — Está en discusión la moción formulada por el señor senador por Tucumán.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

—Se vota y resulta afirmativa.

**Sr. Presidente.** — Al orden del día.

Continúa con la palabra el señor senador por la Capital.

3

COORDINACION NACIONAL DE LOS  
TRANSPORTES

**Sr. Palacios.** — Ayer, cuando el reglamento inflexible, aplicado severa pero justamente, me impidió continuar en el uso de la palabra, acababa de referirme a una nota que los gremios patronales y obreros de San Luis dirigieron al señor miembro informante, mi distinguido colega, doctor Landaburu, pidiéndole que encarnara el anhelo del comercio, de la industria y de los trabajadores de su provincia, combatiendo el proyecto de Coordinación de Transportes, en la seguridad de que, así, merecería de sus comprovincianos el más franco de los aplausos.

Y quise expresar, entonces — lo que hago ahora —, que frente a esa nota de los obreros, comerciantes e industriales puntanos, la acti-

tud del señor senador demostraba la firmeza de su carácter y el arraigo de sus convicciones.

**Sr. Landaburu.** — Permítame señor senador.

La cita que ha hecho no puede molestarme en lo más mínimo y mucho menos después de las palabras amables con que acaba de comentarla. Pero debo decir que esa nota, dirigida personalmente a mí, y agregada lealmente a la carpeta de la comisión, aunque contó con toda mi buena voluntad, no ha sido mencionada, como no lo ha sido ninguna otra de las que se me han dirigido en favor de la sanción de la ley, porque tanto unas como otras se limitaban a expresar anhelos y a sumar firmas, sin dar razones ni argumentos, que son, en definitiva, los que deben decidir el juicio de la comisión.

**Sr. Palacios.** — Sabe el señor senador la simpatía personal que él me inspira, de manera que comprenderá que no soy capaz de hacer una alusión que pueda molestarlo.

No he reprochado al señor senador que no citase esa nota, pero no me podrá reprochar el señor senador, a su vez, que yo la cite, cuando me proporciona la satisfacción de hacer conocer un anhelo fervoroso de los trabajadores, de los comerciantes y de los industriales de la provincia a que pertenece el señor senador.

**Sr. Landaburu.** — No hay ningún reproche de mi parte, señor senador, y le reconozco el perfecto derecho de haber hecho mención de esa nota.

**Sr. Palacios.** — Quiero ocuparme, ahora, especialmente, para combatir el despacho de la mayoría, de un hecho de gravedad inusitada que no ha sido advertido por los señores senadores en toda su importancia. Me refiero a la inclusión, en el despacho, de los transportes por agua, lo que, además de hacer inconstitucional la ley que se dicte, arruinará nuestra pequeña marina mercante, que es imperioso deber de patriotismo, fomentar.

Los autores de este proyecto no han parado mientes, en el enorme perjuicio que sufrirá el cabotaje mayor y menor, contemplado en una ley de excepción que se relaciona con la existencia misma del Estado, integración propia en la esfera económica que provee a la defensa de la Nación, a la vigilancia de sus costas, según lo expresara el gran senador Joaquín V. González, para quien la ley de cabotaje es una ampliación de la Constitución; una ley constitucional con disposiciones accesorias, calculadas para fomentar, en una forma eficaz, la marina mercante nacional y el cabotaje.

En la carpeta número 4 de la comisión, aparece una nota de la Liga Naval Argentina,

de junio 20 de 1936, firmada por el almirante Juan A. Martín, ex ministro de Marina y una de las figuras más respetables de nuestra armada nacional, en la que se demuestra el error lamentable de incluir el transporte por agua en la ley de coordinación.

«Todo induce a creer, dice el marino, que la navegación ha sido incluida en el proyecto por inadvertencia o desconocimiento de la índole de ese transporte y de las consecuencias que ello acarrearía a nuestra pequeña marina mercante, que el almirante Martín, por razones de seguridad nacional, cree que debemos estimular en lugar de deprimir.»

Nuestro país posee un sistema hidrográfico incomparable, cuya libre navegación por todas las banderas, declarada en la Carta Fundamental, no puede implicar, por cierto, la exclusión de la nuestra, ni otorgar un monopolio de tráfico fluvial a la poderosa compañía que pueda llenar los requisitos prohibitivos que exige el despacho.

El cabotaje es una industria privada sometida al régimen de la libre concurrencia, como surge de las disposiciones consagradas en los artículos 14, 20 y 26 de la Constitución, con las únicas limitaciones que en ejercicio de atribuciones indelegables dictare el Congreso.

Las facultades que este proyecto otorga a la Comisión Nacional de Coordinación, implicaría una delegación de atribuciones inadmisibles, ya que se trata de «reglamentar la libre navegación de los ríos interiores, de reglar el comercio marítimo y terrestre», lo que está reservado al Congreso por el artículo 67, incisos 9º y 12.

Me interesa hacer notar que esta tesis ha sido sostenida por la Comisión Organizadora de la Marina Mercante que estudió la coordinación de transportes.

Su informe es un documento notable por más de un concepto, y lleva la firma de militares de alta graduación, a lo que yo atribuyo importancia por la vinculación de la marina mercante, no ya con la economía del país, sino con la defensa nacional.

Por nuestra situación geográfica, unida a la condición de país exportador; por la extensión de sus costas y por el hecho de constituir la marina de comercio un elemento de importancia para colaborar en las funciones de la armada nacional, a la que no vacilo en considerarla incorporada bajo ciertos aspectos, considero que es un deber patriótico, de todos los ciudadanos y especialmente de los técnicos de la defensa nacional, defender y fomentar la marina mercante.

Atribuyo una gran trascendencia al informe de la Comisión Organizadora de la Marina Mercante, que suscribe en primer término su presidente, almirante Abel Renard, a quien no conozco personalmente, y que en este documento demuestra competencia, imparcialidad y dominio de difíciles cuestiones técnicas. Firman el informe, también, el capitán de navío don José Guisasaola, el teniente de fragata don Hermenegildo P. Sepic y el señor don Carlos Attwel. Además, el antiguo alférez de navío, doctor Benjamín Villegas Basavilbaso, hoy asesor del Ministerio de Marina y profesor de derecho constitucional y administrativo en las universidades de Buenos Aires y La Plata.

Sostiene la comisión que, del estudio de los antecedentes extranjeros, se desprende que los únicos países que han tratado de coordinar los servicios terrestres con los acuáticos en forma integral, han sido Francia y los Estados Unidos de Norte América.

Descarta el caso francés por no ser asimilables las condiciones geográficas argentinas a la situación de Francia; además de no tener nosotros una saturación ferroviaria a lo largo de las costas fluviales o marítimas.

Por lo que respecta a Estados Unidos de Norte América, diferencias de carácter legal con nuestro país hacen imposible asimilar su problema de transportes marítimos y fluviales al de la Argentina.

La Constitución nacional, dice el informe, ha reservado al Poder Legislativo la reglamentación general del comercio de la República, y es en su virtud que a este respecto las actividades de la navegación se encuentran reguladas por el Libro III del Código de Comercio, y por otras disposiciones que la afectan en otras partes del mismo. Esto, en lo que respecta a las actividades comerciales.

En lo que se refiere a la navegación, o sea a la regulación del tránsito, a la libertad de ejercer el comercio, a la jurisdicción y poder de intervención, o sea a las funciones de policía del Estado sobre estas actividades, la Constitución es perfectamente explícita y estricta, y es justamente en ese punto en que la divergencia con las disposiciones legales estadounidenses aparecen claras e inconfundibles.

Los tribunales de Estados Unidos reconocen que, con ciertas limitaciones, un Estado tiene poderes para reglamentar las aguas navegables dentro de su jurisdicción. Puede exigir, así, una contribución por la utilización de mejoras que se han efectuado en las vías navegables; puede dictar reglas locales para la navegación, reglamen-

tos para el control de pilotaje, en los puertos y de boyas y faros para guiar marinos.

En su libro *Coordinación de Transportes*, de 1934, Exequiel Ramos Mejía, presidente de la Comisión Ferroviaria de Coordinación de Transporte, en la página 327, se ocupa de este asunto y dice que existen numerosos precedentes que establecen que un Estado en Norte América, goza de poderes considerables con respecto al transporte por aguas navegables ubicadas dentro de los límites del Estado. Así, en el juicio de *The Daniel Ball* contra Estados Unidos, 10, Wall, 557, 19 L. Ed. 999, se trataba de un decreto del Congreso que existía una patente, (por la cual debía abonarse una contribución) antes de que se permitiera a un barco operar en cualquier río u otras aguas navegables de Estados Unidos. El «*Daniel Ball*» era un vapor que navegaba en un pequeño río del Estado de Michigan. Se afirmaba que se trataba del comercio interno del Estado, puesto que el río estaba incluido íntegramente dentro del referido Estado de Michigan. El tribunal falló que el barco se ocupaba de un comercio interestadual, puesto que el comercio se extendió más allá que el río, y lo obligó a obtener una patente y abonar el importe de ésta. Sin embargo, en el curso del fallo, que fué pronunciado por el juez, señor Field, el tribunal dijo: «Indudablemente existe un comercio interno que está sujeto a los poderes de los Estados. Las facultades confiadas al Congreso se encuentran limitadas al comercio «entre los varios Estados», con naciones extranjeras y con tribus de indios. Va sin decir que esa limitación excluye del control federal todo comercio no así designado y, por supuesto, aquel comercio que se explota exclusivamente dentro de los límites de un Estado y que no se extiende a otros Estados, ni los afecta. Juicio de *Gibbons* contra *Ogden*, 9 Wheat, 194».

El informe de la Comisión Organizadora de la Marina Mercante, de la que formaba parte, como ya he expresado, el profesor de derecho constitucional y administrativo, asesor del Ministerio de Marina, doctor B. Villegas Basavilbaso, sostiene y prueba que la situación argentina es distinta.

En efecto, el artículo 26 de la Constitución dice: «La navegación de los ríos interiores de la Nación es libre para todas las banderas, con sujeción únicamente a los reglamentos que dicte la autoridad nacional», artículo que concuerda con el 67, inciso 9º, que expresa: «corresponde al Congreso... reglamentar la libre navegación de los ríos interiores», etcétera.

Es, pues, atribución exclusiva del Congreso

de la Nación regular la navegación de nuestros ríos interiores, y, de acuerdo con estas disposiciones explícitas, se ha establecido el ejercicio de la policía de navegación, por ley número 3.445 y la reserva del cabotaje para los buques de bandera nacional, por ley número 10.606.

La Comisión Organizadora de la Marina Mercante sostiene que estando plenamente establecida esta atribución exclusiva del Congreso y considerando el artículo 108 de la Constitución, surge con claridad la diferencia legal entre Estados Unidos y la República Argentina.

Dice el artículo 108: «Las provincias no ejercen el poder delegado de la Nación; no pueden expedir leyes sobre comercio o navegación exterior, ni establecer derechos de tonelaje».

La comisión cita la opinión de González Calderón en su *Derecho Constitucional*, tomo III, página 467, que expresa: «Se ve claramente que todas estas cláusulas tienen por objeto excluir en absoluto la acción de los poderes provinciales en todo lo que atañe a «la reglamentación del tráfico marítimo y fluvial, ya sea exterior o interprovincial, así como imposibilitarles la imposición de gravámenes o derechos sobre el mismo».

«No han podido las provincias conservar, a este respecto, atribución alguna, porque, como decía Alberdi, si tomaran en este cualquier ingerencia, fraccionarían y desvirtuarían la nacionalidad del sistema aduanero».

Véase, ahora, la conclusión a que llega la comisión presidida por el almirante Renard y de la que forma parte el profesor de derecho constitucional, doctor Villegas Basavilbaso.

«Lo que los Constituyentes formularon en nuestra Carta Fundamental y restaron explícitamente a la soberanía indiscutida de las provincias sobre los ríos que la atraviesan, fué la regulación del tráfico de los mismos, avance plenamente justificado por los antecedentes históricos y el carácter internacional de nuestros ríos, es decir, por el aspecto geográfico o político de nuestro país, con respecto a sus grandes ríos de comunicación interior.

«No es posible, por lo tanto — subraye las palabras el señor taquígrafo —, concebir que los Constituyentes que negaron a las provincias el ejercicio de su soberanía sobre parte de sus territorios, transfiriendo ese derecho a uno de los poderes federales, el Congreso, pueda, por obra de una ley del mismo, quedar al libre arbitrio de una Comisión de Transportes y, por lo tanto, sometida a la jurisdicción de otro poder, el Ejecutivo nacional. No es admisible entre los

Enero 5 de 1937

CAMARA DE SENADORES

59ª Reunión. Cont. de la 5ª Sesión Ext.

*podere, transferirse o cederse atribuciones que les son inherentes y fijados por la Constitución nacional. Toda disposición o ley de este carácter involucra una nulidad indiscutible por su inconstitucionalidad.*

«Y no es solamente la Constitución nacional la que se opone a la intromisión de autoridades extrañas a la reglamentación del transporte fluvial. La navegación de los ríos es libre para todas las banderas, según lo especifica la Constitución nacional, y desgraciada o felizmente estatuida por tratados con potencias extranjeras, tratados internacionales que también son ley suprema de la Nación» (Tratados con Estados Unidos, 10[VII]853; Brasil, 20[XI]857; Francia, 10[VII]853; Gran Bretaña, 10[VII]853).

«De manera que el someter el régimen de la navegación a sujeciones y obligaciones de orden interno y eventual, que es lo que significaría la coordinación de la misma a los transportes terrestres, se correría el gran peligro de anular definitivamente una actividad como el cabotaje, que ha costado muchos años de lucha y de discusiones legislativas poder reservar para los buques de bandera nacional. Dada la libertad de principios que la Constitución y los tratados confieren a la navegación de los ríos, los esfuerzos para mantener la nacionalidad de la pobre marina mercante nacional, serían fácilmente burlados; productos que, entrando o saliendo de puertos interiores, van al extranjero y son transbordados en tránsito en los puertos de aguas hondas, serían conducidos por los mismos buques extranjeros desde y hasta los puertos de embarque con el exterior.»

El proyecto de ley que tratamos, señor presidente, es inconstitucional y aun cuando los señores senadores no hayan estudiado el asunto y no puedan, por eso, acompañarme en afirmación tan categórica, espero que bastará, por lo menos, para que este despacho se aplaque, moción que formularé, el hecho de que el Poder Ejecutivo así lo haya sostenido.

Sí, señores senadores. El Poder Ejecutivo ha expresado en el seno de la comisión de que formo parte, que este proyecto involucra una nulidad indiscutible por su inconstitucionalidad.

Voy a probarlo. El 17 de septiembre de 1936, el ministro de Marina, en nombre del Poder Ejecutivo, envió a la Comisión Especial para el estudio de los proyectos de coordinación de transportes, la nota que voy a leer:

«En contestación a su atenta nota en la que

recaba opiniones e informes respecto al proyecto de ley, etcétera, me es sumamente grato adjuntar el informe que sobre la parte relativa a transportes marítimos y fluviales produjera, oportunamente, la rama técnica correspondiente de este departamento: Comisión de Organización de la Marina Mercante; informe que el subscripto (ministro de Marina, representante del Poder Ejecutivo), hace suyo en todas sus partes»; y agrega: «el departamento a mi cargo se concreta a opinar exclusivamente en la parte de su competencia», es decir, la que se refiere a la inclusión de la marina mercante.

Esto es definitivo, señor presidente.

El Poder Ejecutivo considera que debe excluirse el transporte marítimo y fluvial, es decir, el cabotaje, de este proyecto porque su inclusión es antieconómica e inconstitucional.

Antieconómico, sostiene el Poder Ejecutivo, porque no está probado que la existencia del transporte acuático haya perjudicado o perjudique el transporte ferroviario terrestre. Antes bien, por el contrario, el progreso está trabado por la existencia de tarifas diferenciales y legales y antieconómicas; porque el problema del transporte fluvial y marítimo no ha sido estudiado integralmente por carencia de estadísticas especiales; porque las condiciones que la ley fija para el establecimiento de servicios marítimos y fluviales, sólo pueden ser cumplidas por compañías muy poderosas, destruyendo definitivamente el pequeño cabotaje; porque la ley no ha contemplado el caso del transporte marítimo y fluvial ocasional.

En cuanto a su inconstitucionalidad, agrega el Poder Ejecutivo, es incontestable.

No se contradice el Poder Ejecutivo cuando considera que debe excluirse de este proyecto el transporte por agua.

En la nota del 12 de noviembre de 1931, las empresas ferroviarias expresaban al Poder Ejecutivo que el Estado favorecía a la navegación, en perjuicio de sus intereses, pero el Poder Ejecutivo, al formular su primer proyecto de ley de coordinación de transportes, en agosto de 1932, sin escuchar a las empresas ferroviarias en sus injustos reclamos, excluyó del proyecto el transporte por agua y las empresas ferroviarias adhirieron a ese proyecto.

Se explica, pues, que el Poder Ejecutivo, por intermedio de su ministro técnico, que es el ministro de Marina, sostenga ahora la exclusión del transporte por agua, de la ley de coordinación.

Antieconómico e inconstitucional: tales son

las palabras empleadas por el Poder Ejecutivo, sobre las que deben meditar los señores senadores antes de dar su voto.

Pero no quiero abusar de la atención de los colegas. Examinaré brevemente los puntos de vista de las empresas ferroviarias, los del informe, las conclusiones y recomendaciones de la Junta Honoraria creada por el Poder Ejecutivo para estudiar la situación económica-financiera de aquéllas, conclusiones y recomendaciones respecto de las cuales debo declarar que no estoy de acuerdo con las expresiones del señor miembro informante de la mayoría.

**Sr. Landaburu.** — ¿Sería tan benevolente el señor senador que me permitiera una breve interrupción antes de que pase a abordar el estudio de ese capítulo?

**Sr. Palacios.** — Sí, señor senador; lo escucharé con verdadero placer.

**Sr. Landaburu.** — Quiero decir al señor senador que la mayoría de la comisión ha hecho el debido aprecio del informe de la Comisión Organizadora de la Marina Mercante, pero ha manifestado a su respecto algo que era muy importante y que deploro que el señor senador no haya recogido para apreciarlo en su justo valor.

He dicho que se oponía a la inclusión de los transportes por agua en nombre de un doble linaje de consideraciones: constitucional el uno y económico el otro. Prescindiré del último, pero en cuanto al primero, que es el fundamental, he dicho que el informe de la Comisión Organizadora de la Marina Mercante, cuya exégesis y cuya jurisprudencia constitucional son exactas, parte del error de hecho de suponer que el despacho reserva a las provincias la reglamentación de los transportes por agua, en dos o más puntos, dentro de su propia jurisdicción.

El despacho no dice una palabra al respecto, tanto que en el artículo 2º...

**Sr. Palacios.** — Si el señor senador no me escucha, va a intercalar un discurso...

**Sr. Landaburu.** — No voy a intercalar ningún discurso.

**Sr. Palacios.** — Tenga paciencia y deje que termine mi exposición.

**Sr. Landaburu.** — Era oportuna la interrupción en ese momento.

**Sr. Palacios.** — Es que todavía no he terminado lo que se refiere a la Comisión Organizadora de la Marina Mercante, aun cuando ya demostré la inconstitucionalidad de esta ley.

**Sr. Landaburu.** — Me pareció que no había

agotado la demostración de la inconstitucionalidad del despacho.

**Sr. Palacios.** — Es una opinión sin fundamento, señor senador.

**Sr. Landaburu.** — Entonces me reservo el derecho de interrumpirlo más adelante.

**Sr. Palacios.** — No necesita reservarse el derecho. El señor senador será escuchado siempre con verdadera complacencia por el senador que habla.

**Sr. Landaburu.** — Muy agradecido.

**Sr. Palacios.** — Pero habré de tomar en cuenta, también, los argumentos del Centro de Cabotaje Menor, primera institución representativa de armadores argentinos, que se dirigiera a los poderes públicos planteando tan interesante cuestión, para volver a considerar el informe oficial de la Comisión de Organización de la Marina Mercante, creada por decreto de diciembre 17 de 1934, que preside el almirante Renard, ex ministro de Marina y cuyas conclusiones ha hecho suyas, en todas sus partes, el Poder Ejecutivo.

Me interesa hacer notar que «La Prensa», en su edición del 6 de junio de 1936, bajo el título: «El cabotaje nacional y la coordinación de transportes», sostiene los mismos puntos de vista que el actual ministro de Marina. Señala, en primer término, la ligereza en que se incurrió al comprender dentro de un sistema concebido a los fines de coordinar los transportes por ferrocarril y por camino, el transporte por agua.

De manera que habría que excluir de la lista del señor senador al diario «La Prensa»...

**Sr. Landaburu.** — No puede excluirlo de la lista. Recuerde el señor senador que he citado expresamente y con toda lealtad ese editorial de «La Prensa».

**Sr. Palacios.** — No dudo de la lealtad del señor senador, pero ha citado «La Prensa», como uno de los diarios que reclamaba la sanción del despacho. «La Prensa» habrá reclamado una ley de coordinación, pero una ley de coordinación que no venga al Senado con la condición de que no se pueda modificar absolutamente una letra de un artículo, porque, de lo contrario, no podríamos tener ley.

Yo le preguntaría al señor miembro informante de la comisión, si estaría de acuerdo en que suprimiéramos algunas palabras que el señor ministro de Obras Públicas ha considerado que no son claras; admitiría que en este despacho nosotros modificáramos conceptos dudosos o confusos. Seguramente el señor miembro informante me va a decir que no.

Enero 5 de 1937

CAMARA DE SENADORES

59ª Reunión. Cont. de la 5ª Sesión Ext.

**Sr. Landaburu.** — Cuando discutamos el asunto en particular, le voy a contestar. No sé a qué palabras se refiere el señor senador.

**Sr. Palacios.** — A las palabras que el señor ministro de Obras Públicas dijo que no eran claras en la comisión de la que forma parte el señor senador. Es un valor entendido.

Acaba de resolver la Honorable Cámara que a las 20 horas debe votarse el despacho.

Considera «La Prensa» que, en realidad, no se ha meditado suficientemente la magnitud de la innovación que se va a introducir en este aspecto tan importante de la industria y que es necesario advertir todo el significado que asume el informe de la Comisión Organizadora de la Marina Mercante, a la que debió consultarse antes de definir un criterio relativo a la situación del cabotaje.

La obligación de transporte, dice «La Prensa», la fijación de itinerarios y de horarios, la necesidad de licencia previa y los demás gravámenes que son inherentes a toda actividad que entrañe un monopolio, como es, por ejemplo, la del transporte ferroviario y que pueden ser aceptables en determinados aspectos del transporte automotor, no pueden, evidentemente, extenderse a todo el cabotaje. La consecuencia de una regulación oficial como la que se proyecta, es, desde luego, el monopolio. Privado el cabotaje menor de las ventajas que derivan de la libertad de sus servicios e imposibilitado para competir con una o dos grandes empresas, prácticamente se habrán esterilizado esfuerzos realizados en cincuenta años para asegurar, estimular y proteger, la navegación de nuestros ríos.

¿Qué valor, en efecto, cabe asignar a las libertades acordadas a la navegación, desde el momento que se impide el ejercicio de su industria a los acarreadores que no disponen de grandes capitales?

Por lo demás, el informe de la Comisión Organizadora de la Marina Mercante, puntualiza bien la falta de la documentación estadística que autorice a formular conclusiones definitivas respecto a la influencia que el transporte fluvial ejerce sobre el transporte ferroviario. En realidad, llama poderosamente la atención la forma categórica en que se han expedido los autores del régimen coordinador y su presencia de elementos informativos concretos, a través de los cuales pudiera advertirse el fundamento de las restricciones que se aconsejan. No se ha demostrado hasta la fecha, qué grave interés de orden público, qué exigencia imperiosa de la economía nacional, puede justificar

una medida tan seria como la que supone suprimir la competencia dentro de la industria de los transportes fluviales y la desaparición de pequeñas empresas que desarrollan sus actividades desde muchos años atrás, sin primas, privilegios ni monopolios, precisamente porque desempeñan una función económica y útil.

El cabotaje no rechaza, por cierto, la posibilidad de una armonización con las empresas transportadoras por tierra; por el contrario, desde hace 20 años reclama insistentemente la intervención del Estado, con objeto de moderar los efectos de una competencia que, en cierto modo, resulta injusta, como es la que se opera mediante tarifas diferenciales. Pero, de la armonización prevista por la ley número 10.606 y de la que se estatuye en la ley de vialidad, a la que se establece en el régimen de coordinación que hoy discutimos, existe una notable diferencia.

El informe de la Comisión Organizadora de la Marina Mercante profundiza en los antecedentes de esta cuestión y hace notar que, previendo las empresas ferroviarias, los males que podrían sufrir, si la política caminera, en lugar de orientarse en el sentido de ampliar, con carácter económico las comunicaciones de las zonas privadas de ferrocarriles, lo hicieran en forma competitiva para sus propios intereses, dieron el grito de alarma antes de que el problema caminero se solucionara.

El 12 de noviembre de 1931 las empresas ferroviarias se dirigieron al Poder Ejecutivo requiriendo su atención sobre sus presentes y futuros desequilibrios financieros.

La Comisión Organizadora de la Marina Mercante se detiene a considerar cada uno de los puntos tratados por las empresas ferroviarias y lo hace en esta forma: «Conviene detenerse en el contenido de la nota sobre los conceptos vertidos con respecto a la navegación de cabotaje. En primer lugar, se refiere a la situación de Estados Unidos de Norte América frente a la competencia entre el transporte interestadual de ferrocarriles y buques, ejemplo que no es asimilable a la práctica del transporte en la Argentina, descontando las diferencias de carácter legal. En segundo lugar, sin estudiar las características especiales de nuestro comercio fluvial y marítimo, de su régimen e influencia, se limita a efectuar una comparación superficial, por la que pretende demostrar que el transporte fluvial ha sido, es y continuará siendo una industria protegida por el Estado en perjuicio de las compañías ferrocarrileras».

Así falsea la situación real de los hechos, al



asegurar que los puertos de la República, el mantenimiento de los canales y el balizamiento de los peligros en las rutas fluviales, y, en fin, todas las obras públicas que tienden a asegurar la navegación de los ríos son inversiones de dinero que se substraen a todo el país para beneficio de los transportes fluviales, que no pagan esas vías de comunicación.

La nota de las empresas dice textualmente: «No da el Estado a las compañías ferroviarias sus vías, ni ha contribuido con su dinero para construirlas, a pesar de los miles de millones que han costado. En cambio, las ha construido para la navegación, favoreciendo a las grandes compañías que las explotan en servicio del público sin haber aportado un solo centavo de capital y se las conserva con crecidos gastos sin exigirles ninguna participación en ellos. A tal punto las favorece, que puede decirse, sin exagerar, que están subvencionadas por el Estado, aun sin recibir sumas de dinero, porque tal es la resultancia de los hechos recordados».

Tal la opinión ferroviaria, a la que replica la Comisión de Organización de la Marina Mercante.

«Nada menos exacto. Si el país ha gastado millones en la construcción de puertos, mantenimiento de canales y balizamiento de los mismos y de las costas, no ha sido por favorecer a la navegación de los buques nacionales, sino para facilitar la salida de sus productos al exterior, transporte que nada afecta a los ferrocarriles. La marina mercante de ultramar de bandera argentina no existe; la importancia de la marina mercante de cabotaje no exige ni los lujosos puertos con que contamos, ni profundidades costosas en los canales. No es para ella, aunque los utilice, que han gastado sumas ingentes de dinero. Al Norte del puerto de ultramar de Santa Fe en el río Paraná y más allá del de Concepción, en el Uruguay, poco dinero se ha invertido y se invierte, porque las necesidades de nuestros buques de cabotaje no lo reclaman».

«Correspondería, por lo tanto, acusar a la naturaleza que nos ha dado ríos navegables que, por el contrario de lo que las compañías ferroviarias aseguran, no podemos explotar con amplitud debido a la desastrosa política ferroviaria que se ha seguido al establecer líneas paralelas a las márgenes de vías navegables, competitivas con el transporte fluvial mucho más económico».

A este respecto voy a permitirme recordar al Honorable Senado un hecho de actualidad, que viene a confirmar las manifestaciones del

informe de la Comisión de Organización de la Marina Mercante; se trata de la paralización de las obras del canal costanero proyectado por el ingeniero Emilio Mitre en 1893, quien, con clara visión del futuro, concretó una vía que uniera el puerto de Buenos Aires con el Paraná de las Palmas. La ley número 5.944 dispuso la realización de un canal, cuya ejecución quedó librada al criterio del Poder Ejecutivo, y en 1930 se habilitó una parte en 5 ½ kilómetros de extensión, que prestaba, a los buques de cabotaje, importantes servicios, desde que evitaba a estas embarcaciones el recorrido por Martín García, con peligro de naufragar y, sobre todo, acortando la navegación, lo que, prácticamente, representa abaratamiento del transporte y del consumo.

Pero, es el caso que desde hace cuatro años abandonáronse los trabajos de conservación de una vía que debe ser cuidada constantemente, mediante dragado; y de diez pies de profundidad que tenía, vino a reducirse a cuatro, lo que imposibilita el tráfico fluvial, causando con las demoras perjuicios a los exportadores que han de pagar crecidas sumas en concepto de sobrestadía a los buques de ultramar; por no llegar, en término, las embarcaciones que vienen del Chaco, de Corrientes, Entre Ríos y Santa Fe.

Y la conservación de esa ruta no costaría al erario sino unos 75.000 pesos anuales, que, comparados con los 8.000.000 que anualmente se invierten para mantener los canales que requieren los buques extranjeros, es insignificante.

Refiero el caso a manera de ejemplo; no voy a detenerme en sus detalles aunque diré que tengo noticia de que la Dirección General de Navegación y Puertos ha enviado al lugar y ante el pedido de los interesados una draga para ejecutar trabajos de conservación, preliminares a la solución definitiva del problema.

Por otra parte, existe en la Cámara de Diputados un pedido de informes al Poder Ejecutivo, a iniciativa del diputado Arnoldi, votado el 26 de septiembre del año anterior.

Antes de ocuparme de las conclusiones de la Junta Honoraria para el estudio de la situación de los ferrocarriles, quiero referirme a dos discursos pronunciados, uno por lord Farrer, presidente del Ferrocarril Central Córdoba, cuyas apreciaciones comentó «La Nación» el 15 de noviembre de 1935, y el otro por el señor Howard Williams, presidente del Ferrocarril Central Argentino.

Lord Farrer, refiriéndose a la protección legítima a los intereses en juego, expresó: «Pe-



dimos que los servicios de carretera y fluviales sean colocados sobre una base uniforme con los transportes ferroviarios, agregando que la simple justicia hacia los centenares de miles de tenedores de acciones que han invertido su dinero en la Argentina, «contando... con la buena fe de este país», exige que cada cual reciba un tratamiento adecuado».

El señor Williams se expidió en términos descorteses, fundando su requisitoria en la situación de «cientos de accionistas, personas de edad avanzada que viven de la caridad, porque no perciben dividendos». Agregó: «Creedme, es desagradable señalar, como lo hago ahora, esta prueba de antagonismo premeditado contra los capitales extranjeros, cuyo abundante empleo ha hecho lo que es la Argentina de ahora», para terminar refiriéndose, también, a la «competencia desleal e injusta» que los demás medios de transportes hacen a las empresas.

Un joven argentino, Juan Carlos Parodi, que defiende con entusiasmo la marina mercante, contestó a este extranjero en un interesante artículo diciendo que el señor Williams olvidaba, al pronunciar esas palabras, la legua de tierra a ambos lados de la vía, concedida por la Nación al otorgar la concesión, las grandes ganancias de la época de las vacas gordas, así como el alcance atribuido por el más alto tribunal del país a las leyes de concesiones ferroviarias.

En efecto, dice la Corte, en el fallo que aparece en el tomo 152, página 385: «Los ferrocarriles particulares no son equiparables al dominio y negocio privados; hacen y funcionan en virtud de la concesión que no es un contrato del derecho común entre partes iguales, sino que es el acto legislativo, en virtud del cual el Estado hace delegación en una empresa, para la debida realización del servicio público del transporte ferroviario dentro de los límites prefijados, determinando las condiciones, el tiempo, forma y elementos de la construcción y explotación, privilegios y excepciones otorgados a las empresas, derechos y ventajas reservados por el Estado para sí o para determinadas manifestaciones de la vida nacional».

Hay hombres públicos en nuestro país que creen, a mi juicio equivocadamente, «que el Congreso está en deuda con los ferrocarriles; que ahora viene a cumplirla, y que al hacerlo tiene presente que es deuda sagrada, deuda de honor, pues no puede olvidar el Congreso argentino que las empresas ferroviarias trajeron sus capitales descontando el porvenir».

El embajador de Inglaterra dijo con razón hace pocos días: «Que él sería el último en pretender que el capital británico vino a este país con otras miras que no fueran la ganancia, ya que la idea de negocios puramente filantrópicos es, ciertamente, una insensatez».

Así lo creía nuestro Sarmiento, cuando afirmaba que todavía no se conocen en el mundo caminos de hierro que atraviesen regiones desiertas. Estos son fenómenos que no se han visto y la razón es sencilla. Los gobiernos no han empezado por hacer los caminos de hierro; comprendían que no podían crearlos, que era preciso poner en ellos el interés del dinero. Ellos son el producto de intereses materiales y nosotros, decía Sarmiento, podemos darles esta misma base si queremos que den buen resultado.

Prueba de la gran razón que asistía a Sarmiento es que, en la hora actual, las empresas reclaman, por encima de todo, los dividendos a que dicen tener derecho adquirido, y, para ello, fuerzan los argumentos hasta caer, como en el caso de la navegación, en errores de bulto. Por ejemplo: cuando insisten en la necesidad de «que sea dictada una legislación que los ampare contra la competencia injusta de las empresas de transporte por caminos y por agua».

Tengo sobre mi banca un folleto editado por las empresas, titulado *Caminos y ferrocarriles*, y que lleva este subtítulo: «Igualdad de tratamiento», en que se hace esa afirmación, insistiéndose en que «los ferrocarriles están sujetos a una estricta reglamentación, a una rígida reglamentación, que no les deja la libertad de acción acordada a otras industrias de servicio público». Y terminan pidiendo la cesación de lo que llaman «privilegios» solicitando se aplique a los demás medios de transporte, «las mismas reglamentaciones que a los transportes por riel», mediante estas condiciones:

- a) Seguridad;
- b) Remuneración y reglamentación del trabajo de su personal;
- c) Servicio público adecuado;
- d) Publicación y control de tarifas.

Evidentemente, estas sugerencias fluyen de las recomendaciones de la llamada junta honoraria; especialmente de la conclusión 5ª y de las 14ª y 15ª, en que se dice: «La caída vertical del tráfico, causa inmediata y propulsora del gran retroceso en las entradas, se ha pro-

ducido, principalmente, en los transportes de cargas con mayor capacidad de pago y también en el movimiento de pasajeros; todo lo cual, a su vez, ha sido ocasionado por la depresión de la economía general, habiendo contribuido, también, en parte, la competencia caminera.»

Esta es la conclusión número 5 que aparece en la página 26 del informe de la junta honoraria.

Nótese que la conclusión no se refiere a los buques. Dice sólo: «contribuido, en parte, la competencia caminera».

Pero la junta honoraria, en el capítulo «Recomendaciones», páginas 32 y 33 del informe a que me refiero, dice: «La junta considera indispensable dictar una reglamentación de los transportes por agua, ya que se previó en la ley de ferrocarriles de 1891 y cuya aplicación regiría, provisoriamente, mientras no se sancionara la ley respectiva». (Recomendación número 15), y:

«La junta es de opinión que una coordinación eficaz del riel con las vías de agua debe buscarse, de manera que sea ventajosa tanto para una como para la otra, sujetando el tráfico fluvial a las nuevas normas para transporte caminero». (Recomendación número 15)

Y bien: como lo ha demostrado la Comisión de Organización de la Marina Mercante, la junta ignora o aparenta ignorar lo que ya se ha legislado con respecto a la navegación comercial en el Código de Comercio, las ordenanzas de aduana con sus innumerables trabas y las vastas reglamentaciones que el Poder Ejecutivo, con el pretexto de ejercer la «policía de la navegación», ha impuesto «Olvídate la junta — agrega el informe de la Comisión Organizadora de la Marina Mercante — los inconvenientes de orden aduanero que la navegación sufre, no sólo en el comercio interestadual, sino, también, en el intraestadual y de los que los ferrocarriles están exentos.»

«En cuanto a la recomendación número 15 — prosigue el informe del ex ministro de Marina almirante Renard —, ella no resiste el menor análisis y está condenada de antemano, por falta de razón desinteresada. En efecto, ¿será posible sujetar un sistema de tráfico moderno, que se inicia, y cuyo desarrollo eficiente puede ser problemático, a condiciones restrictivas, frente a un sistema más antiguo, pero lo suficientemente estable y seguro, cuya desaparición o quiebra puede repercutir en la economía general del país? Pero la navegación no es lo mismo que el transporte auto-

motor por caminos. La navegación es un sistema de transporte de características distintas del transporte terrestre, mucho más antiguo que el ferrocarril y que, si aun subsiste, es en realidad porque económicamente no puede ser desplazado por ningún otro sistema de transporte, por lo menos hasta la época actual. Así, pues, lo antieconómico no es utilizar las vías acuáticas en vez de las terrestres. Lo antieconómico es, justamente, lo contrario; es pretender substituir el tráfico acuático por el terrestre; competir paralelamente, a lo largo de vías acuáticas navegables, con ferrocarriles. Y, sin embargo, las empresas ferroviarias, desde mucho tiempo atrás hasta ahora, han ejercido una *beligerancia activa con la navegación; han construido líneas ferroviarias en abierta competencia y gracias a sus guerras de tarifas han paralizado el desarrollo de la navegación de cabotaje, substrayéndole gran parte del tráfico fluvial, a costa de los usuarios mediterráneos.*

Observen los señores senadores que el Poder Ejecutivo acepta, en todas sus partes, el informe del almirante Renard.

Y volveré sobre las condiciones a que, según las empresas ferroviarias, ha de sujetarse la navegación de cabotaje.

La navegación es, como vimos, una industria privada cuyo ejercicio, dentro de las condiciones reglamentarias que el Congreso dictará es común a ciudadanos y extranjeros, comprendidos en la denominación genérica de «habitantes de la Nación», que emplea la Carta Fundamental, y a pesar de no haberselo ocupado mucho el Congreso de su fomento, se ha desarrollado por la iniciativa individual de quienes, navegando como tripulantes o vinculados como profesionales o afines a esta forma de actividad, tomaron parte en un buque como copropietarios, y por inversión de sus ahorros los mejoraron hasta rendir lo más eficiente y seguro.

Pero todo ello se ha hecho con el contralor, bien riguroso, por cierto, de la Prefectura Marítima, encargada por la ley número 3.445 de la policía de los mares, canales, ríos y puertos de la República.

La prefectura está encargada de aprobar los planos de construcción o modificación de cualquier embarcación mayor de seis toneladas y de los respectivos trabajos.

Los buques deben tener certificado de navegabilidad, cuya renovación es periódica y a cuyo efecto se requieren inspecciones del casco en varadero.

En cuanto a las máquinas, también son objeto de inspecciones periódicas, y el personal debe rendir pruebas de idoneidad, que exigen el pago de derechos para los oficiales (capitanes, patrones, maquinistas, baquianos). Aun para ejercer funciones de marino se requieren determinadas condiciones. El artículo 4º de la ley nacional de cabotaje número 10.606 dispone sabiamente: «La autoridad competente abrirá un registro de marineros argentinos en disponibilidad, siendo obligatorio para los propietarios de buques de la matrícula utilizar ese personal a bordo, hasta llenar la cantidad mínima exigida por la presente ley» (se exige no menos de la cuarta parte de argentinos cuando la embarcación es de doscientas o más toneladas; en los menores, el número que determine el Poder Ejecutivo). El decreto reglamentario en su artículo 4º dispone: «Para que un buque pueda usar el pabellón nacional, deberá estar inscripto en la matrícula nacional, cuyo registro llevará la Prefectura General de Puertos.

«a) Para inscribir un buque en la matrícula, debe su propietario justificar, si es un particular, su domicilio en el país; y si pertenece a una empresa, deberá comprobar la inscripción del respectivo contrato en el registro de comercio e indicar el nombre y domicilio legal de sus representantes en la República.

«b) En los buques menores de doscientas toneladas deberá ser argentina la mitad de la tripulación, inclusive el patrón. Si el número total de tripulantes no fuera divisible por dos, se aumentará una unidad a la cifra y se partirá por dos.»

Me he referido a las condiciones de seguridad y creo haber demostrado que la reglamentación, minuciosa por cierto, llega hasta fijar la nacionalidad del personal, cuya remuneración y condiciones del trabajo, a que también hace referencia la publicación ferroviaria aludida, está regulada en acuerdo de los armadores, con las asociaciones obreras y en las disposiciones legales especiales.

En razón de la responsabilidad por el transporte, los armadores aseguran sus buques contra todo riesgo, así como los fletes; de manera que aun en los casos de pérdida total, y por el orden de privilegios establecidos en la ley comercial, existe responsabilidad por los daños a terceros.

Las condiciones de entrega y tiempo para realizar el viaje, se establecen en los conocimientos cuya presentación exige la aduana, junto con los manifiestos, al dar entrada al

buque; sin ello, éste no puede descargar, aun cuando tenga privilegio de paquete.

La entrada y salida, tampoco pueden hacerse arbitrariamente, porque es imprescindible formalizar estas operaciones ante la prefectura y la aduana; se requiere la presentación del libro de navegación en que constan los hechos ocurridos durante el viaje y deben consignarse en él los menores detalles establecidos en la ley. Trámites minuciosos con diversos documentos han de efectuarse en la aduana, a fin de poder operar.

De manera que no puede decirse que falta reglamentación. Hay exceso de reglamentación. Basta decir que intervienen en nuestro país, a los efectos de regular la navegación, dependencias de cinco ministerios, mientras que los ferrocarriles que se dicen trabados en su funcionamiento, dependen, sólo, de la Dirección General de Ferrocarriles.

—Ocupa la Presidencia, el señor vicepresidente provisorio del Senado, ingeniero Carlos R. Porto.

Precisamente, el 22 de agosto y el 9 de septiembre del año pasado, he leído en «La Prensa» los resultados de una encuesta realizada entre los armadores, entidades obreras y afines, por la citada Comisión de Organización de la Marina Mercante, donde se ponen de relieve los graves inconvenientes derivados del sistema de reglamentación excesiva, a la vez que se plantean asuntos como el de la falta de crédito marítimo, fundamental, a mi juicio, para establecer líneas regulares y perfeccionar los servicios.

Los buques de cabotaje pagan derecho de anclaje y permanencia en los puertos de la República; pagan derechos de aduana por los repuestos e implementos de su equipo, salvo los indispensables a su construcción, por una vez. Si, por cualquier causa, deben operar en lugares donde existen guineches fiscales, deben pagar por disposición de la ley los respectivos derechos de eslingaje, usen o no aquellos elementos.

En tales condiciones, ¿puede decirse que se trata de una industria subvencionada por el Estado?

Los ferrocarriles, en cambio, están liberados del pago de todo derecho nacional, provincial o municipal, hasta el 1º de enero de 1947, de acuerdo al artículo 8º de la ley número 5.315. La ley Mitre creó un régimen por el cual las empresas quedan exoneradas del pago de de-

rechos e impuestos, a cambio de un porciento que la Nación aplicará a la conservación y construcción de puentes y caminos, especialmente aquellos que conduzcan a las estaciones.

Emilio Mitre fundó su proyecto en 1907. Yo estaba, entonces, en la Cámara de Diputados.

Me parece escuchar al patricio que me honró con su amistad y cuya palabra elocuente y sobria, era un regalo para el espíritu.

Dijo que en materia de concesiones de ferrocarriles había predominado en nuestro país una política ampliamente liberal, perfectamente justificada por las necesidades de la época en que se construyeron las primeras líneas.

Entonces era urgente fomentar la introducción de capitales extranjeros, suministrándoles toda la protección posible, y ésa había sido la regla invariable de nuestra legislación.

Mitre desarrollaba las ideas de Alberdi, que en sus *Bases* habla de proteger a las empresas particulares para la construcción de ferrocarriles.

América necesitaba de capitales tanto como de población. Y por eso la Constitución consignó en el inciso 16 del artículo 67, como una de las atribuciones del Congreso, la de fomentar la construcción de ferrocarriles por medio de «concesiones temporales de privilegios y recompensas de estímulo».

Pero los rendimientos declarados de las empresas habían superado las mejores esperanzas y aumentaban constantemente, a medida que se poblaban y cultivaban las regiones que servían.

La situación de las empresas ha ido mejorando siempre, decía Mitre, y hoy los capitales invertidos en ellas, ofrecen aplicación muy remunerativa.

Había llegado, pues, el momento de que, sin apartarnos de la política de estímulo y fomento de estas compañías, hiciéramos recaer sobre ellas ciertas obligaciones de carácter fiscal como a los otros contribuyentes de la Nación. Para eso debían concurrir con una parte de sus utilidades al sostenimiento de la administración pública.

Mitre creyó que la mejor forma de gravamen era hacerlo gravitar sobre las utilidades de las empresas, iniciando de este modo una legislación tributaria basada en el impuesto a la renta.

Refiriéndose a la situación de las empresas desde el punto de vista de sus obligaciones con el fisco, dice cosas tan interesantes como estas, que revelan los procedimientos de las compañías extranjeras: «En enero de 1896, al final de las sesiones, en esos momentos en que las Cámaras

del Congreso no tienen tiempo de meditar muy maduramente sus sanciones, se concedió al Ferrocarril del Sud la prolongación de su línea de Bahía Blanca al Neuquén. Era una línea de importancia militar, estratégica, que el país requería urgentemente por la situación en que se encontraba, entonces, bajo la amenaza de un conflicto con Chile, conflicto que dispuso la razón pública, estrechando, en cambio, los vínculos entre los dos países. La empresa pidió una prima, por la construcción de esta línea, de 750.000 pesos oro. La prima, en sí misma, era suficientemente substanciosa, pero tenía un agregado que la hacía mucho más. Es el caso del penitente que se acusaba, con grandes muestras de contrición, de haber robado una cuerda y omitía decir que en la punta de la cuerda había un caballo. La empresa del Ferrocarril del Sud obtuvo la prima de 750.000 pesos oro por la construcción del ramal de Bahía Blanca a Neuquén — era la cuerda—; pero detrás de la prima fué una exoneración por 50 años de todo impuesto nacional, provincial o municipal; ése era el caballo. Esta exoneración importa, según calculó, y no olvidemos que Emilio Mitre era ingeniero, varias veces el capital de la empresa durante el transcurso de los 50 años».

Por otra parte, el ministro de Obras Públicas, en la Cámara de Diputados, sesión del 19 de septiembre del año 1935, discutiendo respecto a las trabas que implicaba el proyecto para el transporte por automotor, decía: «Se habla de trabas excesivas y exorbitantes; precisemos cuáles son: el requisito de la licencia o, permiso previo, una tasa de ayuda para la conservación de los caminos contra la exención de patentes municipales y nacionales eventuales, previo convenio de patentes provinciales; un depósito de garantía; el seguro contra riesgos».

«¿Acaso todos estos requisitos no rigen para los otros medios de transportes, no imperan para los ferrocarriles y para la navegación?».

De manera, pues, que quedan expuestas las diferencias entre ambos medios de transporte (ferrocarril y navegación); demostrando que la Nación no ha realizado costosas inversiones para favorecer el tráfico de los ríos por los modestos buques argentinos y, con acopio de datos emanados de entidades oficiales y de la palabra del señor ministro de Obras Públicas, que la navegación no está, contrariamente a lo que sostienen las empresas de ferrocarriles, liberada de trabas y en plena libertad de acción, sino, por el contrario, que vive sometida a un sistema reglamentario que significa la ruina cierta de una industria que, por todos conceptos, interesa al

Enero 5 de 1937

CAMARA DE SENADORES

59ª Reunión. Cont. de la 5ª Sesión Ext.

país conservar y que las pocas disposiciones dictadas en su favor no se cumplen.

La ley de cabotaje prevé la armonización entre el ferrocarril y la navegación en su artículo 12, que ordena: «El Poder Ejecutivo tomará las disposiciones necesarias para armonizar los servicios de pasajeros y cargas entre las empresas ferroviarias de cabotaje, pudiendo intervenir en las tarifas diferenciales que establezcan los ferrocarriles en competencia con la navegación».

El decreto reglamentario de la ley, en su artículo 12, encarga a la Prefectura General de Puertos (la actual Prefectura General Marítima) de pasar periódicamente a la Dirección General de Ferrocarriles, los horarios y tarifas para los puertos donde hubiera ambos servicios.

La falta de organización de una dependencia especial, con personal técnico, en la prefectura, y, seguramente, el sistema de rotación de los prefectos generales —marinos en actividad— ha impedido al Poder Ejecutivo hacer cumplir con la primera parte de ese control, así como recoger los datos indispensables, para luego, en coordinación con la Dirección de Ferrocarriles, proceder al arreglo de horarios y tarifas para proteger, amparar y fomentar una forma de actividad indispensable en la vida económica de la Nación, en toda época; y aun como garantía de su seguridad. No olvidemos que las dilatadas costas argentinas carecen de vigilancia: los buques de la escuadra no son buques guardacostas, ni ésa es su misión; hora es que se organicen este y otros aspectos que, más que relativo a la navegación y el comercio, tienen importancia como factores de la seguridad nacional y del mantenimiento de la soberanía, aun en tiempo de paz y por muy pacifistas que sean, como siempre han sido, los designios de nuestro pueblo y de nuestros gobernantes.

Alberdi, que como nadie escrutó en nuestro porvenir y que tuvo la visión maravillosa de nuestro desenvolvimiento económico, cuando se ocupó de la navegación interior, tuvo palabras lapidarias: «Los grandes ríos, *esos caminos que andan*, como decía Pascal, son otro medio de internar la acción civilizadora de Europa, por la imaginación de sus habitantes en lo interior de nuestro continente. Pero los ríos que no se navegan son como si no existieran. Hacerlos del dominio exclusivo de nuestras banderas indigentes y pobres, es como tenerlos sin navegación. Para que ellos cumplan el destino que han recibido de Dios, poblando el interior del continente, es necesario entregarlos a la ley de los mares, es decir, libertad absoluta.»

«Dios no los ha hecho grandes como mares mediterráneos para que sólo se naveguen por una sola familia».

¡Cuidado, señores senadores! Si se sancionara este proyecto tal como ha venido de la otra Cámara, habríamos otorgado a una «familia» con la agravante de ser extranjera, la navegación de nuestras grandes arterias fluviales, porque sus disposiciones sólo podrán ser cumplidas por alguna poderosa empresa de capital británico con sede en Londres y que es administrada en Buenos Aires por un directorio local.

Carceemos en materia de navegación, como en casi todo lo que al transporte se vincula, de estadísticas exactas, pero hagamos hablar a los hechos conocidos.

El tráfico de los ríos Paraná y Uruguay, en la actualidad, se ejerce, en gran parte, por los elementos de una compañía que posee un total de 348 buques sobre 2765 que constituyen el total de nuestra marina mercante.

En este número se incluyen las embarcaciones desde un registro de 6 toneladas, entre los que muchos son buques manejados por sus propietarios y que se emplean para transportar sus propios productos.

Por eso habrá que referirse a los que, por sus características, sean considerados del tipo de los de aquella gran empresa o que presten iguales servicios.

Y bien; no hay empresa que posea buques de tonelaje igual a los de la Compañía Mihanovich empleados en el servicio de Buenos Aires y puertos, hasta Formosa, como al Paraguay, Gualeguaychú, Colonia y Montevideo, ni el número de los de las pequeñas empresas es equivalente en total al de la grande.

La gran empresa sirve ese tráfico con un número aproximado de 45 buques a vapor y a motor que representan 40.000 toneladas.

Con él, absorbe más de un 75 % del tráfico total. El resto tratan de obtenerlo en competencia las demás empresas que posee 1 ó 2 buques de 200 a 400 toneladas de porte, existiendo también, pontones y ex veleros modificados que formando convoyes, van a remolque y efectúan una navegación lenta que se aprovecha para transportar cargas gruesas o bultos de excesivo peso.

Todas estas pequeñas empresas, formadas en su mayoría por ex tripulantes y modestos capitalistas, han incorporado elementos que representan como se ha reconocido unánimemente, un factor regulador de los fletes.

Precisamente allí donde falta esta saludable

conurrencia los fletes son más caros y las condiciones de transporte más onerosas.

La producción de algodón del Chaco, sale casi en su totalidad en buques de la gran empresa que transporta los cargamentos de Bunge y Born, Dreyfus, Anderson Clayton, etcétera.

Las partidas que no puede llevar o ciertas cargas como la semilla de algodón, que representa mucho volumen y poco flete, queda para los otros armadores que han de esperar semanas para cargar un buque completo.

La situación de las empresas de cabotaje, netamente argentinas es mala y para eso no vacilo en afirmar que aun excluyendo a la navegación de las disposiciones de esta ley, mal llamada de coordinación, que organiza el monopolio de los transportes, si no hay una acción gubernativa de protección, activando la solución de los problemas planteados por los interesados ante la Comisión de Organización de la Marina Mercante, se destruirá una fuente de bienestar económico por la decisiva importancia que para la vida del litoral tienen los transportes baratos.

Sostengo que esta ley confirma y agrava el casi monopolio existente. Lo que se necesita, en lugar de las disposiciones que tratamos, es una verdadera coordinación, fomentando la inversión de capitales en esta industria y creando el crédito marítimo.

Debo observar que en la llamada comisión nacional de coordinación, falta la representación de la navegación en sus dos expresiones de cabotaje y menor.

El prefecto general marítimo que por el artículo 1º se incluye y cuyas funciones no se especifican en todo el articulado del proyecto, no puede sino limitarse a ejercer las funciones que determina la ley de creación de la policía fluvial y marítima, número 3.445, y las prescriptas en la ley de cabotaje número 10.606.

Nótese que en Diputados, no se ha hecho referencia ni a la navegación ni a la inclusión del prefecto en la comisión.

Por lo demás, en todo el proyecto no se define qué ha de entenderse por servicio público de transporte y por el análisis que he hecho, me parece haber demostrado que la «navegación es una industria privada, porque la libertad de navegar y comerciar es un hecho inherente a la condición de habitante de la Nación, que no puede ser alterado por ley reglamentaria alguna» (Constitución nacional, artículos 14, 20 y 28) «y por otra parte, el requisito de solicitar

permiso a un comité coordinador importaría la delegación en éste de facultades privativas del Congreso, de acuerdo al artículo 67, incisos 9º y 12».

Y hay algo más, que fluye de cuanto he expuesto: El artículo 6º del proyecto sancionado en Diputados, atribuye a la Comisión Nacional de Coordinación las funciones de fijar horarios y tarifas a los distintos medios de transporte, excepción hecha de los ferrocarriles, para los cuales se preparan reformas a reglamentos y a artículos de la ley respectiva, lo que permitirá, por la desidia y la falta de control, que las empresas continúen en libertad de aplicar las tarifas diferenciales que merecieran severa desaprobación, ya en 1899, del entonces diputado doctor Joaquín V. González.

De lo único que se exige, expresamente, a la navegación, es del pago del depósito de garantía exigido a las empresas de transporte por camino; de nada vale eso, pues quedarán automáticamente imposibilitadas de ejercer su tráfico.

Al amarre, sucederá inmediatamente la reacción lógica de los perjudicados por tan inconsculta sanción: cambiarán de bandera a sus unidades.

No harán cabotaje que, reservado a la bandera nacional, estarán impedidos de hacer, pero, en cambio, trabajarán en mejores condiciones, si se quiere, con otra bandera; no tendrán que emplear el número de obreros requeridos por nuestras reglamentaciones y llevarán los productos argentinos para ser exportados por puertos de países limítrofes. Como ello traería un abaratamiento de los fletes que puede estimarse en un 40 %, por la diferencia en los gastos de explotación, aumentarán sus cargas y entonces los buques de ultramar extranjeros, no vendrán a puertos argentinos para recibir de trashedo o embearar directamente los productos de nuestro suelo. Evitarán llegar hasta aquí y tener que pagar anclaje, permanencia, muelle, práctico para entrar y salir, remolcadores, etcétera, y esperarán tranquilamente, que los ex buques argentinos, a cuya bandera hubieron de renunciar los argentinos les lleven las cargas fuera de la jurisdicción nacional.

Y así, por el erróneo sistema de imitar el ejemplo extranjero, sin considerar las características y necesidades de nuestro futuro desenvolvimiento económico, impediremos, con la sanción de esta ley, la organización de la marina mercante nacional que necesitamos imperiosamente, si queremos ser una gran Na-

ción, para dar salida a nuestra producción y buscar nuevos mercados.

Crearemos la desocupación de miles de obreros marítimos y de industrias afines ya que al forzado amarre y subsiguiente cambio de bandera y tripulaciones para reclutarlas, en conformidad a los reglamentos extranjeros, se unirá el cierre de los astilleros, talleres navales, proveedurías marítimas.

Reflexionemos, señores senadores. No asumamos una actitud suicida.

Necesitamos hombres de mar, y por eso hemos de aprovechar las capacidades y los brazos para hacer un enorme plantel de marinos.

Poseemos un magnífico litoral fluvial, dilatadas costas marítimas y condiciones maravillosas de producción.

En lugar de poner trabas a la marina mercante, estimulémosla, desarrollémosla.

Los técnicos del Poder Ejecutivo, en este asunto, han dicho la última palabra y ella debe ser escuchada por los señores senadores.

La inclusión del cabotaje en la ley de coordinación de transportes es antieconómica e inconstitucional, afirma el ministro de Marina.

Ratifico esas palabras y sostengo que nuestro porvenir está en el mar.

Toda la patria sobre la nave, dijo el altísimo poeta.

Quiero hacer notar al Honorable Senado que los militares argentinos se oponen a esta ley. Y esto es significativo, como he de probarlo.

En una comunicación que como presidente de una conocida institución, dirige al Congreso, sostiene el general Camilo Idoate, distinguido e ilustrado militar argentino, que antes que coordinar los distintos sistemas de transportes, es preciso organizar el transporte caminero. Si siguiera esa orientación el Congreso respondería a las verdaderas necesidades del país.

Se ha sancionado la ley de vialidad de gran trascendencia. Ley que instituye un complejo sistema de convenios entre la Nación y las provincias encaminado a metodizar coordinadamente la obra vial del país. Y debe mantenerse por respeto a esa ley y a los principios que la orientan —dice el general Idoate—, debe mantenerse en su integridad ese sistema magnífico, que la propia fe de la Nación, comprometida en solemnes convenios, reclama imperativamente.

Por el artículo 37 de la ley número 11.658 se dispuso la preparación de un reglamento general de tráfico para los caminos nacionales, en-

comendando a la Dirección Nacional de Vialidad el estudio y preparación de la reglamentación correspondiente; reglamentación cuyas bases proyectó ya y fué presentada por el Poder Ejecutivo al Congreso.

Cree el general Idoate, que ese proyecto debe ser tratado y no éste de la coordinación, que subordina el transporte automotor por caminos públicos a otros sistemas, lo que no consulta el interés colectivo e importa un serio impedimento al uso de los caminos. No debe sancionarse una ley que al trabar el desarrollo del transporte automotor permite a los ferrocarriles estancarse sin traer al país los nuevos elementos que ya se han agotado en Europa y Estados Unidos de Norte América.

Dice el general Idoate: «La sanción del proyecto releva a los ferrocarriles de la necesidad de evolucionar y progresar en bien del país y significaría, debido a la obligación del depósito de garantía, una exigencia desmedida y prohibitiva para una industria naciente, lo que contrasta con la política de fomento que es tradicional en la Argentina y que tiene elocuentes ejemplos en la historia de nuestros ferrocarriles».

Por su parte, el general Isidoro Arroyo en representación de otra institución sostiene que «es desigual e injusta la situación en que por este proyecto quedan colocados los distintos sistemas de transporte con relación a los ferrocarriles. La comisión nacional no tendrá facultades de ningún género — dice el general Arroyo — para controlar las tarifas ferroviarias e imponerles las medidas de carácter técnicoeconómico que pudieran resultar necesarias para alcanzar en la realidad la coordinación que se postula. Los otros medios de transporte, en cambio, quedarán sujetos a la tutela de la comisión en materia de tarifas, lo mismo que en lo que se refiere a horarios, recorridos, etcétera. Ciertamente es que la comisión estaría autorizada para pedir al Poder Ejecutivo la revisión de las tarifas ferroviarias, cuando ello sea necesario a los fines de la coordinación de transportes en las distintas zonas del país, pero ahí radica, precisamente, la desigualdad y la injusticia».

En un caso la comisión impondrá tarifas; en otro pedirá tal o cual revisión de ellas, lo que está lejos de ser lo mismo.

¿Qué coordinación será ésta — dice el general Arroyo — si se empieza por admitir un criterio dual y se proyecta medir con distinta vara el transporte por riel con relación a los



otros medios de comunicación? Tal cosa es inaceptable, agrega.

He sostenido, señor presidente, que está afectada la defensa nacional con este proyecto.

Conviene meditar sobre esta afirmación, que me han ratificado prestigiosos militares argentinos, el general Mosconi y el coronel Francisco C. Bosch, en cartas que he recibido con fecha 3 y 15 de octubre de 1936, respectivamente, en las que me expresan «que he defendido nuestra independencia económica comprometida por el proyecto de ley de coordinación de transportes».

El general Gerardo Aranzadi, ingeniero civil, profesor de la Escuela Superior de Guerra, en su curso de transportes y comunicaciones militares, expone la necesidad de que el estado mayor intervenga en los proyectos sobre constitución de vías férreas. Dice: «Una vía férrea trazada atendiendo solamente a las condiciones militares, tal vez fuera de poca o ninguna utilidad al comercio, y en este caso sería perjudicial por lo improductiva durante largo tiempo; pero si en el trazado de la vía se tuviesen en cuenta solamente las condiciones comerciales, podría suceder que no prestase utilidad en tiempo de guerra y hasta que llegase a ser altamente perjudicial para las operaciones militares. Si se pretende sacrificar al comercio por miras militares, sería hasta cierto punto absurdo, y desatender absolutamente las condiciones técnico-militares para satisfacer tan sólo las comerciales, no lo sería menos. Si el comercio da vida a un país y le hace crecer en riqueza e importancia, el ejército le protege impidiendo que otra nación, celosa de su desarrollo y preponderancia, le arrebatase en poco tiempo lo que ha adquirido en muchos años de asiduo trabajo. Hay, pues, que combinar estas necesidades, cediendo de uno y otro lado, para que el trazado satisfaga lo mejor posible tanto a las condiciones comerciales como a las militares.

«Atendiendo a esta circunstancia es que en la mayor parte de las naciones europeas, antes de aprobarse un proyecto sobre construcción o modificación de una vía férrea, se le da intervención al Estado Mayor, para que éste haga las observaciones pertinentes, en vista del interés militar.

«Si un Estado consulta solamente el interés de su defensa, deberá hacerse dueño de las redes de ferrocarril, subordinando las exigencias del comercio y de la industria a las condiciones estratégicas».

Y agrega: «En nuestro país, todavía no ha sido posible organizar militarmente de una manera sólida y definitiva el servicio de ferrocarriles por las razones siguientes:

«a) La mayor parte de las empresas pertenecen a capitales extranjeros, que luchan por su autonomía, y las pocas que tiene el gobierno no son de las más importantes y además dependen directamente del Ministerio de Obras Públicas, en el cual más de una vez ha manifestado deseos de atraerse este servicio».

Y bien, señores: tengo noticias fidedignas de que el Estado Mayor del Ejército ha expresado en algunas oportunidades la inconveniencia de la construcción de ciertas líneas, sin haber sido atendido.

El coronel Francisco C. Bosch, en carta del 2 de diciembre próximo pasado, me dice: «Señor senador doctor Alfredo L. Palacios, Capital Federal. Mi distinguido senador y amigo: Accedo complacido a formularle por escrito algunas de las muchas observaciones que ya le he dado a usted personalmente, sobre los medios de transporte y su relación con la defensa nacional. No escapa a su claro criterio que sólo podré referirme a este problema en su carácter general, pues por tratarse de temas de estado mayor me encuentro inhibido para referirme a casos concretos; ello sólo pueden hacerlo las más altas autoridades militares, en la forma y condiciones que conceptúen del caso.

«En otra oportunidad me ocupé de este asunto de la coordinación de los transportes, con relación a la defensa nacional, sosteniendo la gravedad que implica entregar su dirección a organismos que representan al capitalismo extranjero y que, desde luego, sólo contemplan la faz comercial de sus actividades, sin poder exigirles, por otra parte, ni la dedicación ni el entusiasmo que por la índole de los servicios a prestar, en caso de guerra, sería indispensable mantuvieran desde la paz.

«También sostenía que no puede culparse a nuestro Estado Mayor del Ejército, del estado en que se encuentra el problema de los transportes con relación a nuestra defensa, y pienso así porque he servido varios años y en distintas oportunidades en él, y sé que se han formulado más de una vez sugerencias encaminadas a obtener ciertas ventajas ferroviarias con respecto a la red existente y al mejor rendimiento de la misma para los fines de la movilización y concentración. Ninguna de las gestiones tuvieron éxito, y en todas ellas estuvieron de acuerdo los órganos informantes, de su imperiosa necesidad

y hasta de situaciones angustiosas que, en algunas hipótesis de guerra, podrían presentarse.

«Es que, en realidad, no existe relación directa entre el Estado Mayor y la Dirección General de Ferrocarriles, ni tampoco con la de Vialidad. Esto supone, desde ya, que no hay armonía entre ellas; y que aun en el caso más favorable, las demoras de trámite siempre quitarían eficacia y oportunidad para la resolución de los problemas más urgentes. Unicamente en los años 1931-1932 existió un delegado del Estado Mayor ante la Dirección General de los Ferrocarriles, lo que produjo algunas ventajas, como ser el trazado de la línea de Río Negro a Chubut.

«Los distintos teatros más probables de operaciones del Oeste no tiene comunicación directa entre sí, y los transportes tendrían que hacerse por vía indirecta, con todas las desventajas imaginables por la gran extensión del recorrido y la situación estratégica que podría ofrecerse.

«En otros frentes han existido también situaciones de apremio, como por ejemplo, la que presentaba el Ferrocarril Nordeste Argentino antes de existir la línea del Estado, que por el centro de la provincia de Entre Ríos va por Federal a Curuzú Cuatí y la que aun continúa presentando en la provincia de Corrientes. No es posible imaginar el trazado de una línea férrea que no consulte, además de los fines comerciales, los de la defensa nacional. Si el Estado Mayor del ejército hubiera tenido voz en las instituciones que aprueban el trazado de ferrocarriles, no veríamos, como vemos, una línea ferroviaria que corre paralelamente y a veces sobre el río mismo de frontera.

«El ejército tiene como primordial función la de atender a la seguridad del país, y adoptar las providencias necesarias para que, llegado el caso, se pueda contar con los distintos resortes del organismo nacional y emplearlos en la forma más segura y eficaz. Si se entrega la administración de los transportes a empresas comerciales extranjeras, éstas, fatal y lógicamente, dejarán de lado los intereses de la defensa nacional, pues pocas veces coinciden éstos con los intereses comerciales.

«La ley que se proyecta de coordinación nacional para nada ha sido pasada a estudio de nuestro Estado Mayor del Ejército, que por ser el encargado de estudiar los problemas de la guerra es quien tiene verdadero interés en todo lo que se relacione con las vías de comunicación y con la industrialización del país.

«Creo oportuno repetir lo ya dicho por mí anteriormente, que «la defensa nacional descansa en una movilización total de los valores

del país y por esto no puede ser indiferente al ejército la organización de los valores de la economía nacional. La movilización de los valores económicos de la Nación que sean propiedad del capital extranjero y que fueran organizados en caso de apremio, someterían la seguridad de la Nación a criterios extraños, perdiendo así la dirección de la guerra, la necesaria libertad de acción debido al control que las empresas tienen de los medios de movilidad, lo que pondría en descubierto con demasiada antelación los factores sorpresivos que la técnica requiere y porque, además, influirían poderosamente los pagos gravosos de ganancias de capitales exagerados, y que en definitiva se traducen en tributos al exterior».

«La propiedad nacional adquiere, desde este punto de vista, un verdadero valor en íntima relación con la seguridad nacional y la estrategia.

«Como jefe del ejército y como oficial de estado mayor concepto sumamente pernicioso que no se consulte a los altos organismos militares sobre asuntos de tan fundamental importancia como el que se va a legislar y considero — como ya lo he dicho antes — que la ley que se proyecta sancionar implica un grave peligro para la soberanía argentina, por contener cláusulas que importan la abdicación de facultades propias del gobierno nacional, además de que acarreará mayores padecimientos económicos al país.

«Tiene usted, doctor Palacios, en su carácter de senador nacional, fuentes oficiales adonde recurrir y que le proporcionarán datos ilustrativos y concretos, confirmatorios de mis objeciones, y que le van a permitir formarse una idea acabada del problema de la defensa nacional en su relación con los medios de transportes, datos concretos que, como le expresaba al iniciar ésta, por razones profesionales no soy yo quien pueda proporcionárselos y sólo puedo hacerle estas ligeras reflexiones que dan de por sí una idea del falso criterio que ha primado siempre en los organismos que deben colaborar estrechamente en la resolución de los asuntos que más interesan al país, esto es, en su desarrollo económico, en la seguridad de sus fronteras y su defensa en general.

«Agradezco el honor que me ha dispensado al consultarme sobre asuntos de tan vivo interés para el país, tanto por sus relaciones con la defensa nacional, como por su significado para nuestra independencia económica. Lo saluda con el afecto y amistad de siempre. Suyo afectísimo. — (Fdo.): *Francisco C. Bosch.*»

Esto es de una gravedad inusitada y los señores senadores no pueden votar esta ley sin escuchar al ministro de Guerra.

Desde mi banca, como senador nacional, quiero que los técnicos del Estado Mayor ratifiquen o rectifiquen al coronel Bosch, pundonoroso e ilustrado jefe de nuestro ejército que defiende la soberanía nacional.

El ministro de Guerra no ha dado su opinión en este asunto. Yo deseo conocerla y no dudo que los señores senadores también.

Por eso, en virtud de altos intereses nacionales, hago moción para que se suspenda la consideración de este asunto, hasta que los técnicos del Estado Mayor asesoren al señor ministro, que debe informarnos al respecto.

He terminado.

**Sr. Eguiguren.** — Pido la palabra.

**Sr. Palacios.** — ¿Me permite el señor senador? Hay una moción de aplazamiento.

**Sr. Eguiguren.** — Yo le pediría al señor senador, por razón de método...

**Sr. Palacios.** — No se trata de método.

**Sr. Eguiguren.** — ...que postergara su moción. Yo voy a hablar y voy a refirmar ese concepto, pero lo voy a hacer sobre el fondo del asunto.

**Sr. Presidente (Porto).** — En consideración la moción que acaba de formular el señor senador por la Capital.

**Sr. Landaburu.** — Yo creo que la moción de aplazamiento del señor senador por la Capital, que es de orden, entraña una moción de reconsideración, por la resolución de la Cámara de votar el asunto a las 20. A pesar de ello, se puede votar.

**Sr. Palacios.** — No, señor senador; sin «a pesar». Es una moción de orden, previa a todo.

**Sr. Landaburu.** — Pero podría votarse la moción del señor senador momentos antes de la hora fijada para votar el asunto, toda vez que el señor senador por Entre Ríos ha dicho que va a adherir a ella, apoyándola.

**Sr. Presidente (Porto).** — En consideración la moción de aplazamiento formulada por el señor senador por la Capital.

**Sr. Palacios.** — ¿Me permite el señor presidente?

Yo he hecho una moción de aplazamiento, en virtud de la nota de un jefe del ejército, que considera que esta ley es contraria a la soberanía nacional, y en la que me dice que debó recabar informes de los técnicos militares del Estado Mayor del Ejército, para ratificar las objeciones que él formula a mi pedido, respecto de esta ley.

Frente a una situación tan difícil como ésta, es claro que no puede sino votarse una moción de aplazamiento.

Ahora bien, como varios de los señores senadores que no estaban presentes no han escuchado la lectura de la nota del coronel Francisco C. Bosch que yo he hecho hace unos instantes, no podrán votar de una manera consciente. Por ese motivo me voy a permitir leerla nuevamente.

—La lee nuevamente.

Las manifestaciones que se hacen por el coronel Bosch, me han determinado a formular la moción de aplazamiento de este asunto, a fin de que podamos conocer la opinión del señor ministro de Guerra, respecto de esta afirmación de un pundonoroso, distinguido e ilustrado jefe del ejército argentino.

**Sr. Presidente (Porto).** — Está en consideración la moción de aplazamiento, formulada por el señor senador por la Capital.

**Sr. Serrey.** — Pido la palabra, para manifestar que votaré en contra de la moción de aplazamiento por una razón muy sencilla: está aquí presente el ministro de Obras Públicas que trae la palabra del Poder Ejecutivo y que puede hablar en nombre de cualquiera de los ministros.

**Sr. Palacios.** — Si me permite el señor senador, le voy a manifestar...

**Sr. Serrey.** — No he terminado, señor senador. Lo he escuchado durante varias horas sin interrumpirlo...

**Sr. Palacios.** — Le pido disculpas al señor senador.

**Sr. Serrey.** — Como decía, la opinión del Poder Ejecutivo la dará el ministro de Obras Públicas, que es el titular de la cartera a la que corresponde el asunto en discusión. No es posible postergar la ley porque no esté aquí uno de los ministros. El mensaje con que acompañó el proyecto originario, el Poder Ejecutivo, ha sido considerado en acuerdo de ministros donde se escucharon, sin duda, las opiniones dadas por todos ellos. El ministro de Obras Públicas puede explicarnos perfectamente, pues, cuál es el pensamiento del ministro de Guerra.

**Sr. Palacios.** — Lamento mucho que las palabras del señor senador esta vez no reflejen la realidad.

**Sr. Serrey.** — Es cuestión de apreciación, señor senador.

**Sr. Palacios.** — El señor Ministro de Obras Públicas, en nombre del Poder Ejecutivo, ha

expresado su opinión favorable en la Cámara de Diputados y en el seno de la Comisión Especial de Transportes respecto al despacho que estamos tratando. Pero el señor Ministro de Marina, — y lo he probado, — ha enviado una nota diciendo que está en desacuerdo con la inclusión del cabotaje en la coordinación nacional que se proyecta. De manera que hay dos opiniones distintas dentro del Poder Ejecutivo.

Por el prestigio del Poder Ejecutivo, en primer término, es necesario que se aclare esta circunstancia. Pero independientemente de las opiniones contradictorias del señor ministro de Obras Públicas y el señor ministro de Marina, hay una cuestión nueva, previa, que se ha presentado y que se refiere nada menos que a la defensa nacional. Yo entendí que bastaría enunciar el hecho de que un alto y prestigioso jefe del ejército dijera que esta ley contraría la defensa nacional, para que inmediatamente se aplazara la consideración del asunto a objeto de escuchar la palabra del señor ministro de Guerra.

Podemos esperar al señor ministro de Guerra, aunque discutamos hasta las cuatro de la mañana, si es necesario. Considero que esta ley saldrá del Congreso, herida de muerte si no se aprueba mi moción.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — Pido la palabra.

Deliberadamente no he querido interrumpir al señor senador mientras daba lectura a la carta del señor coronel Bosch, en vista de la mala voluntad con que recibe esas interrupciones. Sobre ella ha fundado su moción de aplazamiento el señor senador...

**Sr. Palacios.** — No, señor. Está equivocado el señor ministro.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — Dentro de breves instantes el ministro que habla dará la opinión del presidente de la Nación — que es el que ejerce el Poder Ejecutivo — sobre este proyecto, y va a poder expresar también que en ninguna de sus partes se compromete la defensa nacional.

**Sr. Palacios.** — Frente a la opinión del señor ministro, está la del señor ministro de Marina.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — No le voy a aceptar diálogos al señor senador. ¡Voy a decir lo que deba decir, usando de la palabra con la extensión debida!

**Sr. Palacios.** — ¡Las palabras pronunciadas por el señor ministro significan la descalificación del señor ministro de Marina!

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — ¡Le voy a probar que es una argucia a la que apela el señor senador para ponerme frente al ministro de Marina!

**Sr. Palacios.** — ¡No le permito al señor ministro el empleo de esa palabra!

Si hay algún senador veraz y claro en sus argumentaciones, soy yo.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — Me quidre hacer aparecer en una situación dual con el señor ministro de Marina y le voy a demostrar que no es así.

**Sr. Palacios.** — Las argucias las emplea el señor ministro de Obras Públicas en esta oportunidad. Aquí está la nota. El ministro de Marina dice que la ley no debe sancionarse.

**Sr. Presidente (Porto).** — Si no se hacen otras consideraciones, se va a votar la moción de aplazamiento que ha formulado el señor senador por la Capital.

—Se vota y resulta negativa.

**Sr. Presidente (Porto).** — Continúa la consideración del asunto en debate.

Tiene la palabra el señor senador por Entre Ríos.

**Sr. Eguiguren.** — Ante la perspectiva de la guillotina que va a caer indefectiblemente a las ocho de la noche, he de tratar de comprimir en todo lo que pueda mi exposición. He de tratar de probar que esta ley no ha sido estudiada en la forma que en mi concepto debía serlo, dicho esto sin desmedro de la consideración que me merecen los señores miembros de la comisión. He de probar, igualmente, que esta ley no responde a las reclamaciones del interés público argentino. He de probar, asimismo, que únicamente tiende a satisfacer los intereses del capital ferroviario inglés, y he de probar, en último término, que esta ley no es de coordinación de transportes sino simplemente una ley de encadenamiento de los otros sistemas de transportes al sistema ferroviario.

Que esta ley no ha sido estudiada en la forma que en mi concepto debía serlo, surge de los datos que voy a proporcionar.

En la Cámara de Diputados no se tuvieron los antecedentes que eran necesarios. El señor presidente de la comisión puso de manifiesto allí, cuáles fueron los elementos que la comisión tuvo a su alcance. Dice así: «De los proyectos sometidos a nuestro Congreso desde 1932, pocos han sido estudiados con mayor detenimiento y con mayor acopio de antecedentes nacionales y extranjeros. Los antecedentes nacionales están constituidos por el proyecto

del Poder Ejecutivo, la petición que han hecho las grandes empresas ferroviarias y sus obreros; las abundantes publicaciones sobre el tema, especialmente los estudios del doctor Ramos Mejía, y están ratificados por el informe de la junta honoraria para el estudio de la situación económica y financiera de los ferrocarriles, que por el prestigio de los hombres que la integran es un aporte singular.»

Luego enuncia todos los antecedentes extranjeros referentes a la legislación de Francia, Inglaterra, Italia, Estados Unidos, Bélgica, etcétera.

Con respecto a la legislación extranjera, nada tengo que observar. Tenemos indudablemente una documentación amplísima. Pero lo más interesante, no es la receta extranjera, sino el estudio de los procesos nuestros que pueden motivar la aplicación de esa receta, y es, precisamente, lo que falta.

El señor presidente de la comisión que estudió este asunto en la Cámara de Diputados, ha enunciado ya los antecedentes argentinos: 1º, el proyecto del Poder Ejecutivo, que no trae en sí ningún elemento de estudio, que hace una serie de consideraciones y formula después el articulado; 2º, la petición que han hecho las grandes empresas ferroviarias, que, desde luego, deben enfocar el problema desde el punto de vista de sus intereses, cosa que yo no recrimino porque es humano. Pero es, en realidad, una inocencia de nuestra parte hacer fe y mérito en absoluto en los datos de esas grandes empresas; 3º, la reclamación de sus obreros, que es la repetición de los alegatos de las empresas. Los pobres obreros y empleados han sido, en esta campaña, instrumentos de las empresas; los han exhibido para tratar de ablandarnos el corazón a los legisladores de la oposición. Si no se hubieran prestado a eso, indudablemente se les habría exonerado, y, por último, se refiere a las abundantes publicaciones hechas sobre el tema, especialmente la del doctor Ramos Mejía, y las publicaciones de las partes interesadas; yo le agregaría las abundantes publicaciones hechas por las compañías de automotores, como ya lo hice notar en oportunidades anteriores.

Pocas veces habrán tenido los señores senadores una bibliografía y una papelería tan abundantes, proporcionadas, repito, por las empresas ferroviarias en primer término y por las empresas de la industria automotor. Admiraba los otros días la última publicación hecha por los ferrocarriles, que es una

publicación lujosísima, hecha a todo costo, donde se consignan los comentarios hechos por toda la prensa, y otro folleto donde vulgarizan el concepto de la ley y sintetizan sus ventajas. Pero es evidente que nosotros no nos podemos dejar guiar, exclusivamente, por estas publicaciones.

Existen, finalmente, los estudios de la junta honoraria para el estudio de la situación económica y financiera de los ferrocarriles que proporcionan algunos elementos interesantes de los cuales voy a hacer mérito en mi exposición.

Pero pregunto: ¿qué estudio realizó por sí la comisión respectiva de la Cámara de Diputados? ¿Qué investigación produjo? Ninguna. Se encontró con todos esos elementos que flotaban a su alrededor, y no digo que formó criterio porque ya de antemano se trajo este asunto con un propósito determinado: sancionar la ley que habría de favorecer al ferrocarril.

Vino el proyecto a la Cámara de Senadores y comenzó a estudiarlo la Comisión de Coordinación. Preocupado hondamente por este problema, que para mí es fundamental, en la sesión del 21 de julio del año próximo pasado, propuse el nombramiento de una comisión especial, no para asesorar a los miembros de la Comisión de Legislación, cuya actuación dejé a salvo en aquella oportunidad, sino para proporcionar los medios suficientes a una comisión más amplia que hiciera el estudio a fondo de esta cuestión.

Nombrada esa comisión especial, ¿qué ha hecho? El señor miembro informante nos lo ha dicho: hizo una encuesta amplia, es indiscutible; y todos los intereses afectados y vinculados a este problema, se hicieron presentes en la comisión. Esos son los nuevos elementos agregados aquí, al proyecto, por la comisión del Senado.

¿Se puede concluir que con esos elementos se ha estudiado el asunto? No, señor presidente. Yo, queriendo prestar un servicio a mi país, señalé a grandes rasgos los rumbos que esa comisión podía seguir, pero desgraciadamente no los tuvo en cuenta. Tampoco tuvo la suerte de formar parte de esa comisión, a pesar de que promoví su constitución; y el radicalismo, partido orgánico, serio, mayoritario en la República, no tuvo representación en ella. Es exacto que el señor presidente nombró al doctor Laurencena, quien hizo presente que no podía participar en ella porque habíamos dividido la tarea y yo me había especializado

en estas cuestiones; sin embargo, no formé parte de ella. Señalé en aquella oportunidad que era necesario estudiar las siguientes cuestiones:

Primero: Si la cuestión tiene origen en la situación desfavorable de las empresas, hay que comenzar — dije — por determinar si realmente están pasando por esa situación desfavorable. Entonces, la primera cuestión a estudiar era la de la Cuenta Capital de las empresas, cuestión ardua, fundamental, como lo ha señalado ayer el señor miembro informante de la mayoría y que no ha sido resuelta, ni estudiada, ni considerada. ¿Cómo se sabe si las tarifas son o no justas y si los beneficios de las empresas se han reducido, si no se conoce ese aspecto fundamental de la cuestión?

Segundo: Dije que habría que hacer un censo de todos los elementos de transporte y de la industria automotriz. No tenemos al respecto ninguna cifra real seria. No poseemos más que las cifras aproximadas que nos dan los ferrocarriles y los automotores. Y en base a esas cifras se está haciendo la discusión.

Tercero: Estudio técnico de la explotación ferroviaria. Ese es un asunto de capitalísima importancia, que no puede dejarse a un lado, si la base de toda esta legislación es la situación difícil por que atraviesan las empresas ferroviarias.

Cuarto: Censo de todos los elementos de transporte de cabotaje y de industrias anexas. Sobre este rubro no existen, en realidad, elementos de juicio en la comisión, ni tampoco el Poder Ejecutivo ha hecho público alguno. Se ataca a la navegación de cabotaje porque es necesario sostener las ventajas para los capitales ingleses, pero lo cierto es que el ferrocarril le ha hecho competencia a la navegación de cabotaje, asunto sobre el cual ahora se ha ocupado in extenso el señor senador por la Capital.

Quinto: Habría que hacer estudios para determinar el porcentaje de carga y pasajeros que transportan automotores y cabotaje, respecto al servicio ferroviario, para saber a ciencia cierta si es exacto lo que dicen las empresas: que estos medios de transporte les han absorbido la mayor parte del movimiento de carga y pasajeros.

Yo sé que pondría en apuros a la comisión si les pidiera que me dijera en concreto cuál es el porcentaje de pasajeros que los automotores han quitado a las empresas ferroviarias, y cuál es el porcentaje de carga de las compañías

navieras frente a las ferroviarias, y el porcentaje que han quitado a los ferrocarriles.

Sexto: Habría que hacer estudios comparativos de capitales, de utilidades, de costo de transporte, de tarifas, etcétera, y habría que hacer, también, un estudio sobre las incidencias de las diversas tarifas de nuestros productos.

Esto es, señor presidente, lo que dije en la sesión del 21 de julio, cuando proyecté el nombramiento de la comisión especial. Esto es lo que debió haberse hecho y lo que, desgraciadamente, no se ha hecho. Por eso dije hoy que este asunto no se ha estudiado.

Para su consideración no se han tenido en cuenta los elementos necesarios para formar un juicio cabal, completo, y llegar así a una solución orgánica y seria. Tan informal ha sido el trámite de este proyecto, que la misma comisión de la Cámara de Diputados se vió obligada, antes de entrar a considerarlo la propia Cámara, a remitirlo dos veces a comisión para tratar de modificarlo y volverlo a traer otra vez al recinto.

Afirmé, en segundo término, que esta ley no responde a los reclamos del interés público. Es una cosa extraordinariamente curiosa; todo el mundo habla de la coordinación de transportes; desde hace tres o cuatro años se ventilan estas cuestiones en los periódicos, en la tribuna, y aquí en el Congreso. Si a alguno se le ocurriera preguntar de dónde salió este asunto, la gente se asombraría. Porque yo pregunto: ¿fué nuestra clase productora, fueron nuestros ganaderos, nuestros agricultores, nuestros industriales, los que pidieron el estudio de este asunto? No, señor presidente. ¿Fueron acaso los gobiernos de provincias? No, señor presidente. ¿Fueron, acaso, los afectados o interesados en la industria automotora, para que se mejorara su situación, para que se rebajaran sus impuestos, para que se organizara su tráfico? No, señor presidente. ¿Fueron los representantes de nuestra industria naviera? No, señor presidente. Y, entonces, ¿quién es el que la ha pedido? Porque no hay ninguna norma jurídica que no surja o que no deba surgir a raíz de un reclamo de interés colectivo.

¿Cuál es, entonces, el génesis de esta ley? El génesis de esta ley, señor presidente, radica en los reclamos de las empresas ferroviarias inglesas. Conforme dictamos la ley de vialidad y comenzaron a construirse los caminos, las compañías inglesas empezaron a agitar este asunto de la coordinación del transporte.

Entro ahora a considerar la tercera afirmación que he hecho: que únicamente esta ley tien-

de a satisfacer los intereses del capitalismo ferroviario inglés. Las compañías ferroviarias comenzaron a agitar la opinión pública, afirmando que el transporte automotor disminuía su tráfico y que la situación desfavorable desde el punto de vista financiero por que están atravesando se debía a esta clase de competencia. Fácil me será demostrar que esto no es exacto. Aun en los países extranjeros, donde se ha dictado la ley de coordinación, no se la ha dictado porque se creyera que la competencia automotriz produjera el desequilibrio de las finanzas ferroviarias.

En Inglaterra, el informe Salter, al cual ha aludido el señor miembro informante de la comisión, que es el conjunto de estudios que se hizo público el 17 de agosto de 1932, en una de sus conclusiones dice: «La situación de los ferrocarriles es también debida a la crisis general de los negocios. Más aún: el presidente del London Midland en su informe de 1935, declaró que la legislación sobre transporte no ha dado los resultados que de ella se esperaban y que las empresas no encuentran en ella el alivio a la situación que atraviesa el tráfico ferroviario». Esta conclusión era producida después de haberse adoptado esas disposiciones en Inglaterra.

Ya he citado, y no voy a repetirlo, en la sesión de julio 21, una serie de datos numéricos, demostrativos de que las compañías inglesas tampoco han dado dividendos en estos últimos años, de manera que la falta de dividendos, que aquí constituye una grave falta, es un fenómeno por el cual están atravesando los mismos ferrocarriles en Inglaterra.

En ese aspecto de la cuestión veremos que nosotros tenemos un elemento de primer orden. La junta honoraria, que presidió el doctor Ortiz, y a la cual se refirió ayer el señor miembro informante, concretó su trabajo en estas conclusiones:

Primero: La caída vertical del tráfico ha sido ocasionada por la *depresión económica general*, y también en parte por la competencia caminera. De manera que como factor fundamental acepta, como causa de la disminución del tráfico, la depresión económica general y recién de una manera accesoria se refiere a la competencia caminera.

Segundo: Según las estadísticas, alrededor del 30 % de las entradas proviene de las cargas.

Tercero: A no mediar los menoscabos por diferencia de cambio bastaría un aumento en el conjunto del 25 % en el monto del tráfico, para llevar a los ferrocarriles a una situación de nor-

malidad financiera. De manera que para esa comisión, que es oficial, no era necesaria, no era imprescindible, la ley de coordinación: si aumentase el volumen en un 25 % quedaba restablecida la normalidad financiera de las empresas.

Cuarto: En todos los países han caído las entradas como consecuencia de la depresión económica.

El ingeniero don Mariano Alurralde, jefe de la Sección Investigaciones Técnicas y Económicas de la División Investigaciones y Carreteras, ha producido, en mi concepto, los estudios más interesantes y completos sobre esta materia; y esta no es, no puede ser, una palabra parcial. Sus trabajos han sido publicados en un volumen de la Dirección Nacional de Vialidad, de manera que es una opinión consagrada en una publicación oficial del gobierno argentino. Se refiere a este asunto y hace un cálculo interesante, que lo voy a sintetizar.

En Estados Unidos, la proporción de la carga entre los automotores en relación a los ferrocarriles es del 10 %. La extensión de las vías férreas y caminos es: caminos, 1.200.000 kilómetros pavimentados; ferrocarriles, 400.000 kilómetros, y tienen alrededor de 25.000.000 de automóviles. Quiere decir que tienen una extensión tres veces superior de caminos pavimentados a la de la red ferroviaria y, sin embargo, solamente le quitan al ferrocarril el 10 % de su carga.

Nosotros tenemos, en cifras redondas, 7.000 kilómetros de caminos de tránsito permanente, frente a una extensión ferroviaria de 40.000 kilómetros; vale decir, que no tenemos en caminos pavimentados ni la quinta parte de la red ferroviaria. Automóviles tenemos, más o menos, 300.000; doy una cifra todavía superior a la que enunciaba ayer el señor miembro informante.

De ahí se puede deducir que la reducción que el camino le ocasiona al ferrocarril será del 1 %, y como la reducción media del tráfico de carga de los ferrocarriles, de 1927 a la fecha, es de 30 %, ese 1 % es una insignificancia, ya que el 29 % restante se debe a la simple razón de orden económico general.

Los ferrocarriles tienen gastos fijos que no pueden reducir. Al caer el volumen del tráfico, fatalmente se produce la pérdida, el déficit. Tanto es así, que en Estados Unidos, por ejemplo, el tráfico de pasajeros en automotores es superior en 20 veces al tráfico ferroviario. En cambio, aquí, desde 1927, en general se mantiene el promedio mensual de 12.500.000 pasa-



jeros y los ferrocarriles han aumentado su tráfico de pasajeros en el ejercicio de 1935 en un 18 por ciento.

Quiere decir, entonces, que en verdad los caminos y los automotores no son la causa de la situación difícil de las empresas ferroviarias. La situación difícil de las empresas ferroviarias radica en la disminución del comercio en general en nuestros días y de las propias modalidades de los organismos ferroviarios.

¿Qué han hecho los ferrocarriles en este país, pregunto, ellos, que reclaman la coordinación? ¿Cómo se manejaron antes que se construyeran los caminos y que aparecieran los transportes automotores? ¿Obtuvieron las concesiones a su solicitud, buscando qué cosas? Las zonas más densas; repitiendo unas veces líneas con identidad de zonas.

Trataron de hacer la competencia a la navegación fluvial, a pesar de lo que ahora sostienen. A los pobres barcos de nuestros ríos quieren ahora someterlos a disposiciones arbitrarias.

Ayer nos hablaba el señor miembro informante de la mayoría, de la navegación fluvial en relación con el sistema ferroviario. Basta ver el mapa de la mesopotamia argentina para comprobar que en toda ella no hay correlación de redes ferroviarias con las redes de la navegación.

En las costas del Paraná, hasta que el Ferrocarril del Estado no vinculó Diamante con Cruzú Cuatía, no había ningún ramal a puerto. Desde el Alto Paraná hasta su confluencia con el Uruguay, en la costa del Uruguay, salvo la salida a Concepción del Uruguay, no hay ninguna otra salida a puerto.

El Ferrocarril Nordeste Argentino sigue el curso del Uruguay, paralelamente, en un recorrido de 600 kilómetros, y no tiene el menor ramal a Colón o a cualquier otra localidad de esa región.

Lo mismo pasa en Santa Fe y en la provincia de Buenos Aires. El Central Argentino y el Central Córdoba no tiene ningún desvío a puerto. El Ferrocarril de Santa Fe, que viene desde el Norte hasta la ciudad de esa provincia, con 300 kilómetros de recorrido, tampoco tiene desvío a puerto. Por el contrario, ha existido siempre una guerra despiadada del ferrocarril al buque. El ferrocarril ha hecho en materia de fletes y de pasajes una competencia desleal e inconcebible.

El pasaje de Buenos Aires a Paraná por el Ferrocarril de Entre Ríos costaba mucho menos que a las estaciones intermedias que dis-

taban 70 u 80 kilómetros de Paraná. El flete y el pasaje de la Capital Federal a Santa Fe se rebajó recién cuando se establecieron las líneas de transportes fluviales.

Más todavía, rectifico palabras que dije antes, para confirmar esta demostración: en un principio el Ferrocarril de Entre Ríos tenía una salida al puerto de Paraná por el ramal de Bajada Grande, por donde se hacían importantes transportes de cereales. Pero cuando se estableció la línea del Ibicuy, como a la empresa le interesaba el transporte largo para su mayor flete, pues jamás busca la economía del producto, ¿qué hizo? Clausuró prácticamente el puerto de Bajada Grande, y ahí está ese puerto, como restos de maderas viejas, sin funcionar.

Por eso el año pasado presenté una minuta de comunicación al Poder Ejecutivo — y celebro que esté presente el señor ministro de Obras Públicas en este momento — manifestando la necesidad de expropiar el puerto y la pequeña línea ferroviaria a Bajada Grande, pues el tráfico se desvió hacia el Ibicuy y mató completamente esa zona de Paraná, con el recurso que acabo de mencionar, que puso en práctica la empresa ferroviaria.

Esa es la coordinación que el ferrocarril ha seguido con relación a la navegación fluvial.

¿Acaso el ferrocarril se preocupó de coordinar aunque sea los horarios?

No, señor presidente. Le resultaba más fácil y más cómodo manejarse a su gusto y placer. Un caso típico: de San Juan parte hacia el Este de la República el Ferrocarril del Estado, y el Ferrocarril Pacífico hace el servicio de Mendoza a San Juan. Nunca ha podido coordinarse el Ferrocarril del Estado con el Pacífico, porque le interesa a este último no desviar su tráfico hacia el lado del Ferrocarril Central Norte.

En materia de fletes, los ferrocarriles viven en plena arbitrariedad. Algunos datos probarán lo que acabo de enunciar.

No hay dos ferrocarriles que tengan la misma tarifa, en el mismo kilometraje, para el mismo artículo. El trigo: por 100 kilómetros, el Ferrocarril del Oeste cobra, por carga y vagón completo, \$ 7 la tonelada. El Ferrocarril Central Argentino, vagón completo, tiene dos tarifas, la 10 y la B; para la primera, cobra \$ 9,06 y para la segunda, \$ 9,76. La Compañía General de la provincia de Buenos Aires cobra \$ 6,97, siempre que los vagones estén con la carga máxima.

El lino: el Ferrocarril Oeste cobra por va-

gón completo, \$ 8,99. El Central Argentino, un vagón completo, tiene dos tarifas, la 9 y la B, \$ 10,87 y 8,79, según sea la capacidad del vagón. La Compañía General de la provincia de Buenos Aires tiene la tarifa A, que es de pesos 18,93 la tonelada.

Np sigo con estos datos, aunque podría enunciar una gran cantidad de cifras a este respecto, por no alargar este debate y no cansar a los señores senadores; pero con esto se demuestra que los ferrocarriles nunca se preocuparon por coordinar sus tarifas y que la única preocupación que tuvieron fué la de sacar el mayor provecho posible allí donde no tenían competencia. Pero es tal la anarquía en esta materia de tarifas, que sólo ellos la entienden.

Hay además tarifas especiales, como por ejemplo para la alfalfa, que tiene estas clasificaciones: A, 10, 7, 1, 6, 4, 8 y 9, es decir —estoy leyendo las palabras del ingeniero Alurralde— que entre los distintos ferrocarriles, esa clasificación tiene 8 formas distintas.

El algodón en fardos tiene 7 clasificaciones distintas; los artículos de almacén, 4 clasificaciones distintas; el azúcar, 6 distintas; el lino, 5 clasificaciones especiales; el maíz, 8 clasificaciones especiales; el trigo, 9 clasificaciones especiales.

Dice el ingeniero Alurralde, de la Dirección General de Vialidad: «La falta de coordinación en las tarifas ferroviarias se observa también cuando se considera los valores de las terminales y las tarifas kilométricas, que varían notablemente de un ferrocarril a otro, aunque corran por regiones similares y aunque las líneas tengan las mismas características constructivas. En el cuadro que sigue se demuestra los valores de los terminales que ofrecen más similitud entre sí.»

Para abreviar, señor presidente, pido que a continuación, en esta parte, se intercale este cuadro, demostrativo de la arbitrariedad absoluta que rige en esta materia.

—Es el siguiente:

Ferrocarriles	Valores de la terminal para cada clase de tarifa en \$ m/n. por tonelada									
	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	7ª	8ª	9ª	10
Oeste de Buenos Aires.	14,45	12,60	10,75	9.—	7,50	6,25	5.—	4.—	—	—
Central Argentino. . .	11,50	9,20	7,71	6,67	5,98	5,41	4,72	4,14	3,45	2,88
Pacífico. . . . .	15.—	13,20	11,40	9,20	8,05	6,90	5,50	4,95	4,40	4,07
Central Norte (Estado), Sección Sud. . . . .	11,10	9,40	8.—	6,80	5,80	4,90	4,20	3,60	2,90	2,40
Central Buenos Aires. .	5,95	3,96	2,97	2,48	1,98	—	—	—	—	—
Sud de Buenos Aires .	13.—	11,70	9,90	8,30	6,90	5,70	4,50	3,60	—	—

—El orador continúa así:

Pero el caso más notable en esta materia es el del Ferrocarril Trasandino, que, combinado con el Pacífico, une la ciudad de Mendoza con Chile, que tiene establecido un sistema de tarifas extraordinarias entre Mendoza y Chile y que tiene tarifas diferenciales entre Buenos Aires y San Juan. De Buenos Aires a San Rafael (Mendoza) hay una distancia de 974 kilómetros, y de Buenos Aires a San Juan, de 1.219 kilómetros. Para la primera clase, la tarifa de Buenos Aires a San Rafael (Mendoza) es de \$ 140, por los 974 kilómetros, y de Buenos Aires a San Juan, que hay, como he dicho, 1.219 kilómetros, es de 145 pesos. Para la segunda clase es de 159 pesos a Mendoza, trayecto más corto, y de 121 pesos a San Juan, trayecto más largo; para la tercera, 121 pesos a Mendoza, trayecto más corto, y 102 pesos a San Juan, trayecto más largo; y para la cuarta, 97,60 pesos a Mendoza, trayecto

más corto, y 87 pesos a San Juan, trayecto más largo. Y así sucesivamente.

Ahora se preguntará: ¿a qué responde esto? Responde al propósito de hacer la competencia a los Ferrocarriles del Estado. Como los Ferrocarriles del Estado llegan a San Juan y pueden abaratar el flete —y eso que no tienen acceso propio a la Capital Federal— entonces estas compañías inglesas no han encontrado mejor procedimiento que cobrar tarifas menores a San Juan que a Mendoza, a pesar de que existen casi trescientos y pico de kilómetros de diferencia en más.

Esta es la política que han seguido los ferrocarriles con respecto a la coordinación que ellos ahora reclaman.

Desgraciadamente, y ese es el aspecto más antipático que tiene este asunto, se confirma lo que está arraigado en la conciencia de todo el mundo, esto es de que el capitalismo ferro-

Enero 5 de 1937

CAMARA DE SENADORES

59ª Reunión. Cont. de la 5ª Sesión Ext.

viario inglés maneja nuestras cosas a su gusto y paladar. Y no hago frases, he estado dando datos y voy a agregar algunos de mi experiencia personal.

En el año 1917, época de la guerra, estuvo en auge el negocio de la leña. Deben recordar los señores senadores que era difícil la introducción de carbón de piedra, por lo que entonces los propios ferrocarriles se alimentaban, en su mayor parte, con leña. En el ramal de Crespo a Hasenkamp, que entonces pertenecía a los Ferrocarriles de Entre Ríos, había una zona muy importante de ese producto. Ese negocio tomó un volumen extraordinario, y los precios eran muy remuneradores. La empresa necesitaba leña. ¿Qué hacía para obtenerla a bajo costo? La ley de ferrocarriles es clara, precisa y terminante; los vagones deben concederse exclusivamente de acuerdo al orden de pedidos. No obstante, las empresas les decían a los cargadores: o ustedes nos venden a nosotros la leña, o no les damos vagones. La gente se resistió; pero un buen día apareció uno de esos señores comerciantes, obteniendo todos los vagones que quería. Daba a la empresa la leña que requería a bajo precio, pero, indudablemente, se resarcía por otro lado, porque era la única que podía cumplir sus contratos. Fué un reclamo uniforme. Ante ese clamor público, me presté para estudiar y considerar el asunto. Fuí, estación por estación, con los cargadores, constaté los hechos, y se levantaron protestas en los libros de las estaciones, porque la ley de ferrocarriles dice que debe haber libros de protestas y de quejas, que no atienden jamás.

Pasó el tiempo, terminó la guerra, y como a los dos o tres años, cada uno de los cargadores que había hecho el protesto recibió una comunicación de la Dirección General de Ferrocarriles, donde, después de diversas consideraciones, decía: «La Dirección General de Ferrocarriles resuelve dar razón al señor Fulano de Tal». Era realmente aquello: «tiene razón, pero marche preso». No había ninguna sanción y la ley de Ferrocarriles establece multas para los casos de incumplimiento de la misma.

Otro caso. En cierta oportunidad, encontré accidentalmente en Buenos Aires, un fuerte comerciante en cereales de Paraná, cliente mío, me buscó en el hotel y me dijo: «Doctor, me encuentro en esta situación: Seis vagones de lino que he mandado consignados a estación Chacarita, del Central Buenos Aires, en vez de mandarlos allí, los han remitido a la estación Once». Estos se habían extraviado y después de cinco meses de búsqueda se encontraron en la estación

del Once. Naturalmente, el lino estaba echado a perder; no servía para nada. Me pareció un caso sencillo de buena fe y le contesté: «Usted tiene toda la razón del mundo; aquí no es cuestión de pleitos, es cuestión de explicarle el caso y hacerle entender a la empresa». Fuí a visitar al abogado jefe y le expuse la situación. Este me contestó: «Doctor, usted tiene toda la razón del mundo, pero comprenda que la empresa tiene abogados a sueldo y que entonces no le conviene arreglar, porque son muchas las reclamaciones que hay, en forma tal que si fuera a atenderlas a todas, le significaría un gran desembolso. El abogado a sueldo no tiene más que el gasto inherente al pleito. En definitiva, mucha gente no se anima a pleitear. Por eso no podemos arreglar». Así se manejan las compañías de ferrocarriles.

—Ocupa la Presidencia el doctor Julio A. Roca, vicepresidente de la Nación.

Hay otro hecho que es conocido y perfectamente fundado. Rara vez las empresas en el transporte de las cargas cumplen con los horarios. El Código de Comercio establece para esos casos, como sanción, la devolución proporcional del flete. No habrá un solo comerciante que haya conseguido esa devolución. Los abogados a sueldo significan una especie de seguro para las empresas, y por un comerciante que vaya a los tribunales a reclamar la devolución de fletes, hay miles y miles que no se presentan. Ganancia para la empresa.

Si en realidad las cosas estuvieran bien controladas, no podría pasar esto, que produce un poco de estupor y otro poco de vergüenza. Es grande el desparpajo de las compañías ferroviarias con respecto a los intereses argentinos. Por eso, cuando se habla del exceso de reglamentación que tienen los ferrocarriles y la gran ventaja que tienen los automotores que viven en plena licencia y libertad, yo les contestaría: toda esa reglamentación es papel pintado. Si se la hiciera cumplir, sería otra cosa.

Y ese es el argumento central que dan las empresas para reclamar la sanción de esta ley.

Voy a recordar algunos datos de mi exposición del 21 de julio.

Los automotores, encantados, y también los buques, contestarían a los ferrocarriles: aceptamos gustosos todas esas reglamentaciones de papel escrito, a cambio de los beneficios de orden pecuniario que ustedes reciben. Decía yo en la citada sesión del mes de julio: «Las empresas ferroviarias, desde 1908 a 1930, es decir, en 22 años, han pagado por contribución

nos de la ley Mitre \$ 80.063 895; en cambio, han introducido libre de derecho, en ese período de tiempo, locomotoras, coches, vagones, rieles, durmientes de acero, carbón de piedra y otros materiales ferroviarios, por valor de \$ 2.058.797.191. El total de impuestos que han dejado de pagar en ese lapso, se calcula en \$ 600.000.000, y teniendo en cuenta que solamente han pagado \$ 80.000.000, se ve cuál es la ganancia líquida de los ferrocarriles en ese rubro». Alrededor de 400.000.000 de pesos.

La compra del Ferrocarril Central Córdoba que propone el Poder Ejecutivo representa \$ 150.000.000. Con ese dinero que se han llevado las compañías inglesas y que no lo ha recogido el Tesoro de la Nación, no solamente se podría comprar el Ferrocarril Central Córdoba, sino otras líneas más.

«En cambio, en ese mismo período de tiempo las industrias de automotores y anexos han pagado en concepto de derechos de aduana la suma de 455.113.671 pesos».

Otro dato: los transportes automotores están pagando por tributos fiscales al año, alrededor de \$ 100.000.000 y los ferrocarriles están pagando alrededor de \$ 2.000.000. Pero hay más: he extraído de un estudio del doctor Borda, sobre coordinación del transporte, este dato que es realmente elocuente: la contribución que paga al fisco un empresario de transporte en camiones y que dispone de un solo vehículo es la siguiente: un *chassis* de camión de 5 toneladas, con carrocería hecha en el país, cuesta término medio \$ 10.000. Esta suma es la cuenta «Capital». El importe aduanero actual para ese elemento de transporte es el 57 % ad valorem, o sea, 5.700 pesos.

El camión tiene una duración práctica de 5 años, al final de los cuales, su valor real quedará reducido a lo que ha costado la carrocería. Por eso, no se toma en cuenta el valor de él. La contribución anual se paga por 5 años adelantados al fisco; es de \$ 5.700 dividido en 5, vale decir, al año \$ 1.140. El camión consume un juego de neumáticos por año, cuyo costo es de \$ 450, aproximadamente. Los derechos para el año en curso han aumentado. Estos datos son de 1931.

Los derechos ascienden a 134 % sobre valor aforado de 3,20 oro sellado el kilogramo. Corresponde, entonces, \$ 603. En concepto de impuesto a la nafta paga 0,03 centavos por litro. El camión contribuye con un consumo de 36 litros diarios, o sea 9.000 litros por año de 250 días, lo que equivale a \$ 270. Por derecho de aduana, de aceite y lubricante que consume

los 250 días, estimado en un kilogramo el consumo diario a 0,15 centavos el kilogramo, da \$ 37,50. Por patente municipal, si trabaja dentro del radio de un solo municipio, paga anualmente \$ 50 como mínimo. Por derechos de aduana, por repuestos, cuyo valor se estima en \$ 100 m/n., al 50 %, paga 57 pesos.

En total, por contribución anual al fisco, ese camión paga 2.157,50 pesos. En cambio, cada unidad ferroviaria se encuentra exenta de toda clase de derechos, salvo los reducidísimos de la ley Mitre.

De modo que la diferencia de cargas impositivas es extraordinaria.

Yo les daría a los señores ferroviarios, a elegir entre liberarlos de eso que ellos califican de excesiva reglamentación y estos impuestos, y estoy seguro que muy contentos pedirían continuar con esa reglamentación y no cargar con estos impuestos.

Dije en cuarto término, que había de probar que esta ley no es de coordinación de transportes, sino que es una ley de encadenamiento del sistema de transporte al ferroviario. Y lo voy a probar. Me he de referir para ello a algunas definiciones, en tal forma que resulte absolutamente insospechable lo que estoy exponiendo. El Comité de Comunicaciones por Rieles, de los Estados Unidos de América, en su informe de 1930, concretó el concepto de la coordinación en estos términos: «El público tiene derecho al beneficio de los sistemas de transporte más económicos y eficientes por medio de los dispositivos de transporte que sean a propósito para satisfacer tal propósito, no debiendo establecerse ninguna regulación que tienda a obstaculizar el desarrollo de cualquier forma de transporte que sea legítima. El derecho del público a seleccionar el sistema que desea y que considera más conveniente, debe ser respetado».

El Consejo Nacional Económico, de Francia, en sus estudios del año 1934, concretó su pensamiento en estas expresiones: «La coordinación del transporte no debe, desde ningún punto de vista, ser considerada como la protección de un medio de transporte en perjuicio de los otros, o como un arma dirigida contra uno de ellos. Muy al contrario, debe tender a obtener un equilibrio armónico de todos los medios de transporte, de manera que se ayuden los unos a los otros, como formando parte de una organización de conjunto, dentro de la cual se les asegure el lugar que a cada uno le corresponde; y favoreciendo el desarrollo armónico del conjunto».

M. Yosse, autoridad francesa en esta materia, concretó el concepto de la coordinación. así: «El objeto de la coordinación es dar el máximo de servicios al público, con el costo mínimo para la colectividad, siendo el medio de asegurar a cada sistema de transporte el transporte para el cual sea económicamente más apto. La coordinación de transportes no puede ser encarada como una protección a un medio de transportes en desmedro de otros, o como un arma dirigida contra uno de ellos. Al contrario, debe conducir a un armonioso equilibrio de todos los medios de transporte, apoyados los unos por los otros, integrada en una organización de conjunto que asegure a cada uno su lugar en la economía nacional y a todos el desarrollo más completo en el cuadro de los intereses generales».

Pero para mí, la definición más completa la ha dado un técnico nuestro, el ingeniero Alurralde, que ya citó ayer el señor miembro informante, pero que es tan precisa, tan clara, que he de repetirla otra vez: «Estando los diferentes sistemas de transportes que existen, y que son los ferroviarios, camineros, por ríos y vías canalizadas, por mar y aéreos, establecidos para el servicio del público, es lógico pensar que cuando se habla de coordinación, el principal objeto que debe buscarse es el del bien público, es decir, en este caso, ofrecerle un sistema completo de transportes que le dé el máximo de beneficio con el máximo de economía. Todos los sistemas de transportes deben ser estudiados y tratados como pertenecientes a un único sistema, propendiéndose a que dentro de él cada uno de los sistemas integrantes, haga aquellos transportes que esté en condiciones de efectuar en mejores condiciones de economía, rapidez y comodidad que los otros sistemas, y que para llegar a tal fin debe favorecerse el establecimiento y desarrollo de una política de coordinación tendiente a la implantación de rutas combinadas, directas, de tarifas únicas entre remitente y consignatario y de facilidades para el intercambio de pasajeros y mercaderías en los puntos de unión de los sistemas diferentes».

Acá, en la ciudad de Buenos Aires, se reunió, a iniciativa del Touring Club Argentino, la I Conferencia Nacional de Tránsito, que después de largas deliberaciones, llegó a esta conclusión: «En orden a la coordinación del transporte es necesario:

«*Primero:* La coordinación de los transportes por tierra, por agua y aire es un problema apremiante cuya solución requiere un estudio

completo y metódico». Cosa, digo al margen, como lo expresé al principio, que no se ha hecho.

«*Segundo:* El aprovechamiento de las vías de comunicación por tierra, agua y aire, debe hacerse de manera tal que la colectividad obtenga el transporte más conveniente y de máximo beneficio, que es ley suprema de la economía nacional.

«*Tercero:* Los transportes por riel, carretera, agua y aire, son complementarios, pero distintos, y al legislar para asegurar su coordinación, no debe considerarse ninguno de ellos en una situación de subordinación con relación a los otros.

«*Cuarto:* No debe buscarse la solución del problema de la competencia entre los distintos medios de transporte terrestre, fluvial o aéreo, que pueden afectar su desarrollo, debiendo propenderse a que los transportes ferroviarios se adapten a las nuevas necesidades, eliminándose las trabas legales y reglamentarias que disminuyen su eficacia.

«*Quinto:* Es fundamental la realización de estudios estadísticos generales y de tráfico, inversión de capitales, rendimientos, etcétera, pues es la única manera de obtener base científica para resolver un problema de tanta importancia como es el de la coordinación de los transportes.

«*Sexto:* Para colaborar en la mejor solución del problema de la coordinación y armonización de los diversos sistemas de transportes por riel, carretera, agua y aire, en beneficio de los intereses fundamentales de la República, la Junta Permanente designará una comisión especial en la que deberán estar representados todos los intereses directamente afectados.

«*Séptimo:* La ley de coordinación de transportes que se inspire en los anteriores artículos, deberá crear un organismo encargado de su aplicación, en el que dentro de la representación que corresponda a todos los intereses afectados, lo estén, preponderantemente, los intereses de la producción nacional».

Señaladas las definiciones fundamentales, leídas las conclusiones a que llegó la I Conferencia del Tránsito, cabe ahora preguntarse: Este proyecto que estamos discutiendo, ¿concuerda con los lineamientos generales que debe reunir una ley de concordancia? No, señor presidente. Esta ley únicamente regula, restringe, más aún, encadena el tráfico automotor y el transporte fluvial en beneficio exclusivo del tráfico ferroviario. Y es fácil probarlo.

El artículo 1º establece que la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, se

compondrá de un presidente, del presidente de la Dirección Nacional de Vialidad, del administrador general de los Ferrocarriles del Estado, del prefecto general de puertos, del director general de los ferrocarriles de la Nación, de un representante de las empresas ferroviarias y de un representante de las empresas de transporte automotor. Acá hay tres representantes que están vinculados a las empresas ferroviarias, dos funcionarios oficiales y un representante directo. En cambio, de los automotores no hay más que un solo representante.

Observen los señores senadores que hay dos tráficos: el de pasajeros y el de carga. Si ese nombramiento debe hacerse de una lista que se someta al Poder Ejecutivo, podrá resultar que el representante de los automotores sea representante del grupo del transporte de pasajeros, y francamente, no es el que estará en mejores condiciones para considerar todo lo relativo a la carga, que es lo fundamental en el tráfico; y si sucede a la inversa, nos encontraremos en una situación parecida.

Con respecto a la navegación fluvial, ¿por qué se prescinde del director general de Navegación y Puertos, que más que el prefecto marítimo es, por razón de su cargo, de su aptitud técnica y de la clase de funciones que desempeña, el que conoce mejor el asunto de la navegación fluvial? Sin embargo ha sido omitido, y la omisión me la explico, porque ni en la Cámara de Diputados se lo ha estudiado, sino que se ha propuesto sancionarlo aquí no se ha tratado de estudiar el proyecto, en cualquier forma, encorralando a todos los sistemas de transporte en él, y así vendrían los representantes de la navegación fluvial y marítima a quedar comprendidos en la ley. Si la navegación aérea tuviera alguna importancia, también la hubieran incluido.

Si en esta comisión se le da una representación a las compañías ferroviarias, ¿por qué no se les da a las compañías de navegación fluvial y marítima, dividiéndolas en cabotaje mayor y menor, que presentan aspectos completamente distintos? Es sospechosa —lo digo sin desmedro de nadie— esta dádiva que se concede a los ferrocarriles para que formen parte de una comisión en la cual ellos no tienen absolutamente nada que ver, sino en los beneficios que reciben, puesto que esta ley no comprende en forma alguna a los ferrocarriles; están incluidos en forma expresa y categórica. Sin embargo, a los ferrocarriles britá-

nicos, que no tienen velas en este asunto, se les obsequia generosamente con un representante, mientras que a las compañías de automotores y de navegación fluvial y marítima no se les da, en absoluto, ninguna representación.

Pero hay más. En el artículo se expresa: «La comisión creada por la presente ley deberá coordinar todos los medios de transporte por agua y tierra». Pero a pesar de esta definición completamente amplia y categórica, que expresa «que comprenderá todos los medios», resulta que los ferrocarriles tienen el privilegio, la exención extraordinaria, de quedar al margen de la ley, de no ser comprendidos por ella.

A pesar de eso se afirma en la ley lo contrario. En esta forma, exhibido el artículo fragmentariamente, se podrá decir a la opinión pública: si el artículo 4º se refiere a todo el mundo claramente, esta ley deberá coordinar todos los medios de transporte. Pero es lo que dije, precisamente, al principio: la coordinación hay que interpretarla; las palabras a veces no tienen el valor que los signos les atribuyen; tienen un significado convencional. Aquí, cuando la ley habla de coordinar, debe entenderse que es subordinar siempre todos los servicios a los intereses de los ferrocarriles.

Tanto es así que el artículo 6º dice: «Las tarifas de pasajeros, encomiendas y cargas de toda empresa de transporte, con excepción de las ferroviarias, deberán ser sometidas a la aprobación de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, rigiendo mientras tanto, las vigentes. Igual requisito regirá la modificación de las ya aprobadas, respetándose los derechos de jurisdicción de las provincias y municipalidades dejados a salvo en el artículo 3º.

«La Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, promoverá ante el Poder Ejecutivo nacional, o provincial, en su caso, la rebaja de las tarifas ferroviarias cuando ello sea necesario a los fines de coordinación de transportes en las distintas zonas del país.»

Fíjense los señores senadores. Esta comisión, donde habrá un representante de los ferrocarriles, fijará las tarifas de transporte por automóviles o camiones, como, asimismo, por los buques, y ese representante contribuirá, desde luego, no a fijar las tarifas más razonables, sino a buscar las que satisfagan sus propios intereses. Sin embargo, vuelvo a repetir, los representantes de las compañías navieras no tienen en esta comisión absolutamente ninguna

representación; están bajo la dictadura y tiranía del grupo ferroviario, que podrá actuar libremente a su criterio. En cambio, trae, sí, en el artículo 6º, una expresión lírica: dice que la comisión promoverá ante el Poder Ejecutivo, la reforma de las tarifas ferroviarias.

Pero, señor presidente, si todos sabemos y lo confirmaba el señor miembro informante, que en esta materia, en verdad, el Poder Ejecutivo nunca ha podido hacer bajar a las empresas sus tarifas, porque han estado con ese pleito permanente de la «Cuenta Capital», que ellos son los únicos que entienden y porque el gobierno argentino no ha querido tomar las medidas que en realidad debió tomar.

Y sigamos: «El Poder Ejecutivo, previo informe de la comisión, — dice el artículo 9º — reglamentará las condiciones en que deberá efectuarse el transporte de pasajeros, encomiendas y cargas y la fiscalización a que estarán sometidas las empresas transportadoras en sus relaciones con el público y con el organismo coordinador».

Vuelvo a señalar esta anomalía: esta comisión, donde actuará un representante de las empresas ferroviarias, influirá, mediante la reglamentación, contra los transportes automotores, fluviales y marítimos.

Pero que esta ley ha sido hecha sin estudio, sobre todo en lo que se refiere al tráfico por agua, lo revela el artículo 10, que en su inciso d) dice, entre las facultades de la Comisión Nacional de Coordinación, que las empresas transportadoras estarán obligadas a «realizar los transportes con los recorridos y velocidades autorizados por la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes».

Quiere decir, que regulará las velocidades. Y yo pregunto: ¿cómo va a hacer para fijar velocidades o recorridos a los buques que salen de Buenos Aires y van a Asunción, recorriendo el río Paraná o el Uruguay, cuando sabemos que están sujetos a los inconvenientes de la niebla, que a veces hace demorar a los vapores 10, 15, 20 horas; que están supeditados a las contingencias de los escollos, de las bajantes de los ríos, etcétera?

Aquí no se ha tenido en cuenta más que un punto de vista fijo: automóviles y camiones; y luego ha venido como de regalo, el asunto de los buques.

Pero hay más: establece que la comisión deberá, al reglamentar este asunto, dar preferencia al transporte que efectúe el servicio continuamente y en las mejores condiciones de precio y de tiempo. Y yo pregunto, señor pre-

sidente: cuando nosotros tenemos 7.000 kilómetros de caminos pavimentados, cuando la mayor parte de nuestros caminos son de tierra, cuando están sujetos a las contingencias del tiempo, ¿cómo es posible exigir continuidad en los servicios, si todos sabemos que los automóviles y camiones no pueden marchar por los caminos de tierra cuando llueve?

Todas estas incongruencias revelan lo que he venido afirmando desde el primer momento: que esta ley no ha sido bien estudiada y comprueba lo que afirmé como conclusión final: que esta ley no es una ley de coordinación, que es una ley dictada exclusivamente para favorecer a las compañías ferroviarias; tanto es así, que esta ley no las comprende y ni siquiera las roza. Ellas se mantienen absolutamente al margen, so pretexto de que están sujetas a concesiones. A esto yo contesto, ¿acaso aquí las compañías tranviarias no estaban también sujetas a concesiones y no se sancionó una ley de transportes a la cual ellas voluntaria y gustosamente se someten, renunciando a su concesión?

¿No se podría haber buscado un arbitrio, sancionado una ley que comprendiera todos los transportes? Es evidente que se podía haber hecho, pero, desgraciadamente, no se ha hecho. Aquí no se ha tenido en cuenta el bien público, que debe ser el motivo central de una ley de coordinación.

Los productores más de una vez han protestado contra los altos fletes, y recuerdo aquí las palabras elocuentes pronunciadas por el señor senador Villafañe en defensa de los intereses de su provincia y de los de Salta, aisladas y asfixiadas por los altos fletes ferroviarios, sin que jamás esos justos reclamos merecieran de las compañías la menor consideración!

¿Es posible entonces que nosotros vengamos ahora a brindarles todos los beneficios y mercedes para satisfacer sus intereses y caprichos?

Tres cosas han pedido las compañías: un tipo especial de cambio, la modificación de la ley de ferrocarriles, que les permita hacer la unificación de la administración, y esta ley de coordinación de transportes.

La primera, o sea el tipo oficial de cambio, ya la ha concedido el Poder Ejecutivo. La segunda, la ha solicitado el Poder Ejecutivo en un mensaje que está en la Comisión de Obras Públicas, y estuvo a punto de despacharse este año; y la tercera, es esta ley, que también propicia el Poder Ejecutivo.

Confieso, señor presidente, que después de haber recordado aquellas palabras despectivas de los altos funcionarios ferroviarios ingleses



en la sesión del 21 de junio de este año, en que con todo menosprecio y lesionando nuestros fueros de país civilizado y tratándonos como una factoría inglesa, se refirieron a esta cuestión del transporte, aludiendo a la existencia de compromisos quebrantados —porqué esta ley estaba prometida desde hace mucho tiempo y no se había sancionado— confieso, repito, que no creía ya en la sanción de esta ley.

Consideraba que después de esas manifestaciones que afectaban a nuestra dignidad, no podíamos sancionar esta ley para entregar en bandeja de plata nuestra red caminera y la navegación fluvial al capitalismo inglés. Creía, sinceramente, que no era posible, después de haber sido víctimas de esa extorsión incalificable que nos ha hecho el gobierno inglés, en el comercio de carnes— que nos ha tratado como a país vencido, obligándonos a pagar un impuesto que en cifras redondas importará \$ 50.000.000, extraídos a nuestra riqueza nacional para subsidiar a sus ganaderos— que ya no era posible pensar más en la sanción de esta ley.

Hicieron bien los legisladores ingleses en imponer este impuesto; son nacionalistas y defienden sus intereses nacionales. Hacemos mal nosotros ahora, que nos proclamamos nacionalistas para combatir a pobres extranjeros que en esta tierra quieren defender opiniones liberales, que nos molestamos por la rebeldía de nuestros paisanos que no pueden resolver la angustia de su situación económica, en tener esta generosidad inexplicable para estos otros extranjeros opulentos, a quienes brindamos todos los privilegios y todas las excepciones para sus grandes capitales.

Hubiera deseado que esta ley no pasara; pero, desgraciadamente, tanto este proyecto como el otro que sancionamos de coordinación urbana, son intocables. Son leyes que tienen la virtud de ser perfectas en sus proyectos. No quiero hacer augurios, pero diré, sin desmedro para los señores senadores, que no se modificará ni un punto, ni una coma, y que este proyecto se sancionará tal como viene de la Cámara de Diputados, a pesar de haberse puesto de manifiesto sus deficiencias, de haberse leído opiniones autorizadas como las del señor ministro de Marina, a pesar de haberse omitido en su estudio, la consideración que la estrategia militar merecía; va a ser sancionado tal cual está, y vamos a incurrir tal vez, —y digo esto, atribuyéndonos una responsabilidad que a los señores senadores de la oposición, en realidad, no nos corresponde— en los mismos vicios de

la ley de coordinación de transportes urbanos, sancionada en una trasnochada y a tambor batiente, contra todas las razones y contra todos los fundamentos expuestos, y que ha colocado al Senado en la situación difícil de haber aprobado una sanción que no es la que se dió en la Cámara de Diputados, y que ahora queda al descubierto.

Pero, como he dicho, esta ley es «intocable», inviolable, intangible, sagrada, y saldrá así del Senado; y ése será el «regalo de Reyes» que este Senado ofrecerá al capitalismo inglés. (Risas).

Nada más. (*¡Muy bien!*).

**Sr. Villafañe.** — Pido la palabra, para decir dos.

Yo, hace cuatro años, en dos órganos de publicidad de esta Capital, dí los motivos por los cuales estaba en oposición a esta ley. A pesar de que se han atendido algunas de mis observaciones, persisto en mi oposición a la ley.

Quería decir estas pocas palabras para fundar las razones por las cuales voy a votar en contra.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — Pido la palabra.

Es evidente que el debate promovido por el proyecto de ley que tiene a consideración el Senado, desde el momento mismo en que fuera enviado por el Poder Ejecutivo al Congreso, está prácticamente agotado. Incurriría, pues, en reediciones inútiles de argumentos reiteradamente expuestos en la prensa, en libros, en folletos, en conferencias, en la misma tribuna parlamentaria, si me extendiera en consideraciones tendientes a demostrar su bondad y su conveniencia, desde el punto de vista del interés público. Y sería tanto más innecesario, después de haber escuchado el informe documentado, preciso, claro, metódico y elocuente del señor miembro informante de la mayoría de la comisión, y dicho sea ello sin demérito para las briosas impugnaciones de los señores senadores por la Capital y por la provincia de Entre Ríos.

Señor presidente: Respetuoso de la resolución que ha tomado el Senado, fijando la hora 20 para votar el despacho, voy a rendir culto a la brevedad.

La ley de coordinación nacional de los transportes va a satisfacer una necesidad premiosa de carácter jurídico y económico y va a significar —no quepa duda— el paso más vigoroso que pueda dar el Congreso para mejorar los instrumentos legales que regulan el progreso material argentino.

Enero 5 de 1937

CAMARA DE SENADORES

59ª Reunión. Cont. de la 5ª Sesión Ext.

El Poder Ejecutivo reclama para sí el honor y la responsabilidad —como quiera llamársele— de la iniciativa. Acepta sin reservas las modificaciones que a su proyecto ha tenido a bien introducir la Honorable Cámara de Diputados y viene a solicitar del Honorable Senado, por mi intermedio, quiera prestarle su aprobación, ya que cualquier enmienda que introdujera, no haría otra cosa que postergar, sin ventaja y sin provecho, su sanción definitiva.

El hombre de gobierno, el hombre de Estado, actúa en su función frecuentemente reclamado, solicitado por fuerzas o corrientes encontradas y divergentes. Lucha, entonces, por hallar el equilibrio que, respetando las situaciones de hecho, no traben las exigencias del progreso. Y bien, la armonía, el equilibrio de los distintos medios de transportes, mediante una coordinación racional de sus servicios públicos es, señor presidente, el objetivo primordial, la finalidad suprema del proyecto que tiene a consideración el Honorable Senado.

Las empresas de transporte automotriz prosperan fácilmente a la sombra de omisiones legales, que constituyen una verdadera prima protectora de su evolución. Es claro que una brusca igualdad jurídica con el ferrocarril, les resultaría perjudicial, mientras que un proceso de adaptación lento las colocaría en su verdadera posición, en su verdadero lugar económico, sin desmedro para los intereses legítimos de sus competidores.

El proyecto logra este balance de beneficios y de perjuicios al establecer normas que en el futuro regulen todos los servicios públicos de transporte en el país, procurando favorecer a aquellos que puedan prestarse con mayor eficiencia y en mejores condiciones económicas, conceptuando como tales, la de regularidad, de velocidad, de continuidad, de confort, de precio, que, en suma, es lo que interesa a la colectividad.

No se concibe, dentro de nuestro sistema constitucional, que los diversos medios de transporte estén sujetos a reglamentaciones desiguales. Los ferrocarriles nacieron con una legislación que, al darles personalidad jurídica, estableció el conjunto de obligaciones inherentes a su condición de acarreadores públicos. Fue en 1875 que se dictó la primera ley y actualmente su funcionamiento está regido por la ley número 2.873, y hasta hace pocos meses, por una reglamentación tan vetusta como esa ley.

Completan el estatuto de la materia, las leyes de concesión, la ley número 5.315, que unifica contractualmente los impuestos que se deben abonar; la ley número 10.657, la llamada de jubilaciones y pensiones ferroviarias, y otras complementarias.

Todo ese vasto cuerpo de legislación respondió originariamente, en sus líneas generales, a un doble propósito: restringir el monopolio que por razones de hecho iban a gozar las empresas y suscitar la expansión ferroviaria para que, de acuerdo con las previsiones de los estadistas de la época, los ferrocarriles constituyeran, por su función comunicante, la estructura vital de la circulación económica argentina.

La segunda premisa conserva todo su valor, no así la primera. Los ferrocarriles han perdido prácticamente su monopolio, por una parte, y por otra parte, prácticas contemporáneas muestran una tendencia cada vez más acentuada, cada vez más atrevida hacia el abandono del régimen de la libre concurrencia como regulador económico y social.

Es el Estado el que, en definitiva, fija las normas, procurando evitar los despilfarros del viejo sistema y defendiendo hasta el centavo la riqueza pública para mayor provecho social.

El desenvolvimiento comercial de los ferrocarriles no es libre. El estatuto ferroviario prevé hasta la última de sus manifestaciones. No sale un tren, ni se le organiza, ni se le corre, sin que hasta el último detalle esté previsto por alguna disposición reglamentaria. El Estado entiende así asegurar la eficiencia del servicio que presta y la seguridad de los pasajeros y de los bienes que transporta.

Es natural que las exigencias legales y reglamentarias redunden en perjuicio de sus resultados comerciales, porque esas exigencias que acondicionan el servicio ferroviario comportan necesariamente gastos, que, si por un lado traen mayor beneficio para pasajeros y cargadores, por el otro aminoran sensiblemente el lucro de las empresas. En cambio, las de automotores, libres como pájaros, realizan su servicio con provecho, absolutamente desprovistas de todo control y de toda reglamentación. Para ellas la regularidad, la continuidad, la velocidad, la higiene, el confort, el orden, son palabras vanas, son problemas secundarios que en la actualidad no les preocupan en manera alguna.

El Estado no puede permanecer indiferente ante situación tan desigual; razones de orden, de seguridad, de vigilancia, de policía y de

justicia le imponen intervenir para poner coto a esa manifiesta desigualdad.

No he de reproducir la explicación de los alcances, fundamentos y sentido de cada uno de los artículos de este proyecto, hecha ya con toda claridad y precisión por el señor miembro informante de la comisión, disposiciones que fueron prolijamente analizadas y discutidas cuando se trató este proyecto en la Cámara de Diputados, en la que representantes de diversos sectores rivalizaron en el afán de introducir enmiendas y modificaciones que lo ajustaran y perfeccionaran, tocando en esa colaboración, prestada con amplitud de espíritu y elevación de miras, una parte muy importante a los representantes del sector socialista.

Bástame decir, señor presidente, que ninguna de las cláusulas de este proyecto entraña restricciones más severas que las que hoy imperan en todos los países con problemas similares a los nuestros. No hay ninguna de ellas que no esté ya implícita o explícitamente comprendida en numerosas leyes dictadas en varias provincias y no se ha de encontrar ninguna que no se ajuste a elementales principios de equanimidad y de conveniencia pública.

La opinión pública se ha mostrado con elocuente unanimidad partidaria de la coordinación. Ni en la Cámara de Diputados, ni en este mismo recinto, se han levantado voces categóricas y terminantes en contra de ese concepto fundamental. Se explica que así sea; lo contrario, significaría ir contra la corriente más moderna que procura defender hasta el último utensilio del trabajo nacional en busca del mayor beneficio social posible; es lo que se ha dado en llamar la economía dirigida, planeada u ordenada, que, en última instancia, podría decirse, que consiste en una acentuación de la labor tutelar del Estado.

Todo el proyecto está animado de ese espíritu. Aun para el observador más suspicaz, la forma como ha de componerse la Comisión Nacional encargada de aplicar esta ley, constituye por sí sola toda una garantía de corrección, de honestidad, de imparcialidad y de acierto. Son cinco representantes del Poder Ejecutivo, cuatro de ellos, altos funcionarios especialmente capacitados para entender y resolver con suficiencia las diversas cuestiones que puedan plantearse en el seno de la misma, y tan sólo dos representantes del capital privado, uno de ellos, por los ferrocarriles y otro, por las empresas de servicios públicos automotrices y asimismo, elegidos den-

tro de una nómina de diez candidatos, por el Poder Ejecutivo. No caben, entonces, sospechas infundadas ni reservas suspicaces que, en fin de cuentas, sólo conducen al descrédito de nuestra administración nacional y a la desmoralización de los funcionarios públicos.

Para salvar erróneas inferencias acerca del monto de los valores de los capitales, directa o indirectamente vinculados a los servicios públicos de transporte por automotor, que afectan o que van a ser afectados, por disposiciones de esta ley, voy a precisar en sus verdaderos términos, a cuánto asciende ese monto que se ha hecho elevar, *grosso modo*, a cifras impresionantes por su magnitud.

Según el estudio que publicó el ingeniero Alurralde, citado ya en este recinto, en su obra *Coordinación de Transportes*, editada por la Dirección Nacional de Vialidad, el inventario de los capitales invertidos en los sistemas de transportes en la República Argentina, consigna como valores aproximados, los siguientes: en el sistema ferroviario —suprimo los detalles— 4.662.400.000 pesos; y el sistema caminero —consigno los detalles— 4.096.000.000 descompuesta esta suma en las siguientes cantidades: «Camino, 767.000.000; vehículos automotores en circulación, 1.300.000.000; vehículos a sangre y sus animales de tracción, 150.000.000; fábricas y talleres de vehículos, casas importadoras y venta, 310.000.000; galpones, caballerizas y vehículos a sangre, 150.000.000; garages para guardar vehículos automotores, 144.000.000; fábricas y talleres de combustibles, 835.000.000; pavimentos de calles, 420.000.000.»

El proyecto de ley de coordinación nacional no va a afectar toda la suma de estos valores; va a afectar solamente una débil proporción de los mismos. Del cálculo realizado por el ingeniero Alurralde, en efecto, hay que discriminar o descontar, hacer una abundante serie de deducciones para alcanzar la cifra aproximada a la verdad, que va a quedar realmente afectada por esta ley. Primero, debe quitarse la parte comprendida por los servicios automotores de carácter provincial; de los 241.000 automotores actualmente en circulación, 173.000 son automóviles particulares de pasajeros; de los 68.000 restantes, 53.000 son camiones de propiedad individual, exceptuados de las disposiciones del proyecto de ley en discusión. Quedan bajo la reglamentación, por lo tanto, unos 15.000 automotores, casi 20.000, diseminados en todo el país, tan sólo 10.000, de los cuales están dedicados al transporte de cargas; estimando el valor medio de cada uno de ellos en

Enero 5 de 1937

CAMARA DE SENADORES

59ª Reunión. Cont. de la 5ª Sesión Ext.

\$ 4.500, el capital total invertido sería de \$ 90.000.000, suma muy inferior a los 1.300 millones del valor total señalado anteriormente.

Si se redujese en la misma proporción los 4.096.000.900 del sistema caminero, quedaría una suma poco mayor de \$ 400.000.000, que daría, una apreciación aproximada del verdadero capital automotriz afectado, contra 4.662 millones del sistema ferroviario.

Una parte de esa suma está relacionada con un tráfico que se realiza en buenas condiciones económicas, que garantiza la estabilidad de las inversiones hechas, que no es un adversario del ferrocarril y que en ciertas zonas, por las características de las mismas, aun lo supera en bondad y baratura de servicios.

Nada tiene que temer de la aplicación de esta ley una industria que trabaja dentro de esas condiciones. Lo discutible sería si aquellas empresas de automotores, que no tienen responsabilidad suficiente, que trabajan en condiciones económicas falsas o inconvenientes, pueden o deben subsistir.

En rigor, no debiera preocuparnos la situación de ellas, pero esta ley también las contempla a objeto de no producir una brusca paralización de sus actividades ni una inútil destrucción de riqueza, al establecer plazos prudentes y razonables dentro de los cuales puede operarse su evolución o transformación.

Se desvía la genuina orientación de este proyecto cuando se lo encara, o se lo hace aparecer como defendiendo, amparando, protegiendo exclusivamente los intereses del capital ferroviario invertido en el país. No es así, señor presidente. Sus móviles, sus finalidades, son más altas. Responden a un objetivo de alta política, coincidiendo en todo con las ideas directrices que ha señalado, que ha seguido el Poder Ejecutivo, secundado por el Honorable Congreso, para propulsar el retorno de la prosperidad general.

Los ferrocarriles representan, es cierto, una parte tan importante, tan grande, tan trascendental, tan imprescindible del utillaje nacional, que es deber de gobierno ponerlos a cubierto de cualquier desequilibrio catastrófico, y si las medidas adoptadas o a adoptarse por el Poder Ejecutivo no fueran suficientes para promover su restauración económica, para promover su retorno a la lozanía, habría que encarar el problema con mayor decisión, procurando las soluciones satisfactorias.

Pocas y débiles razones se han aducido en contra del proyecto. No alcanzan propiamente a su fondo, rozando apenas parcialmente su

forma y su oportunidad. Toda la extensa, interesante y erudita exposición del señor senador Palacios se refiere, puede afirmarse, a dos conceptos esenciales, el primero bastante arriesgado.

Decía el señor senador Palacios, al comenzar su discurso, que «esta ley va a entregar a las empresas ferroviarias el control del transporte caminero y desaparecerá así toda probabilidad de progreso técnico y económico de los automotores, que sólo circularán cuando convenga a las empresas. Tendremos caminos, pero no tendremos tráfico».

Tamaño afirmación no puede, no debe, quedar insertada en el Diario de Sesiones de esta Honorable Cámara como una simple expresión verbal, aventurada e incierta, sin la comprobación correlativa correspondiente. En ningún párrafo del discurso del señor senador por la Capital vamos a encontrar una comprobación de su aserto.

Yo me pregunto, señor presidente: ¿Puede concebirse que una comisión como la instituida por este proyecto, compuesta, como ya lo he dicho, por altos funcionarios del Estado, en su gran mayoría, por el director general de ferrocarriles, que no está al frente de una repartición para defender los intereses de las empresas sino para controlarlas, por el presidente de la Dirección Nacional de Vialidad, por el administrador general de los Ferrocarriles del Estado, por el prefecto general marítimo, por el presidente de la misma, designado por el Poder Ejecutivo, con acuerdo del Senado, puede concebirse, decía, que todos esos funcionarios se comploten o se conjuren para permitir a las empresas que tengan el control absoluto del transporte automotor por los caminos, impidiendo su progreso y su desenvolvimiento futuros? En la pregunta está la respuesta, señor presidente.

La otra impugnación se refiere a los transportes por agua. Se ha querido presentar a dos ministros del Poder Ejecutivo en abierta oposición acerca de si se debe o no incluirse este transporte en el mecanismo de esta ley. No hay tal, señor presidente. Si se examina el proyecto de ley que envió el Poder Ejecutivo a la Honorable Cámara de Diputados, que redactó el ministro de Obras Públicas y que firmó el excelentísimo señor presidente de la República, no solamente no se encontrará una sola cláusula, sino ni siquiera una palabra que aluda remotamente al servicio de transportes por agua. Fué a iniciativa de la mayoría de la Comisión de Comunicaciones y Transpor-

tes de la Honorable Cámara de Diputados, iniciativa que mereció ser compartida por el miembro informante de la minoría de esa misma comisión, el diputado socialista señor Inda, recuerdo que nos trajo el señor senador Landaburu, que la Honorable Cámara de Diputados juzgó conveniente incorporar los transportes por agua a la economía de esta ley. Y si ahora el ministro de Obras Públicas viene al Senado, es para traer la palabra del Poder Ejecutivo nacional, es decir, del señor presidente de la República, en su nombre y representación, y no a título personal y por convicciones propias, y para manifestarse completamente de acuerdo con las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados a su proyecto de ley.

Señor presidente: El Poder Ejecutivo recaba del Honorable Senado la sanción de este proyecto, y cree que él puede prestarla, sin temor de que vaya a herir o vulnerar ningún interés creado o a crearse, en tanto sea legítimo y respetable y condiga con las verdaderas conveniencias públicas.

Podrá este proyecto tener algún defecto, adolecer de alguna falla, pero es de esperar que si existe, ha de corregirse en el futuro, mediante reformas que vendrán al Honorable Congreso, prestigiadas por la autoridad, por la capacidad y por el estudio a conciencia que de ellas ha de hacer la Comisión Nacional de Transportes, de la cual no cabe sino esperar que con verdadero empeño patriótico ha de cumplir la delicada misión que se le confía.

Este proyecto convertido en ley, va a constituir un elemento imprescindible de la organización económica argentina y un testimonio más, del sentido de la responsabilidad y del esfuerzo constructivo que los poderes nacionales, Ejecutivo y Congreso, procuran acreditar. Nada más.

**Sr. Palacios.** — Pido la palabra.

Para una aclaración de carácter personal, voy a molestar muy pocos instantes la atención del Senado.

En la sesión de ayer, el señor senador Landaburu pronunció estas palabras: «El señor ministro de Marina, contestando la encuesta de la comisión, ha expresado su opinión adversa a la inclusión del transporte por agua». Interrumpió el señor ministro de Obras Públicas en la siguiente forma: «¿Me permite una interrupción el señor senador, para una breve rectificación? Y se entabló este diálogo:

**Sr. Landaburu.** — Con mucho gusto.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — No se tra-

ta, precisamente, de una opinión oficial del señor ministro de Marina, sino de una comisión designada por el ministro para estudiar las condiciones en que se desenvuelve actualmente la navegación.

**Sr. Landaburu.** — De todos modos, tengo que ratificar lo que había afirmado, en cuanto a que la opinión expresada por el señor ministro de Marina, contestando esa encuesta, es adversa a la inclusión en esta ley, del transporte por agua.

«El señor ministro los hizo suyos, además, se remitió a los términos del informe de la Comisión Organizadora de la Marina Mercante».

El señor ministro de Marina no tiene ninguna intervención en la Comisión Especial de Transporte, sino en su carácter de representante del Poder Ejecutivo.

Posteriormente hablé y sostuve que el Poder Ejecutivo, por intermedio de la palabra autorizada y técnica del señor ministro de Marina, había expresado su opinión en la comisión de que yo tengo el honor de formar parte, declarando que el transporte por agua no debía incluirse en la ley.

Era la opinión del Poder Ejecutivo, porque, repito, el señor ministro de Marina no pudo dirigirse a nosotros sino como representante de ese poder.

Sostuve, asimismo, hace apenas unas horas, que había dos opiniones del Poder Ejecutivo. Expresé que esas dos opiniones eran, una del señor ministro de Obras Públicas y otra del señor ministro de Marina y que una de las dos carecía de valor.

El señor ministro de Obras Públicas, dijo que eso significaba una argucia de que yo me valía para colocarlo frente al señor ministro de Marina.

Reclamo del señor ministro de Obras Públicas, como senador y como caballero, de esa palabra, que supongo ha sido pronunciada sin medir su alcance.

Soy muy respetuoso de todos, pero no tolero de nadie el agravio, por leve que sea.

Espero la respuesta del señor ministro.

**Sr. Ministro de Obras Públicas** — Pido la palabra.

Señor presidente: No es mi temperamento colocarme nunca en situación de agraviar inopinadamente a un caballero y muchos menos a un senador de la Nación.

Si el término ha sido interpretado en ese sentido, yo le pido al señor senador que lo dé por no pronunciado.

Quise referirme a un recurso al que apelaba el señor senador para crear esa situación de dualidad entre dos ministros, que propiamente

Enero 5 de 1937

CAMARA DE SENADORES

59ª Reunión. Cont. de la 5ª Sesión Ext.

no existía, y digo que no existía porque hasta ese momento el señor senador no podía conocer si personalmente el ministro de Obras Públicas era partidario o no de la inclusión del transporte por agua en el régimen de esta ley. Hasta lo manifesté en el seno de la comisión cuando fui consultado, de que no alcanzaba bien el propósito de la Cámara de Diputados al incluirlo, pero colocado ahora, en este momento, en situación de traer la palabra del Poder Ejecutivo sobre las enmiendas que a su proyecto juzgó conveniente introducir la otra Cámara, con autorización de él, es que acabo de manifestar lo que he dicho en este recinto.

**Sr. Palacios.** — Muy bien; quedo satisfecho.

**Sr. Presidente.** — Se va a votar en general el despacho de la comisión.

**Sr. Eguiguren.** — Pido que la votación sea nominal.

—Asentimiento.

**Sr. Presidente.** — Se va a proceder a tomar la votación nominal.

—Votan por la afirmativa, los señores senadores: Serrey, Landaburu, Galíndez, Santamarina, Rothe, Vidal, Porto, Pinto, García Fernández, Figueroa, Martínez, Arancibia Rodríguez y López Peña.

—Votan por la negativa, los señores senadores: Eguiguren, Palacios, Villafañe y Suárez Lago.

**Sr. Secretario (Figueroa).** — Afirmativa de 13 votos contra 4.

**Sr. Presidente.** — En discusión en particular.

**Sr. Porto.** — Pido la palabra

Es para solicitar, que artículo que no sea observado, se dé por aprobado.

—Asentimiento.

**Sr. Presidente.** — Habiendo asentimiento por parte del Honorable Senado, se procederá en la forma indicada por el señor senador por San Juan.

—Se lee el artículo 1º.

**Sr. Palacios.** — Pido la palabra.

Hago moción para que después de las palabras «el administrador general de los Ferrocarriles del Estado», diga: «un representante del Estado Mayor del Ejército».

**Sr. Presidente.** — Se votará el artículo del despacho de la comisión, primeramente, y en seguida el agregado propuesto por el señor senador.

Se va a votar.

—Se vota el artículo del despacho y resulta afirmativa.

**Sr. Presidente.** — Se va a votar el agregado propuesto por el señor senador por la Capital.

—Se vota y resulta negativa.

—Se votan y aprueban, sin observación, los artículos 2º a 13 inclusive.

—El artículo siguiente es de forma.

**Sr. Presidente.** — Queda convertido en ley. No habiendo más asuntos que tratar, declaro levantada la sesión.

—Era la hora 20 y 15.

RAMÓN COLUMBA,  
Director de Taquígrafos.