

SEPTIEMBRE 19 DE 1935

34ª REUNION — 33ª SESION ORDINARIA

PRESIDENCIA DE LOS DOCTORES MANUEL A. FRESCO, ROBERTO J. NOBLE,
RAUL GODOY, CARLOS D. COUREL, DON NICANOR COSTA MENDEZ
Y DOCTOR CARLOS A. PUEYRREDON

MINISTRO PRESENTE: de Obras Públicas, don Manuel R. Alvarado; DIPUTADOS PRESENTES: Acosta Guillermo, Agüero Santos, Aguirrezabala Miguel A., Abumada Luis Alberto, Alonso Alfredo J., Ameri Rogelio L., Amoedo Aurelio F., Andreis Fernando de, Aráoz Ernesto M., Aráoz Eudoro D., Aráoz José Ignacio, Arnoldi Adolfo, Arrieta Herminio, Basualdo Honorio, Benegas Tiburcio, Bermúdez Manuel A., Biancofiore Rafael, Bogliolo Rómulo, Bonazzola Carlos F., Bosano Ansaldo Daniel, Briuolo Miguel, Bruchou Eduardo, Buira Demetrio, Buitrago Pedro, Bustillo José M., Buyán Marcelino, Cáceres Lorenzo, Cafferata Juan F., Candia Cornelio, Cárcano Miguel Angel, Carreras Ernesto L. de las, Carús Agustín J., Castiñeiras Alejandro, Castro Felipe, Coca Joaquín, Contte José A., Corominas Segura Rodolfo, Costa Méndez Nicanor, Courel Carlos D., Critto Miguel, Della Latta Jerónimo, Dickmann Adolfo, Dickmann Enrique, Escalera Facundo, Escobar Adrián C., Fernández Damián, Fresco Manuel A., Ganza Marcelino, Ghioldi Américo, Giménez Angel M., Godfrid Juan, Godoy Raúl, Gómez Rincón Abel, González Guerrero Manuel, González Maseda Manuel, González Valcútin, Graffigna Santiago, Griolli Luis, Guglielmelli Aquiles M., Herrera Bruno J., Inda Rufino, Iribarne Alberto, Iriondo Urbano de, Korn Guillermo, Lamesa Juan B., López Héctor S., Magris Amleto, Manacorda Carlos, Marcó Cipriano F., Molina Serapio, Moret Carlos (h.), Morrogh Bernard Juan F., Mouchet Enrique, Noble Julio A., Noble Roberto J., Ocampo Enrique, Padilla Tiburcio, Palacín Manuel, Palacín Pedro, Palacio Benjamín, Palmeiro José, Parodi Misaël J., Pena José Luis, Pérez Leirós Francisco, Pfeleger José E., Pintos Angel, Pita Carlos A., Pressacco Juan P., Pueyrredon Carlos A., Quiroga Félix, Radio Pedro, Ramiconi Luis, Ramírez Manuel (h.), Repetto Agustín, Repetto Nicolás, Rodríguez Alfredo, Rozas José E., Ruggieri Silvio L., Ruiz Oscar, Salas José Raquel, Salcedo Saturnino, Santillán Enrique, Schoo Lastra Dionisio, Simón Padrós Juan, Solari Juan Antonio, Solís Rogelio J., Speroni Daniel C., Spinetto Alfredo L., Taboada Mora Cipriano, Uriburu Francisco, Vega Abraham de la, Vicchi Adolfo A., Vidal Baigorri José, Videla Dorna Daniel, Videla Rodolfo G., Vignart Uberto F., Wade Eugenio; AUSENTES, CON LICENCIA: Amadeo y Videla Daniel, Arce José, Becerra Eugenio A. (h.), Besasso Manuel V., Bunge Augusto, Calderón Osvaldo M., Carreras José, Cordero Octavio, Degano Alfredo P., Ferreira Antenor E., Garayalde José María, González Benjamín S., Lencinas Rafael Néstor, Movsiehoff Bernardo, Oddone Jacinto, Pomponio Vicente E., Saravia José M., Solari Felipe C., Vallejo Luis A., Zarazaga Marcel J., Zerda Justiniano de la; CON AVISO: Dávila Miguel V., Jardel Enrique C., Vionnet Rodolfo L.; SIN AVISO: D'Anna Pablo S., De Miguel Benito, Espil Alberto, García Gorostiza Raúl, Mancini Rafael, Matos Luis María, Parera Gregorio, Rojas Marcos E., Ruiz Guinazú Jacinto, Sellarés Avilino.

SUMARIO

- 1.—Acta.
- 2.—Asuntos entrados:

- I.—Comunicaciones oficiales.
- II.—Despachos de comisión.
- III.—Peticiónes particulares.
- IV.—Proyecto de ley del señor diputado Padilla, sobre construcción de un pabellón en el Asilo de Alienadas de Lomas de Zamora (Buenos Aires).
- V.—Proyecto de ley del señor diputado Cáceres, sobre creación de escuelas prácticas de agricultura

ra y ganadería en Aimagasta y Villa Unión (La Rioja).

- VI.—Proyecto de ley del señor diputado Bosano Ansaldo, sobre construcción de un edificio para depósito regional de la Defensa Agrícola en Rosario (Santa Fe).
- VII.—Proyecto de ley de los señores diputados Escobar y de Andreis, agregando un apartado al artículo 808 del Código de Comercio, referente a cheques certificados.
- VIII.—Proyecto de ley de los señores diputados Vicchi y Escobar, agregando un apartado al artículo 4.030 del Código Civil refe-

rente a la prescripción del pago sin causa o viciado.

IX.—Proyecto de ley de los señores diputados **Morrogh Bernard y Radio**, sobre expropiación de varios lotes de la manzana 1, del puerto de Gualaguaychú.

X.—Proyecto de ley del señor diputado **Acosta** y otros, sobre subsidio a la institución deportiva **Belgrano Football Club**, de Paraná (Entre Ríos).

XI.—Proyecto de ley del señor diputado **Acosta** y otros, sobre creación de una escuela regional de agricultura, ganadería e industrias afines en La Paz (Entre Ríos).

3.—Termina la consideración del despacho complementario de la Comisión Especial de Reformas a la ley número 4.349, de jubilaciones y pensiones civiles.

4.—Moción del señor diputado **Contte**, por la que se fija día para considerar, con o sin despacho de comisión, el proyecto de intervención federal a la provincia de Corrientes. Es rechazada.

5.—Indicación del señor diputado **Dickmann (A.)**, sobre pronto despacho del proyecto de ley de amnistía por delitos políticos.

6.—Moción del señor diputado **Rodríguez**, para pasar a la orden del día. Es aprobada.

7.—Continúa la consideración del despacho de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, sobre creación de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.

—En Buenos Aires, a diecinueve de septiembre de 1935, siendo la hora 15 y 30.

1

ACTA

Sr. Presidente (Noble R. J.). — Queda abierta la sesión, con la presencia de 83 señores diputados:

Se va a dar lectura del acta de la sesión anterior.

—Por indicación del señor diputado Escalera, se suprime la lectura, y se da por aprobada el acta.

2

ASUNTOS ENTRADOS

Sr. Presidente (Noble R. J.). — Se va a dar cuenta de los asuntos entrados.

I

Comunicaciones oficiales

La Universidad de Buenos Aires solicita la pronta sanción del proyecto de ley que reglamenta el ejercicio de la profesión de contador público nacional. (*A sus antecedentes*).

II

Despachos de comisión

LEGISLACIÓN AGRARIA:

En el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo sobre industrialización de la langosta y en el proyecto de ley del señor diputado **Parodi** y otros, sobre estudios y experiencias para el aprovechamiento de la langosta.

LEGISLACIÓN GENERAL:

En el proyecto de ley del señor diputado **Radio** sobre nacionalización de títulos de escribano expedidos por las Cámaras y tribunales superiores de justicia nacionales y provinciales o institutos universitarios, anteriores al 31 de diciembre de 1912.

—En el proyecto de ley del señor diputado **Morrogh Bernard** y otros, declarando monumento nacional el palacio San José, ex residencia del capitán general don Justo José de Urquiza.

—En el proyecto de ley del señor diputado **Amoedo** sobre cesión a título gratuito a la Asociación de Bomberos Voluntarios del Puerto Comercial de Bahía Blanca, de la propiedad del terreno ubicado en Ingeniero White.

resultado de delitos políticos, sociales o militares y como si una ley del Congreso pudiera llevar a esos ex empleados a desempeñar nuevamente las tareas. Eso no es exacto, señor presidente. En el mundo no hay ninguna ley de amnistía con ese carácter.

Sr. Dickmann (A.). — Si no le molesta al señor diputado una interrupción...

Sr. Corominas Segura. — No me molesta nunca el señor diputado.

Sr. Dickmann (A.). — ...le diría que las amnistías dictadas en materia militar significan de hecho su reincorporación al ejército.

Sr. Corominas Segura. — No, señor diputado. Es un profundo error.

Sr. Dickmann (A.). — Así se ha hecho, señor diputado.

Sr. Corominas Segura. — Toda nuestra tradición parlamentaria, desde que el país tiene vida independiente, concretada en los libros de actas del Parlamento, acredita todo lo contrario de lo que acaba de afirmar el señor diputado. Ninguna ley de amnistía dictada en el país contiene disposiciones que comporten la reintegración inmediata a la función. Es el poder administrador quien, después de dictada la ley de amnistía, analiza la conveniencia de la reincorporación.

Sr. Dickmann (A.). — Mientras no exista la amnistía, el poder administrador no puede reincorporarlos. Por eso, es indispensable dictar la ley.

Sr. Corominas Segura. — Las leyes de amnistía — por lo menos en los antecedentes que constan en la comisión — no contienen disposiciones sobre reincorporación.

6

MOCION

Sr. Rodríguez. — Hago indicación de pasar a la orden del día.

Sr. Presidente (Noble R. J.). — Se va a votar la moción formulada por el señor diputado por Buenos Aires, de pasar a la orden del día.

— Resulta afirmativa.

7

COORDINACION DE TRANSPORTES

Sr. Presidente (Noble R. J.). — Continúa la consideración en general del despacho de la Comisión de Comunicaciones y Transportes que figura en la orden del día número 184.

— Ocupa su asiento en el recinto el señor ministro de Obras Públicas, don Manuel R. Alvarado.

Sr. Wade. — Pido la palabra.

El problema que el transporte mecánico plantea no puede ser considerado sin relacionarlo con las disposiciones que estructuran los poderes del Estado. Son tan numerosos los intereses que el transporte motorizado afecta y tantas las personas que dependen del servicio que organiza, que adquiere los caracteres de una vasta y compleja preocupación nacional. El transporte mecánico excede los límites locales y enhebra en la extensa red caminera que atraviesa el territorio de la República el comercio interestadual. El pueblo, que percibe con clarividencia los inconvenientes de una política legislativa que delega en la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes la facultad de reglar el trabajo y el comercio interior, exterioriza su asombro con la elocuencia de una protesta justificada.

Padece el despacho de la mayoría de ese error substancial cuando establece que los permisos — que no son más que concesiones disfrazadas — para el transporte mecánico, los otorgará la Comisión Nacional del Transporte. ¿No advierte la Cámara el peligro que esa delegación comporta? En vano se dirá que la concesión que el despacho considera no se refiere a un servicio público sino a una actividad privada, si condiciona la existencia de la empresa del porteo motorizado a una exclusividad que lleva infartada todos los estigmas del monopolio. Aun en tal hipótesis el Congreso no está jurídicamente capacitado para delegar las atribuciones con

que la Constitución lo inviste, desde que los poderes que ésta crea, son por su naturaleza intransferibles, porque tienen en vista la conservación del régimen político y jurídico que para su gobierno adopta el pueblo de la República.

¿Existe alguna razón extraordinaria para que el Congreso decline la facultad constitucional de que está investido para reglar los intereses que más viva y directamente afectan a la colectividad? No lo creo, señor presidente, y aun cuando así no fuera, no sería suficiente para subvertir un régimen de gobierno como el nuestro, cuyos poderes se originan en la entraña del pueblo.

La concesión importa siempre la necesidad juridicolegal de convertir cualquier transporte en servicio público y el otorgamiento de un privilegio de tal naturaleza no puede quedar librado a la autoridad administrativa, porque ello importaría la negación del principio de la división de los poderes.

Prescripciones de política comercial como las que contiene el despacho de la mayoría, hieren de muerte la libre competencia, sin beneficio para el público. El progreso constante de la técnica advierte la inconveniencia de inmolarse el futuro en homenaje a las entidades ferroviarias que han vivido con provecho la época de la abundancia.

¿Cómo puede el Congreso declinar su responsabilidad frente a un problema de tanta trascendencia? La ley que sancionase la delegación que se proyecta, carecería de eficacia, porque el Congreso no puede delegar en ningún otro poder o organismo, las atribuciones que le han sido conferidas con carácter exclusivo.

«La Constitución ha atribuido al Congreso la facultad *exclusiva* de reglar el comercio de las provincias entre sí», ha dicho la Suprema Corte de Justicia y ninguna otra actividad traduce más fielmente el concepto constitucional que el transporte y la Corte, sustentando aquel pronunciamiento, ha declarado «que la concesión otorgada por el Poder Ejecutivo sin intervención del Congreso es un acto de extralimitación de poderes».

No han tenido todavía nuestros tribunales que declarar la inconstitucionalidad de leyes en cuya virtud el Congreso abdicara intencionalmente atribuciones esenciales en sus funciones de carácter legislativo. La Suprema Corte ha sometido a la verdadera doctrina algunos casos aislados en que la legislación perdía por error el sendero de la Constitución, pero es innegable que existe en ciertos partidos políticos que actúan en algunos países de estructuración democrática, una marcada tendencia a debilitar al Poder Legislativo.

La Corte americana, juzgando el «Live Poultry Code», uno de los de la National Industrial Recovery Act, declaró inconstitucional la ley que delegaba en el presidente de la República la facultad de reglar el comercio interestadual. El fallo del eminente tribunal americano produjo una profunda impresión en la conciencia de aquel pueblo, porque restituía el equilibrio económico, político y social alterado por la abdicación del Congreso. No incurramos nosotros en la ligereza de los representantes de la gran república americana, porque si es cierto que su error ha sido reparado, nunca se sabe a qué abismos conducen las pendientes de la sumisión y la obsecuencia.

¿Qué inquietantes preocupaciones no embargarían la conciencia colectiva, si el Congreso declinara en la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, la facultad de reglar las relaciones que entre los Estados federales suscita el transporte mecánico! El articulado del despacho de la mayoría sanciona esa enormidad. Su texto es explícito y ninguna dialéctica podrá desvanecer la inmensa sospecha que su redacción despierta. Al Congreso no le está permitido ni aun bajo el imperio de situaciones extraordinarias declinar sus atribuciones propias, porque, como lo acaba de declarar la Corte norteamericana en el caso *Schetcher* contra uno de los códigos de la N. I. R. A., verdadero «leading case», a que antes hice referencia, ellas no autorizan la acción gubernativa más allá, de la esfera «of constitutional authority», si el Poder Legislativo de la Nación está

invertido en el Congreso para dictar las leyes que sean convenientes, la tentativa de transferir sus atribuciones propias a otro organismo distinto resulta repugnante al estatuto constitucional.

El transporte mecánico ha adquirido un volumen extraordinario, que reclama la ley que dé a los cargadores las garantías de seguridad y eficacia de que actualmente carece; pero para la consecución de ese anhelo colectivo no tiene el Congreso necesidad de comprometer su elevada autoridad con una delegación poco decorosa. Lo que urge sancionar es la ley orgánica de transporte mecánico, pero considerada en su existencia actual e irrevocable. Nada ganaríamos aniquilando la libre competencia con un sistema de concesiones que, para colmo, se delega en un poder que no tiene facultades para otorgarlas. No es que la Constitución adolezca de falta de flexibilidad para adaptarse a las exigencias siempre crecientes de un progreso incesante cuando resiste la simplificación que comporta concentrar en un organismo de composición determinada las decisiones soberanas: lo resiste por respeto a principios republicanos que informan todo un sistema de gobierno como el nuestro, cuya osificación, diré, se advierte recién cuando se intenta penetrar en lo unipersonal, que es para la Constitución la zona horrorosa de lo prohibido.

¿Con qué títulos la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes podrá someter a su decisión y arbitrio lo referente al transporte mecánico de las provincias entre sí, cuando es este un aspecto cuya resolución compete exclusivamente el Congreso de la Nación? Con el título que da la ley, se dirá, olvidando que en tales condiciones el Congreso produce un acto legislativamente nulo y políticamente indecoroso.

No media, por otra parte, la circunstancia excepcional que haga indispensable la concesión para la existencia del transporte mecánico, a menos que

se pretenda erigirla con los sofismas de una campaña interesada. El público percibe con el advenimiento del sistema mecánico de transporte cómo mejoran los servicios afines y cómo el costo del porteo se abarata y el Congreso no puede desvanecer la conquista que la libre competencia alcanza, con limitaciones arbitrarias.

El ferrocarril está adscripto fatalmente a un sistema de concesiones que importan verdaderos monopolios de hecho y de derecho, porque su existencia no se concibe independientemente de sus vías. Las vías que las empresas instalan para el transporte constituyen con las locomotoras y los vagones cuyo desplazamiento facilitan, un todo orgánico consubstancial e indivisible; el *camionagge*, en cambio, no está sujeto a un camino determinado, ni siquiera de uso exclusivo. Se intenta, sin embargo, someter al *camionagge* al régimen de organización de los servicios ferroviarios. Eso es inconcebible. La locomotora sin el riel es una mercancía económicamente nula, sin ningún valor. El ferrocarril, que es un esclavo de la vía, contempla con amargura la independencia que conquista su contrincante, el victorioso automotor. El duelo que libran las dos entidades del transporte, no es un duelo vano, porque de la permanencia del certamen depende en gran escala el progreso del país.

El servicio del transporte mecánico se presta actualmente entre nosotros con eficiencia, aunque en forma desorganizada. Hay en materia de horarios, salarios, tarifas, capacidad, comodidad, seguridad de los vehículos, la anarquía propia de todo lo que comienza y que es necesario corregir. La legislación debe atacar este aspecto vicioso, fragmentario, incompleto, en que nuestro incipiente transporte mecánico se manifiesta. No es sólo al cargador el que hay que cuidar con un servicio regular y permanente, sino también, el pequeño mundo proletario que de una u otra manera coopera en el éxito de las empresas y en la eficacia de los servicios. La tarea es compleja,

pero no de imposible realización. Cuestiones más difíciles han sido abordadas por la legislación positiva, sin que se produjeran las catástrofes que vaticinaban espíritus rutinarios y timoratos. Deje intacto el Congreso el derecho de ejercer libremente la industria del transporte mecánico y ejercite la facultad reglamentaria que la Constitución le reconoce, no para obstaculizar la actividad de los empresarios que a su explotación se dedican, sino para asegurar la realización de un servicio eficaz, regular y permanente.

No sería justa la crítica si no reconociera al despacho de la mayoría disposiciones previsoras. La reglamentación del transporte mecánico se considera no sin acierto, en algunos de sus aspectos más importantes y principales. Advierto, sin embargo, que carece de la amplitud necesaria para convertirlo en el código orgánico que el transporte mecánico reclama. Preside su inspiración un sentido exclusivista, tan agudo que se extiende a las disposiciones más acertadas. Leyes como ésta pasan al dominio colectivo con todo lo que son y todo lo que han sido, para ser aplicadas tal como fueron concebidas y sancionadas. No admite el despacho, por otra parte, reformas substanciales, porque las que se introdujeran constituirían con lo demás, una amalgama de criterios opuestos e inconciliables. Conviene, para la unidad de la legislación, que el despacho vuelva a comisión y se estructure un nuevo y definitivo proyecto sobre la base de un criterio constitucionalmente uniforme. Esta opinión que emito es la del bloque a que pertenezco.

El despacho de la minoría difiere de la solución que proponemos en cuanto sujeta la resolución del problema al estudio previo de una comisión especial de técnicos y entendidos. ¿No puede la Cámara prescindir de esas juntas auxiliaadoras, que absorben después gran parte de sus funciones legislativas? Hay en el despacho de la minoría un exceso en el lenguaje, que se presta a interpretaciones equívocas. «Las conclusiones a que arribe la junta — dice el artículo 6º

— serán impuestas por ley del Congreso.» La expresión imperativa transmite al despacho una extensión inusitada, porque por la vía inocente de un propósito plausible se incurre en la misma aberración constitucional que sin duda se trata de evitar. Percibimos la interesante finalidad práctica del despacho de la minoría. El problema que el transporte mecánico plantea, exige una resolución legislativa que, sin herir en su raíz el derecho de comerciar libremente, que la Constitución consagra, ofrezca a todos aquellos que lo emplean un minimum de seguridad y de eficacia; pero tome el Congreso mismo esa tarea y, sin intermediarios, dé la ley que el país espera con ansiedad por demás justificada.

Nada más. (*Muy bien! ¡Muy bien! Aplausos*).

— Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Comisión de Presupuesto y Hacienda, doctor Raúl Godoy.

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

Antes de entrar en materia, deseo dejar constancia de que, aunque la Cámara por motivos o interferencias que respeto, resolvió continuar recién hoy, la consideración del despacho, que inició hace aproximadamente 15 días, he concurrido — en cumplimiento de mi deber — a todas las sesiones que se han efectuado en este prolongado intervalo, no oficiosamente, sino respondiendo a una invitación oficial expresa del honorable cuerpo, al cual agradezco, desde ya, la deferencia que me dispensa al escucharme.

El despacho de la mayoría de la comisión, adopta en lo fundamental, el proyecto que el Poder Ejecutivo envió al Honorable Congreso en agosto de 1932. De las modificaciones introducidas, la más importante es, sin duda, la del artículo 1º, que crea una comisión como órgano encargado de la coordinación general de los transportes, substituyendo con ella la acción directa que el proyecto primitivo asignaba al Po-

der Ejecutivo, con intervención de la Dirección General de Ferrocarriles. Me complazco en reconocer que esta modificación ajusta mejor la iniciativa a los fines y propósitos que la inspiraron.

En el mensaje respectivo, se expusieron ya las razones que, a juicio del Poder Ejecutivo, hacían indispensable o, por lo menos, conveniente, la inmediata sanción de este proyecto. Cúmpleme, ahora, agregar breves consideraciones de carácter general, y he de procurar distraer, lo menos posible, la gentil atención de los señores diputados.

Es función normal de gobierno prever los hechos y acontecimientos que la evolución de un país le depara en los diversos períodos de su vida, a fin de encauzarlos oportunamente en el sentido más favorable para el interés de la colectividad. Cuando, por iniciativa del actual Poder Ejecutivo, el Honorable Congreso se aprestaba a sancionar la ley de vialidad, largo tiempo reclamada por la opinión pública, el Poder Ejecutivo previó el desarrollo que su aplicación acarrearía a la circulación automotriz en el país y la incidencia que, necesaria y fatalmente, determinaría sobre otros medios de transporte que actuaron en su hora como factores coadyuvantes de la unidad política de la Nación y de su progreso moral y material.

Por eso, al proponer la creación de un organismo autónomo, dotado de recursos permanentes, que hicieran factible la construcción de una vasta red de caminos, propuso simultáneamente un cuerpo de legislación básica, tendiente a conjurar el peligro que un crecimiento excesivo, desordenado, sin freno ni contralor, del transporte automotor, podría comportar para la existencia misma del riel, sobre el cual la Nación avanzó pujante, durante medio siglo, en la conquista de su propia grandeza.

De allí que insinuara en el mensaje, que este proyecto podía ser sancionado como una parte integrante de la ley nacional de vialidad, a estudio, entonces,

de la Honorable Cámara. No ha sido extraña, pues, lo confieso con leal franqueza, a la génesis de este proyecto, la preocupación del Poder Ejecutivo sobre la situación económicofinanciera de las empresas ferroviarias de capital privado, y su suerte futura. De ahí que el proyecto ofrezca, en cierto modo, un aspecto casi unilateral.

Impresionado el Poder Ejecutivo por las consecuencias funestas de un posible desastre ferroviario argentino, juzgó de su deber tomar de inmediato una serie de medidas tendientes a evitarlo, entre las cuales, aunque de menor efecto, consideró imprescindible la de reglamentar el servicio público de transportes por tracción mecánica, no para excluirlo del terreno de la competencia leal y razonable, a todas luces beneficiosa, sino para aproximarnos al ideal de una armonía de derechos e intereses, de una amplia convivencia entre los diversos sistemas de transporte, bajo el imperio de una política de coordinación equitativa, de igualdad jurídica, de solidez financiera, de equilibrio en el trabajo y de paz social.

Fenómenos económicos de la postguerra y el desenvolvimiento extraordinario de la circulación automotriz, generaron la crisis universal de la industria ferroviaria. Ante ella, iban a cruzarse de brazos gobiernos y pueblos, dejando que se agravara hasta el punto de que tocase los lindes de la ruina?

Se ha dicho con razón, señor presidente, que la industria ferroviaria constituye la empresa de mayor envergadura mundial. Lo prueban cifras conocidas. El valor de su enorme red es de 280.000.000.000 de pesos de nuestra moneda, y da trabajo útil a más de 7.000.000 de hombres. Lógico era, entonces, que suscitara el estudio y la atención de estadistas, de sociedades industriales y comerciales, de conferencias y de congresos.

El señor miembro informante, en su erudita exposición se refirió a la labor de algunas de esas conferencias. Permítame la Honorable Cámara, haciendo una síntesis, destacar de sus deliberaciones los preceptos más esen-

ciales y que directamente se vinculan con el fondo de la cuestión en debate.

Así, por ejemplo, la Asociación Internacional de Ferrocarriles, en sesión celebrada en Madrid en mayo de 1930, insiste especialmente «en el hecho de que la vía férrea sigue siendo, con referencia al precio de costo, el medio más económico de transporte, y, por lo tanto, el interés general exige que el ferrocarril conserve sus transportes. Establece que el régimen de la libre competencia o la autorización de pura fórmula dada a las líneas regulares de automotores, sin tener en cuenta las comunicaciones existentes y sin una garantía suficiente de responsabilidad civil por parte de los acarreadores, no presenta ventaja alguna desde el punto de vista del interés público; y yendo mucho más lejos, sostiene que la concesión o autorización de líneas regulares de automóviles que hagan la competencia a los ferrocarriles y demás medios de comunicación existentes, sin ofrecer ventaja alguna al público, en adición a lo que aquéllas aseguran o pueden asegurar, debería ser proscrita. Por ello, con anterioridad a la concesión o a la autorización de toda línea regular de automóviles, las autoridades que tienen el derecho de acordarlas, deberían estar obligadas a consultar a ese respecto a las administraciones de los ferrocarriles de la región y tener en cuenta sus intereses».

Del informe del Comité de Expertos Independientes, designado por la Cámara Internacional de Comercio en el congreso celebrado en Washington en 1931: «Las transformaciones sufridas por el monopolio que de hecho ejercía hasta estos últimos años el ferrocarril, único elemento que se utilizaba para el transporte terrestre por un lado y por el otro la interdependencia de los diversos medios de comunicación, exigen necesariamente en cada país una política de conjunto. Semejante política debería tener como fin esencial la coordinación de todos los medios de transporte, en tal forma que se obtengan las mayores ventajas y que se evite la usurpación de funcio-

nes, cuyas consecuencias financieras habrán de recaer en definitiva sobre la colectividad. Reconoce la necesidad de limitar la actividad y el número de los transportes por automóvil, conforme a las necesidades del tráfico y teniendo en cuenta los servicios existentes».

Del Consejo Nacional Económico de Francia, sesiones del 16 y 17 de febrero de 1934, entresaco lo siguiente: «La presencia simultánea para un mismo tráfico y a los mismos fines, de medios de transporte diversos, aumentan, naturalmente, si no el precio aparente de cada transporte, por lo menos el costo general de los transportes, contemplados en su conjunto. En la medida en que esta multiplicación de los medios de transporte no es indispensable para satisfacer las necesidades reales de los usuarios, en la medida en que hay inflación de los medios de transporte, esta inflación es, pues, contraria al interés general. De ahí la utilidad de una coordinación de los medios de transporte que tenga por objeto dar el máximo de servicios al público, al menor costo para la colectividad, lo que no puede obtenerse sino asegurando a cada medio el tráfico para el cual es más apto. La libertad de los transportes es del todo incompatible con su carácter de servicio público, siendo indispensable su reglamentación general, la que deberá ser ágil y progresiva. La autorización no debe ser acordada en principio, sino en el caso de que, en una situación dada, los medios de transporte existentes no aseguren el servicio a satisfacción de los interesados. Debe establecerse un distinguo muy neto entre los servicios que substituyen o paralelos a la vía férrea, por una parte, y todos los demás servicios automóvil por la otra. El desarrollo de la circulación automóvil y las ventajas incontestables de este medio de transporte, para las distancias pequeñas y medianas, lleva cada vez más a las colectividades interesadas a substituir los trenes por servicios carreteros. Los servicios paralelos a una vía férrea son aquellos cuya reglamentación presenta la más grande importan-

cia en razón de la competencia a menudo abusiva que hacen al ferrocarril. Se estima que el mejor medio de realizar a este respecto una coordinación completa consiste en reconocer a los concesionarios del ferrocarril un derecho de preferencia para obtener, a igualdad de ofertas, la autorización, sea para explotar ellos mismos los servicios carreteros paralelos o de substitución, sea para organizar bajo su responsabilidad dichos servicios mediante convenios de acarreo celebrados con empresarios.»

Del último congreso celebrado este año en París por la Cámara de Comercio Internacional, tomo estos otros preceptos:

«Una coordinación del riel y del camino evitaría entre estos dos medios de transporte una concurrencia excesiva que tanto a uno como a otro entraña consecuencias desastrosas. El público mismo va a pura pérdida en esa concurrencia, porque de las condiciones defectuosas de explotación que resultarían o de las subvenciones del Estado indispensables sería aquél el que en última instancia soportaría los gastos. Es conveniente que el conjunto de los medios de transportes ofrecidos al público no excedan las necesidades reales de la economía. Además, es necesario que se realice entre los ferrocarriles y el automóvil una repartición de tráfico de acuerdo a sus respectivas calificaciones técnicas y, por consiguiente, a los servicios que la economía puede conseguir de cada uno de ellos.

«Conviene, igualmente, que se establezca una colaboración estrecha entre los transportes ferroviarios y camineros, sobre todo donde sea necesaria, a fin de articularlos y organizar transportes combinados de la manera más económica y más simple.»

Paso por alto otros párrafos.

«El tráfico automóvil — agrega — puramente privado debe ser libre. A los transportes privados no debe autorizárseles a cobrar fletes, a menos que ellos cumplan con las condiciones a que están sometidas las empresas de

transportes automóviles públicos. En cuanto a los transportes automóviles públicos es natural, en lo que respecta a los usuarios, que se les exija un cierto número de garantías. A este respecto, como todo transporte público debe estar sometido al contralor necesario en la organización del transporte, debe estar sometido también, a ciertas condiciones relativas al estado de los vehículos, dimensiones, peso y conservación, seguro de responsabilidad civil, condiciones de trabajo y permiso para conducir. Estas medidas de seguridad deberán tomarse después de consultar a los intereses del automóvil y aplicarse igualmente a los transportes privados.

«A más, las empresas de transportes automóviles que aseguren servicios de líneas públicas regulares, salvo para las pequeñas distancias, deberán publicar sus tarifas y aplicarlas sin discriminación entre los cargadores. La colaboración entre los ferrocarriles y los automóviles, es deseable en particular sobre los recorridos mixtos, hechos sucesivamente sobre ferrocarriles y caminos, a fin de responder mejor a los intereses de los usuarios, transbordo de pasajeros y cargas, suministro de boletos combinados, establecimiento de guías de transporte, etcétera.»

Y finalmente: «Las estadísticas exigidas a los ferrocarriles y automóviles deberán referirse solamente a aquellos puntos esenciales que permitan asegurar que las condiciones de su explotación estarán conformes con las medidas de coordinación adoptadas y así definir en interés del conjunto de la economía general, los movimientos de tráfico. La elaboración de estadísticas de transporte debe hacerse uniformemente en todos los países, en razón de la importancia creciente del tráfico internacional y a fin de hacer posibles las comparaciones entre los diferentes países.» Traducción del proyecto de resolución número 8, del Congreso de la Cámara de Comercio Internacional, de París, de este año.

Sr. Repetto (N.). — Lo que ha leído el señor ministro no es una resolución

tomada por la Cámara de Comercio Internacional que ha celebrado recientemente su asamblea en París.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Acabo de decir que es un proyecto de resolución.

Sr. Repetto (N.). — Eso no compromete la opinión de la Cámara de Comercio, que ha sido adversa.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — No tal. Me refiero a proyectos, informes y conclusiones.

Ahora, vamos a las conclusiones y a lo que está legislado. La mayor parte, si no la totalidad de los preceptos que acabo de puntualizar han sido ya incorporados definitivamente a la legislación de muchos países. Para no referirme en extenso a la misma, me he tomado el trabajo de refundirlos en tres conclusiones. Veamos cuáles son:

Primera conclusión: «El establecimiento de servicios regulares de transporte por caminos debe supeditarse al requisito de la autorización o licencia del Estado y a la observancia de una reglamentación adecuada». Esta conclusión está consagrada por las normas legales y reglamentarias siguientes: Alemania, decreto ley de 6 de octubre de 1931; Bélgica, ley del 21 de marzo de 1932; España, proyecto de ley de ordenanza jurídica y fiscal de transportes mecánicos, etcétera; Francia, decreto de 19 de abril de 1934 y de 21 de septiembre del mismo año; Gran Bretaña, ley de tráfico carretero y ferroviario del 17 de noviembre de 1933; Suiza, ley federal de 28 de septiembre de 1934; Hungría, ley de 15 de octubre de 1931; Checoslovaquia, ley de 23 de diciembre de 1932; Yugoslavia, ley de 9 de marzo de 1932.

Segunda conclusión: «No deben concederse servicios regulares de transporte carretero, si los medios de transporte existentes suplen las necesidades normales del tráfico.» Debo decir, que una conclusión de esta importancia y gravedad no está por cierto incluida en el despacho de la mayoría de la comisión; quiero sencillamente dejar señalado que la legislación de otros

países, va mucho más lejos de lo que se persigue con este proyecto.

«En caso contrario — termina la conclusión — corresponde reconocer a los ferrocarriles un derecho de preferencia a la concesión, sea que se trate de servicios paralelos a las vías férreas o de afluentes.»

Esta conclusión ha sido consagrada por las siguientes normas legales y reglamentarias. Alemania, decreto referido; Bélgica, ley citada; Canadá, Canadian National y Canadian Pacific Act, 1933; España, el proyecto mencionado y decreto de 19 de julio de 1934; Francia, decreto de 19 de enero de 1934 y decreto de 19 de abril de 1934; Gran Bretaña, ley de ferrocarriles de 3 de agosto de 1928; Suiza, ley federal de 28 de septiembre de 1934; Unión de Sud África, ley sobre el contralor de transporte automóvil.

Tercera conclusión: «La coordinación de los diversos medios de transportes públicos, es una necesidad pública». Consagrada por las siguientes normas: Alemania, decreto ley de 6 de octubre de 1931; Bélgica, ley de 21 de marzo de 1932; Canadá, Canadian National y Canadian Pacific Act de 1933; España, proyecto citado y decreto de 19 de julio de 1934; Estados Unidos, ley de emergencia sobre transportes ferroviarios de 1933; Francia, decretos de 19 de abril de 1934 y de 15 de mayo del mismo año. Suiza, ley federal de 28 de septiembre de 1934.

Sr. Pena. — ¿Me permite, señor ministro?

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Sí, señor diputado.

Sr. Pena. — Muy interesante toda la legislación que ha citado el señor ministro, pero no podría esa legislación explicar que haya ninguna similitud entre nuestro país y los países mencionados, algunos de los cuales no son, por su extensión, ni siquiera la cuarta parte de la provincia de Buenos Aires; y, por lo demás, se trata de algunos de los países con redes ferroviarias del Estado.

De manera, que convendría ceñirse a los estudios hechos en la República Argentina sobre esta materia, que hasta este momento no los conocemos, porque no han llegado a la Cámara.

Sr. Ministro de Obras Públicas. —

Es una objeción, señor diputado, que puede servirle para un discurso de contestación, pero no para una interupción.

Sr. Pena. — Reconoce el señor ministro el valor que tiene lo que he manifestado.

— Ocupa la Presidencia, el señor presidente de la Comisión de Legislación General, doctor Carlos D. Courel.

Sr. Ministro de Obras Públicas. —

Roosevelt, el esforzado innovador, a quien su gran país le debe tantas iniciativas de enjundia, en un discurso pronunciado en septiembre de 1932, durante la campaña electoral, después de describir el desarrollo de los ferrocarriles norteamericanos y sus dificultades actuales, sostuvo que siendo parte de la vida económica de la Nación, todos deben preocuparse por su subsistencia. No compartía el juicio de quienes pensaban que aquéllos habían cumplido su cometido y estaban próximos a desaparecer. Para demostrar lo absurdo de ese vaticinio, bastaba considerar que para conducir por camión automóvil toda la carga que transportan los ferrocarriles de la Unión, se precisaría disponer de una flota de camiones tal, que formaran una línea continua, paragolpe contra paragolpe, de Nueva York hasta San Francisco. Y al referirse a las causas de la crisis ferroviaria y medios de corregirla, dijo: «Hemos desequilibrado la organización de las cosas: hemos constituido centenares de miles de millas de caminos de primera clase, paralelos a las vías férreas, pagándolos mediante impuestos y emisiones de títulos. La colectividad entera abona la mayor parte del gasto de conservación de los caminos y de los intereses sobre el capital invertido en su construcción. Los ve-

hículos a motor sólo pagan una parte. Naturalmente pueden, a menudo, conducir pasajeros y carga a una tarifa más baja que los ferrocarriles. Pueden trabajar con gastos generales y un capital relativamente más reducidos, con menores impuestos y menos costo de conservación de su zona vía. Además, les hemos permitido, hasta el presente, actuar libres de muchas restricciones, que garantizarían la seguridad pública y condiciones equitativas de trabajo para sus obreros. No debemos darles injustas ventajas competitivas sobre el riel. No deseamos eliminar, agregó, el transporte automóvil de su legítimo campo de actividad, pues es una parte necesaria e importante de nuestro sistema de transporte; pero el transporte automóvil debe ser colocado bajo el mismo control federal, que el transporte por ferrocarril.»

Voy a leer el discurso del ex ministro de Obras Públicas señor Prieto, leader del Partido Socialista español, al inaugurar la Conferencia de Transportes Terrestres de Madrid, en agosto de 1932, los siguientes párrafos:

«La revolución que supone el transporte mecánico por carretera, hace que haya concluido o esté concluyendo el monopolio que en materia de transportes venían ejerciendo las compañías ferroviarias. Ante este problema, el gobierno tiene la misión de coordinar unos intereses con otros, sin que por eso queden malparados los suyos propios. El Estado ha auxiliado últimamente en forma cuantiosa a las empresas ferroviarias; pero si este esfuerzo no fuese debidamente atendido, al acercarse las reversiones, el Estado se encontraría en lugar de líneas útiles y en perfecto estado de explotación, inmensos montones de chatarra totalmente inservibles. Con la movilización de vehículos de tracción mecánica durante la guerra, empezó la verdadera revolución de los transportes, que no había modo de contener. Pero yo, que me he significado recientemente por cierta limitativa oposición al desarrollo de nuevas construcciones ferroviarias, te-

miendo que se incurriera en los vicios del ferrocarril parlamentario, no puedo llevar mis prevenciones en ese sentido hasta el supuesto ilusorio y falto de base de que el transporte por carretera vaya a determinar la muerte del ferrocarril. La suposición de que el transporte por carretera pudiera absorber todo el tráfico sería una ilusión y si tuviera realidad, una catástrofe para el Estado. Si todo el tráfico que hoy desenvuelven los ferrocarriles de España se pudiera transbordar automáticamente a las carreteras, la mayor parte de los ingresos de la hacienda habría que emplearla en su construcción y sostenimiento. Y esto es un desatino que hemos de dar por completamente desechado. El gobierno tiene el propósito de que acabe el sistema anárquico que hoy rige en el uso de la carretera en España y el hecho de que cada cual la considere como suya y que con desacato para las disposiciones del Estado cualquier insolvente use a su capricho los caminos. Yo anuncio el establecimiento inmediato de un servicio de vigilancia de carreteras a implantarse rápidamente y en condiciones de severa eficacia. El régimen actual de que todo el mundo utilice la carretera sin licencia debe terminar, por propia dignidad del Estado. Si sobre la circunstancia excepcional de que el transporte mecánico se puede realizar desembarazadamente, sin más capital que el que representa el valor de los vehículos, se apuntan sus condiciones de excepcional ventaja en la tributación, la desigualdad con el ferrocarril puede llegar a términos de verdadera iniquidad. En adelante, sin dificultar que en el torbellino industrial que representa el transporte por carretera participen particulares y empresas muy modestas, es indispensable que los concesionarios sean personas solventes para que puedan responder de las infracciones y del seguro de los viajeros. El gobierno quiere que el transporte por carretera no ahogue al ferrocarril ni el ferrocarril a éste. Los dos negocios no deben ser rivales sino que deben y pueden

ser hermanos. El gobierno desea la coordinación de estos servicios para que, aplacando los naturales y legítimos egoísmos de cada interés en pugna, puedan fraternalmente contribuir al desenvolvimiento y a la grandeza de España.»

Señor presidente: Si la industria ferroviaria mundial, lo repito, es la empresa de mayor magnitud y trascendencia realizada por el hombre a través de los tiempos, reviste en nuestro país una importancia singular que la destaca sobre cualquiera otra de igual aliento; si se tiene en cuenta que se ha requerido la inversión de 4.000.000.000 de pesos de nuestra moneda, de lo que algo más de las tres cuartas partes se ha importado del exterior; que la extensión de sus líneas pasa de 40.000 kilómetros, de los que 30.000 son de empresas particulares y 10.000 del Estado; que el número de sus obreros es alrededor de 150.000, cuyos sueldos y salarios alcanzan a 240.000.000 de pesos por año, vale decir, una cantidad algo mayor de lo que la Nación paga por los servicios de su deuda; que el volumen de sus transportes en los años normales fué de 46.000.000 de toneladas y 160.000.000 de pasajeros; que el importe de las compras que realiza en el país alcanza ordinariamente a pesos 40.000.000 por año y el monto de sus gastos de explotación asciende a pesos 380.000.000 anuales, esto es, a una suma equivalente al 50 % del presupuesto general de gastos de la Nación.

Para exhibir con verdad el estado económico-financiero de las empresas a que me refiero, es suficiente recordar que algunas han caído en moratoria; que ninguna se encuentra en condiciones de emitir más capitales, viéndose obligadas a contraer empréstitos bancarios a corto plazo; que alrededor del 50 % de esos capitales está constituido por debentures y obligaciones; que sus entradas brutas han descendido en el quinquenio 1929-33 de 591.000.000 de pesos a 405.000.000, acusando así una merma del 31 %; y que sus gastos ordinarios de explotación, renovación, etcétera, no se han reducido en igual

proporción por circunstancias especiales que escapan a la acción de esta industria, y, especialmente, porque constituyendo el monto de los salarios que paga a sus obreros un valor equivalente al 55 % más o menos, del total de sus ingresos, no ha podido introducir economías de consideración en ese fuerte renglón porque lo prohíben terminantemente una serie de disposiciones en vigor, ya sea por decretos, por convenios o por laudos, ni siquiera reducir el personal y menos rebajar los jornales.

Era lógico y natural que ante la elocuencia de estas cifras nos preocupemos de la situación de esta industria y de su suerte futura, y de que los poderes nacionales concreten soluciones, concordantes con las adoptadas por otros países, que la amparen en la medida de lo justo y razonable; pues mientras el ferrocarril sea un elemento imprescindible para las exigencias de traslación de nuestros productos y mercaderías, y sobre todo de grueso volumen y a larga distancia para lo que ha sido, es y será insustituible; el Estado está en el deber de consolidar su situación presente y futura comenzando por colocarlo en un pie de equidad con los otros medios de transporte que le hacen o pueden hacerle ruda competencia.

Sr. Pena. — ¿Entonces, la coordinación es para esto? ¿Para coordinar las empresas ferroviarias?

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Después hablará el señor diputado.

Sr. Pena. — Hago una acotación como conclusión de una parte muy interesante de la exposición del señor ministro.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Ya va a ver si es para eso. Déjeme terminar el señor diputado; replique después; a mi vez, yo refutaré y la Cámara dirá cuál de los dos ha podido alegar mejor.

Si fuera dable demostrar que el automotor es el elemento más rápido, seguro, regular y completo de transporte, comprendería que alguien se muestre indiferente ante la posible

muerte del riel. Si tuviera capacidad para responder a la demanda del movimiento comercial interno en la medida que lo requieren las necesidades del país, comprendería esa actitud de indiferencia. Cabría decir, entonces: paso al progreso en el aprovechamiento de los adelantos de la técnica, ya que se operaría simplemente el reemplazo de un sistema anticuado de movilización, por otro más moderno y más adecuado a las exigencias de la época. Pero si el derrumbe del ferrocarril se produjera, ¿con qué capitales se habría de rehacer su enorme red, a fin de llenar la deficiencia notoria del nuevo elemento para el transporte, por ejemplo, de la enorme carga que representan nuestras magnas cosechas?

Yo recuerdo que hace poco la campaña argentina se vió invadida por tractores para roturar la tierra de sus vastas planicies. Los agricultores en su entusiasmo, abandonaron la tracción a sangre, dejaron los caballos; pero la arada con motor no dió resultado y se volvió a los caballos; más, en el intervalo, se perdieron muchos millones de pesos y los propietarios de cabañas, desilusionados, descuidaron la conservación de la raza y para rehacerla y recuperar el tiempo perdido, tuvieron que invertir fuertes sumas de dinero. ¿Qué no se repita la experiencia en más vasta escala!

No encuentro, señor presidente, en las solicitudes elevadas a la Cámara por dos gobiernos de provincia, un Senado, un Concejo Deliberante y la Asociación Argentina de Importadores de Automóviles, ninguna objeción seria y concreta contra el proyecto que se discute. Puede afirmarse que, en síntesis, las generalizaciones vertidas en esas presentaciones se refieren, en primer término, a la necesidad aducida de que los gobiernos de provincia sean consultados, porque se asevera, algunos de ellos no han dispuesto del tiempo suficiente para realizar el estudio de este problema, no obstante que el Poder Ejecutivo lo planteó hace tres años, ante el Congreso y ante el país. Se re-

fieren, también, a la necesidad de propender al abaratamiento máximo de los fletes y, por último, a la de impedir el fracaso de los altos objetivos que se tuvieron en vista al sancionar la ley de vialidad.

Este es el fuerte de la impugnación. Y bien: ningún peligro amenaza a la ley de vialidad; ella ha de cumplirse en toda su extensión; cabe afirmarlo así con énfasis, para desvanecer de una vez el argumento falaz que hace aparecer a toda tentativa de coordinación de los transportes como un ataque a fondo contra su estabilidad. No existe en el despacho ninguna cláusula que conspire contra ella; ni siquiera ha sido reproducida la del proyecto originario que ordenaba al Poder Ejecutivo dar preferencia, en el destino de los fondos reservados para la construcción de caminos, a aquéllos que tuvieren acceso a las estaciones y a los puertos; ni tampoco otra análoga a la insinuación hecha por el señor diputado miembro informante de la minoría, cuando decía que la Dirección Nacional de Vialidad debía abstenerse de construir «caminos antieconómicos o arbitrariamente competitivos».

La ley de vialidad se ha de cumplir en toda su extensión. Ninguna voz, ningún toque de alarma, ninguna prevención la defiende, ni la defenderá mejor que los hechos mismos. Tenemos ajustado un plan a desarrollar en quince años, y la parte correspondiente al primer quinquenio está en plena marcha; y el Poder Ejecutivo habría realizado en un solo lustro la obra prevista para tres, de haber podido contar con recursos suficientes del crédito y usarlos con la moderación y cautela que exige la salud financiera del Estado.

El señor diputado miembro informante de la minoría, consideró necesario destacar la importancia de la industria automotriz en el país, dando datos en su discurso interesante sobre los capitales invertidos, el personal empleado, las compras que se realizan en el país y los impuestos que se pagan.

¿Quién discute esa importancia? Los partidarios de este proyecto somos los primeros en reconocerla. ¿Quién pretende obstaculizar su desarrollo y su progreso? Los partidarios de este proyecto somos los primeros en desearlo, firme, seguro y condicionado a las conveniencias generales del país. Reglamentar no es destruir. No nos anima ningún móvil enervante, mucho menos retardatario. Queremos simplemente oponer la previsión a la *nonchalance*; el orden a la anarquía, la concurrencia de capitales útiles y productivos a la superposición de los mismos cuando no lo requieran positivas conveniencias públicas.

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 y, eventualmente, previo convenio, de patentes provinciales; un depósito de garantía; el seguro contra riesgos. ¿Acaso todos estos requisitos no rigen para los otros medios de transporte, no imperan para los ferrocarriles y para la navegación? Yo no sé hasta qué punto puede hacerse una excepción para el transporte automotor, frente al concepto igualitario de la Constitución que, si ha querido marcar alguna preferencia, ha sido precisamente — por razones explicables de la época de su promulgación, — para el ferrocarril, al cual le acuerda la concesión de «leyes especiales protectoras, de recompensas y estímulo» — el inciso 16, si mal no recuerdo, del artículo 67 de nuestra Carta Fundamental.

«Es deber del Estado mantener en balanza el camino y el riel». Esta frase de Mr. Wilson Churchill, canciller del Exchequer de la Cámara de los Comunes de Inglaterra, podría figurar al frente de este proyecto como la expresión categórica de su finalidad primordial.

La ley a sancionarse será el primer paso hacia la coordinación general de los transportes en el país, debiendo entenderse por coordinación — es bueno

precisarlo — la concurrencia, la conjunción o la combinación, según los casos de los diversos sistemas de transporte, de tal modo que desaparezca la competencia ruinosa entre ellos, o que esa competencia se ajuste a normas de equidad, o se ejecute en forma tal, que sin destruir ninguno de los sistemas existentes, los conduzca, por el contrario, a complementarse y desarrollarse con el menor costo posible y con el mayor beneficio posible también, tanto para las empresas que ejercen su monopolio, como para los usuarios, teniendo como objeto principal, según lo definiera M. Josse ante la Conferencia Económica de Francia, «dar al público el máximo de servicio con el menor gasto para la colectividad, asegurando a cada medio el tráfico para el cual sea económicamente el más apto».

No se me escapa que la alta función que se confía a la comisión coordinadora será ardua, delicada y difícil; pero confiemos, señor presidente, en que sabrá desempeñarla con buen juicio y eficacia, tomando de este mismo debate ideas orientadoras para su labor, que desenvolverá, lo espero, sin detrimento ni daño para ninguno de los intereses particulares en juego, en tanto ellos no comprometan imperativos sagrados de bien público. (*¡Muy bien! ¡Muy bien! Aplausos*).

Sr. Coca. — Pido la palabra.

Los socialistas no somos ni podemos ser enemigos, en principio, de una auténtica coordinación técnicoeconómica, puesto que el socialismo es, precisamente, organización de la economía, coordinación de las fuerzas económicas y racionalización de la técnica con fines sociales, frente a la pseudo organización oligárquica y los fines individuales de la economía capitalista, frente a su desorden y a su anarquía destructiva, frente a sus monopolios organizados para la explotación y esclavitud de los pueblos, sobre todo de sus clases trabajadoras.

Nada objetaríamos, entonces, a una verdadera coordinación técnicoeconómica de los transportes que tuviera por

objeto conseguir beneficios para el país y para los hombres que en él trabajan y consumen; pero sí debemos oponer serias objeciones a la llamada «coordinación de los transportes» que proyectó el Poder Ejecutivo y que en sus líneas generales hace suya la mayoría de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, porque esos proyectos de marcado carácter monopolista no se fundan en estudios serios que los abonen y porque su sanción afectaría profundamente y dañaría, hasta un punto que es imposible prever, a la organización económica nacional, a nuestros trabajadores, a la misma evolución del país ya demasiado accidentada por otras causas.

Para tener una idea clara y exacta de las graves consecuencias que puede tener para el país una pretendida organización técnicoeconómica de tipo capitalista puro, es decir, monopolizador, anárquico y destructivo por sus fines oligárquicos y antisociales, no hay más que recordar lo que ha resultado de la furia racionalizadora que se desencadenara en el mundo, después de la guerra de 1914-1918. Bastaron unos cuantos años de intensa racionalización de la técnica y de la economía, justificada en la necesidad de aumentar la producción, que había sufrido un enorme descenso en sus ramas más útiles, para que todos los países se vieran envueltos en la prolongada y terrible crisis que todavía estamos atravesando. Se racionalizó la producción, se produjo más y más y al menor costo posible; se acumularon capitales para dedicarlos a producir aún más, pero no se racionalizaron los sueldos y salarios para que con ellos pudiera absorberse lo producido, ni la racionalización alcanzó tampoco a la jornada de trabajo para evitar la desocupación y con ella una mayor depresión de los salarios y sueldos y una creciente falta de medios para adquirir productos por parte de la masa consumidora, compuesta en su casi totalidad, por trabajadores y por asalariados.

Los capitalistas racionalizadores consiguieron plenamente su objeto. Se

enriquecieron en lo que empobrecieron y en lo que despojaron a la masa productora y consumidora. El nivel de vida de ésta, sus derechos y libertades, que son los derechos y libertades de los pueblos, disminuyó en la medida en que aumentaron los capitales de los bancos, el valor de las tierras, la cuantía de las rentas salidas directamente del trabajo, o indirectamente salidas de los títulos, acciones, obligaciones, bonos y demás papeles representativos de dinero, invertido en producir más y más.

Y llegó, señores diputados, lo inevitable: el exceso de producción y el defecto de consumo, que son la indispensable relación de causa y efecto en el régimen de la producción capitalista, cuyo único fin es obtener ganancias y dividendos para unos pocos y no satisfacer necesidades de los pueblos ni elevar su nivel de vida, trajeron la gran crisis que todavía soportamos, crisis cuyas principales víctimas son los trabajadores, aunque sus desastrosos resultados alcanzan, igualmente, a muchos capitalistas.

Estos resultados negativos, perturbadores y destructivos de la racionalización técnicoeconómica de la producción, no obstante ser ésta la actividad más fecunda de las sociedades humanas, se deben a la dirección autocrática y oligárquica y a los fines antisociales e inhumanos que el capitalismo le impone, y de ahí la posición bien definida de los socialistas. No somos en principio enemigos de la coordinación y organización democrática por y para el pueblo, de los elementos de producción, porque esto está dentro de nuestras tendencias, aunque sí somos adversarios de que para mantener y acrecentar intereses creados o situaciones de privilegios capitalistas, esa organización sea de tipo oligárquico, monopolista privado, perturbador y destructivo, y vaya directamente contra la clase trabajadora y, en el caso presente, también contra la Nación.

Traigo, señor presidente, estas referencias al debate con el propósito de fijar bien el carácter y el alcance del

proyecto de la minoría de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, puesto que con él no nos pronunciamos, en principio, contra la coordinación que sea posible, que sea necesaria, que sea conveniente porque consulte todos los grandes intereses que ella compromete, aunque sostenemos que por esto, y justamente para esto, es indispensable que se funde en un estudio imparcial y a fondo de los distintos factores e intereses comprendidos en el marco de la coordinación, a fin de dar a cada uno lo que le corresponde y no sacrificar ninguno a privilegios injustificados, por cuanto son contrarios al interés nacional, y ya demasiado protegidos.

Estos necesarios estudios para resolver problemas tan complejos como los de la coordinación de los transportes, no han sido hechos ni por el Poder Ejecutivo ni por la Comisión de Comunicaciones y Transportes, y he de agregar que para su objeto visible no se necesita tampoco ningún estudio previo, pues de lo que tratan no es de dar solución a problema alguno, si es que tal problema de los transportes existe, lo que nadie ha probado —, ni posiblemente probará tampoco —, sino a hacer imposible la expansión del tráfico fluvial y el desarrollo del tráfico caminero por vehículos automotores, y para ello bastan proyectos como los mencionados, compuestos por disposiciones restrictivas y prohibitivas destinadas a limitar esas corrientes de tráfico y a subordinarlas por completo a los intereses de las empresas ferroviarias bajo la férula de una dictadura de los transportes, instituida por ley.

Los diputados socialistas de la minoría de la comisión consideramos de suma gravedad esta legislación de violencia económica en un asunto de tanta importancia en el presente como de vastas proyecciones en el porvenir del país, de su economía y de su clase trabajadora, como es el de la coordinación de los transportes, pues la forma proyectada por la mayoría de la comisión, significa extender y agravar el monopolio de las empresas de ferrocarriles,

significa supeditar nuestra evolución económica a los intereses de las compañías. Y de ahí que insistamos en que se estudie, ya que tenemos la convicción de que el conocimiento profundo del problema hará imposible soluciones tan perjudiciales como las que preconiza el Poder Ejecutivo y la mayoría de la Comisión de Comunicaciones.

Conviene, ante todo, establecer si el proyecto de la mayoría es necesario y oportuno, no obstante las modificaciones introducidas en el segundo y luego en el tercer despacho de la misma. A este efecto, es bueno tener presente que ya existe una ley de coordinación de los transportes sancionada hace poco por esta misma Cámara y que su mayoría parece haber olvidado. Es la ley de vialidad que sancionó el Congreso de la Nación el 30 de septiembre de 1932 y que está en plena vigencia o que debería estarlo.

El artículo 3º de esta ley de coordinación dice así: «Al estudiar la red troncal de caminos, la Dirección de Vialidad tendrá especialmente en cuenta y dará preferencia a la construcción de los radiales a los puertos, a los de acceso a las estaciones ferroviarias, a los que unen las provincias y los territorios nacionales, a los que dan acceso a los países limítrofes, a los que intercomunican a las ciudades importantes y centros de producción, coordinando en lo posible los transportes carreteros con los fluviales, marítimos, ferroviarios y aéreos.»

Sr. Palacio. — Señor diputado: Esa disposición que acaba de leer se refiere a la construcción de las redes, no al tráfico.

Sr. Coca. — Ya va a ver el señor diputado a qué se refiere. La construcción de las redes, como voy a demostrar después, tiene una gran relación con la coordinación de los transportes. De manera que tenga un poco de paciencia el señor diputado, escuche y tendrá oportunidad de replicar con conocimiento de causa.

Para que este propósito de la ley de vialidad, de coordinación integral de

los transportes, se haga efectivo, el artículo 4º de la ley, establece que del directorio que tendrá a su cargo la aplicación de la ley de vialidad, formarán parte, representantes de los agricultores, de los ganaderos, de las empresas de transporte, de los turistas y de los importadores de automóviles. Y por fin, la ley dispone en su artículo 37, que la Dirección General de Vialidad preparará la reglamentación general de tráfico para los caminos nacionales y propenderá a la adopción por toda la Nación de los principios que la informan, poniéndose de acuerdo, para ello, con los organismos provinciales de vialidad. Esta reglamentación, agrega la ley, será sometida a la aprobación del Poder Ejecutivo. Como se ve, la ley de vialidad es una ley de coordinación de los transportes que da al Poder Ejecutivo, todas las facultades necesarias y todos los medios efectivos para proceder a la organización de los distintos medios de transporte, como lo estime mejor.

No es ésta una interpretación de los alcances de la ley de vialidad que yo haga en este instante para los fines inmediatos del debate. Lo expresa con precisión la misma ley, y al considerarla la Cámara de Diputados, lo afirmó así también, el señor presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes. He ahí sus palabras: «Se trata — páginas 640 y 641 del Diario de Sesiones de 1932 — de coordinar los intereses muy respetables de las empresas — vaya observando el señor diputado Palacio, cómo no se trata, solamente, de construir caminos — con los también muy respetables intereses de quienes quieran transportar sus productos por los caminos.»

«Lo que se desea con esta ley — agregó — es coordinar los transportes carreteros con los ferroviarios», de tal manera, que con la ley de vialidad, se dictarán las medidas eficaces para proceder a una doble coordinación: la de los intereses de los transportadores y la de los medios de transporte, y para este objeto el directorio, creado por la ley, está compuesto por represen-

tantes de esos medios y de esos intereses. En esa coordinación de intereses, no aparecen, desde luego, algunos de mucha importancia. Tales son los del pueblo usuario del transporte, los de todos los trabajadores que viven de su ocupación en los transportes, y el interés superior de la Nación, en el cual se sintetizan todos los intereses bien entendidos y por los cuales está bregando en este momento la representación socialista.

Volviendo a la ley de vialidad, he de hacer notar que al definir en su artículo 3º, el objeto de la misma, incurrir en una contradicción y en un prejuzgamiento sobre el problema vial, totalmente favorable a los puntos de vista de las empresas ferroviarias. Comienza por declarar que se crea un sistema troncal de caminos nacionales en todo el territorio de la República. Luego, al enumerar el orden de las preocupaciones y de los trabajos de la Dirección de Vialidad, dice que tendrá especialmente en cuenta y dará preferencia a la construcción de los caminos radiales a los puertos, a los de acceso a las estaciones, a los que unan las provincias y territorios, etcétera.

Es evidente que en la ley se hace una confusión entre el camino troncal y los radiales, con el propósito de que éstos sean considerados caminos troncales, exactamente lo mismo que se haría si se pretendiera confundir un río con sus afluentes o una línea principal de ferrocarriles con sus ramales, a fin de que muchos caminos, así contruidos, que son simples caminos radiales a las estaciones y a ciertos puertos, fueran considerados caminos troncales y dejase así de construirse el verdadero y necesario camino troncal.

Se nota en esta contradicción, la lucha entre dos conceptos opuestos: el que quiere una red nacional que sea un verdadero sistema orgánico de vialidad y el que quisiera reducir esa red dentro de los limitados fines de la ley Mitre.

Mi estimado amigo y compañero, el señor diputado Moret, planteó la cues-

tión al discutirse la ley de vialidad. Dijo al pedir aclaraciones a la comisión: «Entiendo que no se puede considerar que la red troncal de caminos vaya a servir esas estaciones de poco tráfico que no tienen importancia nacional». Y luego agregó: «Creo que no va a pretenderse la inclusión en la red troncal de caminos de todos los caminos en los que se realizan obras con los fondos de la ley Mitre». A lo que contestó el señor diputado Spinetto, miembro informante de la mayoría de la Comisión de Comunicaciones y Transportes: «No es a todos, pero habiendo una parte de los caminos que la necesitan y formando parte del presupuesto y de los cálculos de recursos, los recursos de la ley Mitre, hay que cumplir en parte lo que la ley establece».

De estas palabras no se desprende aclaración alguna sobre la confusión entre «camino troncal» y ramal o «camino radial», al contrario, la confusión se refirma para establecer que se considerarán troncales los caminos que son o deben ser radiales, es decir, los que van a las estaciones y corren en dirección contraria a la línea del ferrocarril que son los caminos de la ley Mitre, y los únicos que quieren que se construyan las empresas ferroviarias.

Alrededor de este asunto, al parecer de poca importancia, se prolongó el debate al discutirse la ley de vialidad en esta Cámara y con mucha razón y mucho motivo, pues como demostraré más adelante, ahí está el nudo de la cuestión de la coordinación de transportes del punto de vista de las empresas ferroviarias. Y haré notar, de paso, que relacionado con lo que vengo diciendo, en el artículo de la ley de vialidad a que me he referido y precisamente en el aspecto que analizo, ha colaborado algún legislador honorario o adscripto subrepticamente al Congreso de la Nación, lo que no es la primera vez que ocurre cuando se sancionan leyes u ordenanzas relativas a servicios públicos que prestan empresas extranjeras, pues allí, donde el Congreso votó en el párrafo tercero del

artículo 3º la palabra «radiales», el colaborador en cuestión puso «ramales» y así consta en varios documentos oficiales, entre otros, en el tomo de las leyes de la Nación sancionadas por el Congreso en 1932, que publica el Senado.

El Poder Ejecutivo tenía, entonces, con la ley de vialidad, un poderoso instrumento de coordinación de transportes e incluso tenía la autorización para dar preferencia a la construcción de caminos radiales a las estaciones ferroviarias, que son el ideal de los caminos para las empresas. ¿Por qué el Poder Ejecutivo no se decide, pues, a coordinar el transporte caminero con los demás transportes?

Es difícil dar una explicación de la línea de conducta seguida por el Poder Ejecutivo, no obstante lo cual voy a ensayar explicarla a la luz de algunos hechos significativos.

El artículo 37 de la ley de vialidad, dispone que la Dirección Nacional de Vialidad, preparará la reglamentación general de tráfico para los caminos nacionales y propenderá a la adopción por toda la Nación, de los principios que la informan, poniéndose de acuerdo para ello con los organismos provinciales de vialidad. Esta reglamentación, añade, será sometida al Poder Ejecutivo. De acuerdo con este artículo de la ley, la Dirección de Vialidad, debía enviar al Poder Ejecutivo, para que éste lo convirtiera en decreto, en caso de estar conforme con él, un proyecto de reglamentación general del tráfico. Era el camino más corto y era también el camino legal, pero la Dirección de Vialidad tomó senderos extraviados, no sé si por impulso propio o por sugestión ajena, y mandó al Poder Ejecutivo con fecha 21 de julio de 1934, un llamado proyecto de ley básica, para la reglamentación del tráfico en los caminos nacionales, fundándose, no en lo que la ley de vialidad ordena, que es bien claro, pues en parte alguna dice que para cumplirse se requiere la sanción de otra ley, sino en el artículo 23 de la reglamentación hecha por el Poder Ejecuti-

tivo el 5 de diciembre de 1932, que habla de las bases reglamentarias, que en los convenios con las provincias deberá establecer la Dirección de Vialidad, por decisión de la misma, o en todo caso, previa aprobación del Poder Ejecutivo.

De manera que no hay lugar para ninguna nueva ley, a los fines de aplicar la ley de vialidad y proceder a la coordinación de los transportes que ella autoriza, sino que bastan las reglamentaciones administrativas y decretos del Poder Ejecutivo.

Sr. Palacio. — Si me permite...

Sr. Coca. — Déjeme hablar, señor diputado, porque se trata de un análisis que hago y es imposible que me conteste sin conocer antes las conclusiones a que arribaré.

Sr. Palacio. — Es que el señor diputado dice una cosa completamente errónea.

Sr. Coca. — Después me contestará.

La Dirección de Vialidad explica su actitud, cuyo resultado efectivo es suspender la aplicación de la ley número 11.658, en lo que se refiere a realizar la posible coordinación y permitir que mientras tanto se corra el peligro de sancionar el proyecto que discutimos, que no es de coordinación, por cierto, diciendo, en la exposición de motivos que acompaña a su proyecto de ley básica, que esta ley se necesita para establecer la jurisdicción nacional: jurisdicción que ya está establecida por la ley de vialidad, que es nacional, y que a mayor abundamiento está establecida también por las leyes provinciales que se dictaron para acogerse a ella.

En el llamado proyecto de ley básica establece la jurisdicción nacional y la competencia de las autoridades locales en la aplicación de la reglamentación; da las normas y requisitos que deben llenar los vehículos y sus conductores; fija las condiciones de los servicios públicos de transporte; faculta al Poder Ejecutivo para implantar un seguro obligatorio a los fines de la responsabilidad por daños y perjuicios; organiza un registro nacional de vehículos y por último crea una comisión

denominada de coordinación de transportes, con la misión de estudiar — dice muy bien el proyecto de la Dirección de Vialidad— «la forma de coordinar el servicio de transporte caminero, ferroviario, marítimo, fluvial y aéreo, sin otros objetivos que el mejor servicio público, el cuidado de la economía general, el respeto de los derechos adquiridos, el estímulo de la producción, explotación y circulación de la riqueza y el máximo beneficio para los habitantes del país».

Sr. Palacio. — Le ruego al señor diputado me permita una interrupción, porque sería muy grave que quedara eso.

Sr. Coca. — Pronto hablaré de palabras pronunciadas por el señor diputado y le aseguro que va a tener la oportunidad de interrumpirme, si quiere hacer algunas aclaraciones.

Este proyecto, más otro de la Dirección de Vialidad, que lo amplía con una prolija reglamentación del tráfico caminero, pudieron y debieron haber sido puestos en práctica por el Poder Ejecutivo, ya que no son más que reglamentaciones autorizadas de la ley de vialidad con destino a poner en movimiento esta ley; pero el Poder Ejecutivo creyó más oportuno enviar a la Cámara el proyecto de ley básica de la Dirección de Vialidad, con fecha 29 de septiembre de 1934, aunque sin el capítulo final que se refiere a la creación de una comisión de coordinación de los transportes para estudiar el problema y proponer al Poder Ejecutivo las bases de un sistema orgánico de coordinación de transportes, que articulará, dice, en un proyecto de ley el cual «será sometido oportunamente a la consideración del Honorable Congreso».

Esta conducta del Poder Ejecutivo define, en nuestro concepto, su criterio en materia de coordinación del transporte. No acepta el procedimiento prudente, metódico y científico de la Dirección Nacional de Vialidad, de estudiar el problema de la coordinación del transporte antes de adoptar medidas

definitivas. No pone, tampoco, en práctica las atribuciones que le da la ley de vialidad para llevar el orden a los caminos y proceder a tomar medidas de ordenación de principios importantes de coordinación, ni aun teniendo en su mano esos proyectos de reglamentación del tráfico caminero formulados por la Dirección de Vialidad, de la cual forma parte un representante de las empresas ferroviarias. No quiere, en fin, que se estudie el problema de la coordinación en lo vivo, en el pleno funcionamiento y desarrollo de todos los sistemas de transporte, que es lo que se ha hecho en todos los países y lo que debemos hacer nosotros, si queremos legislar en beneficio de la Nación.

Lo que quiere el Poder Ejecutivo, y lo que desea igualmente la mayoría de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, no es coordinar los transportes, sino que se sancione cualesquiera de los proyectos que, con variantes de distinta naturaleza, significan siempre lo mismo: restringir, obstaculizar, dirigir el tráfico caminero y el fluvial y marítimo en forma conveniente a los intereses de las empresas ferroviarias, intereses a los cuales quedaría supeditado el interés de los demás medios de transporte: interés este último que supone su conveniente desarrollo, el que a su vez implica el interés más fundamental del país, puesto que somos un pueblo que está en los comienzos de su desarrollo colectivo, y un factor esencial de este desarrollo son las rutas marítimas y fluviales y los buques que las recorren, son los caminos y vehículos que por ellos circulan, como lo son asimismo, los ferrocarriles.

Debo hacer notar a la Cámara que esta política de supeditación de los medios de transporte a los ferrocarriles, es exactamente la misma que las empresas practican en el seno de la Dirección de Vialidad para que el camino por donde deben circular esos medios de transporte se construya subordinándolo a los intereses de las compañías ferroviarias. Es también exactamente la misma política que hasta

ahora ha conseguido subordinar los Ferrocarriles del Estado a los de las empresas ferroviarias particulares, hasta el punto de que el no llegar los ferrocarriles nacionales a Buenos Aires significa que deben entregar una gran cantidad de sus cargas a las empresas privadas cuyas líneas llegan a la Capital Federal, convirtiéndose así en tributarios de éstas, al extremo que un ministro de Obras Públicas declaró hace algunos años en la Comisión de Comunicaciones y Transportes: «Somos tributarios de los ferrocarriles particulares, pues tenemos que pagarles por arrastre una enormidad. El arrastre de la compañía de Santa Fe nada más, nos representa 2 $\frac{1}{2}$ centavos por tonelada-kilómetro y nosotros obtenemos de ese arrastre, 1 $\frac{1}{2}$.»

Esa situación, señor presidente, no ha variado. El Ferrocarril Central Norte despachó en 1933 para otros ferrocarriles la cantidad de 544.736 toneladas de carga, recibió 198.330 y su tráfico en tránsito fué de 2.089 toneladas. En cambio, el Ferrocarril Santa Fe, para citar uno de los más beneficiados con los tributos de los Ferrocarriles del Estado, despachó para otros ferrocarriles 160.979 toneladas, recibió 192.741 y su tráfico en tránsito en ese año 1933, fué de 354.508 toneladas.

La subordinación de los ferrocarriles nacionales a los particulares no sólo podría neutralizarse con hacer llegar a Buenos Aires las líneas del Estado, sino estableciendo un servicio fluvial del Estado, entre Santa Fe y la Capital Federal, que nunca termina de establecerse, aunque de él se habla y se escribe bastante.

Esta política de supeditación de los intereses populares y nacionales a los del gran capitalismo extranjero, principalmente, agita y a veces subleva en su contra a los vecindarios que la soportan directamente y a las categorías de hombres de trabajo que están más afectados por ella; y hay en la actualidad un estado de conciencia colectivo tan pronunciado y tan hostil contra esa política, que entendemos ha llegado

la hora de ponerle fin, que es lo que tratamos de hacer los representantes socialistas en este momento y en este debate, comenzando por evitar que se continúe con ella y esforzándonos para que se siga una orientación mejor.

Fijada ya por la Cámara la fecha en que debía considerarse la orden del día número 126 que contiene los despachos de la mayoría y de la minoría de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, la discusión del asunto mal llamado de coordinación de transportes, sufrió una nueva demora que ha servido para que la mayoría de la comisión presente un nuevo despacho, con el cual son tres los que sobre el mismo asunto ha producido dicha comisión en mayoría durante los dos últimos años. Este hecho, de por sí bastante claro en su significado, así como el detalle de las modificaciones que la mayoría de la comisión ha introducido en su primitivo despacho, prueban el terreno poco firme que pisa la mayoría de la comisión y demuestran la conveniencia que hubiera habido, si desde el primer momento se hubiese sancionado el proyecto de la minoría de la comisión, formada por los representantes socialistas de la misma, puesto que es posible que a esta hora el Congreso nacional estuviera en condiciones de sancionar la ley de coordinación de los transportes a base de conocimientos serios, a base de los resultados de la coordinación que autoriza la ley de vialidad, y no correr el peligro de dictar medidas que, por ausencia de todo estudio en la materia y por menosprecio de toda experiencia, sean inocuas o bien perturbadoras y dañinas para la economía del país.

El último despacho de la mayoría de la comisión contiene alguna disposición que lo hace, en parte mínima, menos malo que los anteriores, aunque, como ellos, gira alrededor de un propósito fundamental que se encuentra ya en el proyecto del Poder Ejecutivo, y que consiste en una serie de medidas y de autorizaciones vagas de facultades y de reglamentaciones destinadas, no a

coordinar los distintos medios y sistemas de transporte, sino a restringir el desenvolvimiento del transporte caminero y fluvial y a supeditar al transporte por ferrocarril.

La falta absoluta de directivas para la coordinación de los transportes, directivas que solamente podrán elaborarse previos prolijos estudios de diversa índole y en presencia de sistemas de transporte en pleno desarrollo, confiere de hecho a la llamada Comisión Coordinadora, que se crea por el despacho de la mayoría de la comisión, una peligrosa dictadura que tendrá en sus manos el manejo de todos los medios de transporte, con excepción del ferrocarril, a fin de adaptarlos a las conveniencias de éste, es decir, a los intereses de las empresas de ferrocarriles, organizando así el monopolio de éstas por eliminación de toda la concurrencia posible y aun de la necesaria.

En este aspecto, el actual despacho de la mayoría de la comisión es más «previsor» y «perfeccionado» que los anteriores, como puede observarse en el artículo 4º, cuyos incisos han sufrido desde el despacho anterior una agravación notable, desde el inciso a), por el cual «antes de otorgarse un permiso el Comité Coordinador deberá considerar «las necesidades y conveniencias públicas de transporte en la zona donde se propone implantar el nuevo servicio y la posibilidad de ser satisfechas por los acarreadores establecidos con los medios disponibles, o las mejoras que puedan introducir en los mismos en materia de horario, aumento de velocidad, rebaja razonable de tarifas, agregación de servicios necesarios o supresión de los inconvenientes», lo que implica someter todo permiso para servicios nuevos o existentes al dictamen y conveniencia de las compañías ferroviarias, hasta el párrafo final de este artículo 4º, que estaba en el despacho anterior y que en el actual se ha suprimido, y que a los fines de la otorgación de concesiones disponía que la autoridad de aplicación debía abrir informaciones públicas a las

que podrían concurrir todas las personas o entidades interesadas, lo que era una garantía de que las decisiones de esa autoridad no serían tomadas sin conocimiento ni apelación de los afectados.

Se encuentra también agravado el actual despacho respecto de los anteriores, en el hecho de que la Comisión Coordinadora de los Transportes se convierte en coordinadora de las tarifas de todos los medios de transportes, pues además de fijar las del transporte caminero, fluvial, marítimo y aéreo, podrá pedir al Poder Ejecutivo la revisión de las tarifas ferroviarias.

Por otra parte, así como en los anteriores despachos el Poder Ejecutivo debía reglamentar la ley a fin de fijar las condiciones de los vehículos para garantizar la seguridad e higiene de los pasajeros y la conservación de los caminos, por el despacho actual — artículo 9º — el Poder Ejecutivo «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 su relación con el público y con el organismo coordinador».

En esta forma tan «previsora», lo que se escape al organismo coordinador será alcanzado por el Poder Ejecutivo, llegando con todo esto la futura ley a una hipertrofia reglamentaria del Estado, a todas luces exagerada y peligrosa, dados los motivos que la propugnan.

Pero lo más absurdo es que una comisión con sede en Buenos Aires tendrá el manejo absoluto de miles de permisos para empresas de transporte, la mayor parte de carácter local o regional y sobre cuya necesidad sólo puede dictaminar el poder público de la propia jurisdicción o sus representantes, que son los que conocen sobre el terreno la necesidad de un nuevo servicio y pueden expedirse acerca de su implantación con ciencia y conciencia.

Con esta ojeada general al despacho actual de la mayoría quiero demostrar que la posición de la minoría de la comisión no puede variar, pues en este último despacho, como en los anteriores

y como en el proyecto del Poder Ejecutivo, se rehuye cuidadosamente todo estudio preliminar encaminado a que puedan fijarse normas objetivas y razonables para una auténtica coordinación de los medios de transporte que asegure a todos el desarrollo a que tienen derecho y sin que ninguno obstruya a los demás, que es lo que se necesita para salvaguardar los intereses superiores del pueblo, consumidor o usuario del servicio público.

Para terminar con esta parte de mi exposición, quiero hacerme cargo del calificativo de innocuo con que gratificó el otro día al despacho de la minoría el señor diputado por la provincia de Córdoba, doctor Palacio.

Dijo el señor diputado en la sesión del 1º de agosto: «En cuanto al despacho de la minoría, bastará con decir, para que quede establecida su inocuidad, que no propone a la Cámara ninguna legislación, ni concreta ni fija normas dentro de las cuales ha de verificarse la evolución de los medios de transporte en el país. Entrega a una legislación futura que habrá que estudiarse, el problema del transporte y de este modo introduce una confusión, un desconcierto mucho mayor que el que ya existe en el problema del transporte en el país.»

Las palabras del señor diputado tienen a mi juicio, el valor de una definición: no proponer de inmediato medidas que dirijan la evolución de los transportes en el país, aunque estas medidas sean funestas para la Nación, es inocuo; oponerse a que se legisle a ciegas, es inocuo; sostener que el problema del transporte y su coordinación debe estudiarse prolijamente a fondo antes de dictar medidas en un determinado sentido, es inocuo.

Francamente, no entiendo la lógica del señor diputado. Estudiar un asunto antes de pretender resolver, parece ser de sentido común y lo es mucho más en este caso relativo a grandes empresas de servicios públicos, que erigen en sistema, y en sistema jurídico si pueden, el ocultar su verdadera situación. ¿Quién ignora que todas las empresas

de servicios públicos se niegan a dejarse fiscalizar por los poderes públicos concedentes, a pesar de las terminantes disposiciones del artículo 342 del Código de Comercio?

Prácticamente no existe ninguna fiscalización eficaz de las empresas de servicios públicos, lo que se pone de relieve cada vez que se procede a cualquier estudio a fondo de la situación de esas empresas o se investiga cómo las fiscalizan las oficinas públicas encargadas de tan importante tarea. Una de estas demostraciones la acabamos de tener con las revelaciones hechas en el Senado por el senador de la Torre, apoyadas en los estudios de un profesional honesto y entendido sobre los manejos de los frigoríficos. Lean los señores diputados el informe del contador de la municipalidad, doctor Podestá, interventor que fué en 1931 de la oficina fiscalizadora de la Municipalidad de la Capital Federal, que debe fiscalizar las más poderosas empresas de servicios públicos locales, y se verá cómo estaban abandonados los intereses del pueblo y del Estado por una burocracia inepta y corrompida. Y recuerde el señor diputado por Córdoba, doctor Palacio, lo ocurrido en esa provincia con las empresas de electricidad. Durante 25 años hicieron lo que quisieron, explotaron como se les antojó a las poblaciones. «Informes sumarios expedidos por las oficinas técnicas y jurídicas de la provincia de Córdoba, sin advertir el verdadero alcance y naturaleza de la gestión, dieron libre curso a la solicitud», dice la relación de lo sucedido en Córdoba que publicó el año pasado el gobierno provincial al referirse a la última incidencia que determinó el estudio jurídico, técnico y económico de la situación de la provincia y de la Compañía General de Electricidad, a raíz del cual se han producido decisiones gubernamentales y judiciales muy honrosas para el gobierno y la magistratura provinciales, que son un aleccionador y alto ejemplo para todo el país. Pero esto después de 25 años de dejar abandonados en las garras del *trust* de la electricidad de la provincia de Córdoba, los intereses

públicos y los del consumidor privado.

¡No estudiar! No estudiar, es la palabra de orden de las empresas, porque nadie mejor que ellas sabe lo que pueden perder con las constancias de un estudio sereno e imparcial. En cambio, estudiar es nuestra consigna, porque también sabemos que cuando se conocen los hechos, es imposible siquiera proponer ciertas soluciones que repugnan a la moral, a la verdad y a la justicia y que vulneran fundamentales derechos e intereses populares.

Descartado el estudio previo del problema de la coordinación de los transportes —tal como lo proponemos los diputados socialistas de la minoría de la Comisión de Comunicaciones y Transportes—, tanto por ésta como por el Poder Ejecutivo, y puestos así frente a la discusión parlamentaria del despacho de la mayoría de esa comisión, nos encontramos, de un lado, sin una base positiva para legislar, y del otro lado, sin las informaciones precisas que nos son indispensables, sea para apoyar el despacho de la mayoría o sea para impugnarlo en muchos de sus aspectos. En semejante situación los diputados de la minoría habremos de valernos de los elementos de juicio que hayamos podido reunir, de los pocos medios que están a nuestro alcance, —medios oficiales exclusivamente— para hacernos una idea aproximada de la situación de las empresas ferroviarias y de las necesidades del transporte de hombres y cosas y con el objeto de formarnos, como legisladores, una convicción que oriente nuestro pensamiento y defina nuestra actitud ante el gran problema a cuya solución nos vemos abocados.

¿Conoce el Poder Ejecutivo, conoce la mayoría parlamentaria, conoce la mayoría de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, la situación de las empresas ferroviarias, la de las otras empresas de transporte y las verdaderas necesidades de éste en el orden local y nacional relacionadas con el presente y el porvenir de nuestra economía, que es como decir de nuestro pueblo? No hay más que leer el mensaje que acompaña el proyecto del Po-

der Ejecutivo para ver que éste no se funda en ningún dato ni estudio de carácter nacional, como es de rigor en una legislación técnicoeconómica que debe aplicarse aquí, y en el que tampoco se prueba que las medidas tomadas en otros países sean adaptables o viables en el nuestro.

En todos los países las medidas relativas a la coordinación de los transportes han sido tomadas con mucha parsimonia, después de prolongados y minuciosos estudios y teniendo muy en cuenta todos los factores del problema del transporte nacional, y, en muchos casos, también internacional. Y para esto, obrando con criterio científico, se ha dejado que el problema fuera tal, es decir, que se planteara objetivamente a las empresas, a los trabajadores, al pueblo y al gobierno.

Entre nosotros se pretende coordinar sin que exista problema alguno de urgente coordinación, pues nadie, en verdad, podría afirmar que cuando el tráfico caminero, el fluvial, el marítimo, el aéreo, y aun el ferroviario son incipientes, cuando apenas comienza a haber caminos pavimentados —porque apenas si los hay de importancia en la República— que existe en el país un problema urgente de coordinación de ese tráfico, una situación tan grave que obligue a la intervención inmediata del legislador.

Lo cierto es que entre nosotros el asunto de la coordinación no se ha planteado con el fin de coordinar los distintos medios de transporte, porque en cuanto se ha querido esto se ha sancionado la ley de vialidad que, como dije antes, es una ley de coordinación de transportes, sino que el asunto ha sido planteado por las empresas como un caso de competencia de los otros medios de transporte que el Estado debe, a su juicio, evitar para impedir que se perjudique a las compañías ferroviarias.

Pero, ¿cómo hablar, señores diputados, seriamente de ganancias, de pérdidas, de prosperidad y de quiebra de las empresas sin presentar una cuenta capital limpia que permita apreciar la verdadera situación económica y finan-

ciera de las compañías ferroviarias y que pueda decidir a los legisladores a dictar disposiciones para contemplarla? ¿Cómo pretender que se dicten medidas de afianzamiento económico de las empresas, como lo ha reclamado hace un instante el señor ministro de Obras Públicas, cuando su gestión está envuelta por una embrollada red de números, de contabilidades, de interpretaciones de leyes, de productos, de gastos, de ganancias, de capitales, que no deja saber nada claro, concreto y definitivo, ni siquiera el simple dato de cuántos empleados y obreros trabajan en los ferrocarriles, que, según el señor presidente de la comisión y miembro informante de la misma, suman 140.000 y que hace un instante el señor ministro elevaba a 150.000?

Tenemos como primer ejemplo de la ignorancia en que se nos tiene de la verdadera situación de las empresas ferroviarias, este hecho que acabo de señalar.

¿Qué número de empleados y obreros ferroviarios existe en el país?

Hace unos meses, varios empleados administrativos de los ferrocarriles publicaron un folleto con motivo de las recientes reformas a la ley de jubilaciones y pensiones del personal ferroviario. En ese documento, redactado a base de cifras oficiales, se demuestra que el personal ferroviario afiliado a la Caja de Jubilaciones, es menor en una cantidad que oscila alrededor de 20.000 al que realmente trabaja en los ferrocarriles: hecho importante, no sólo por la relación que tiene con las finanzas de la caja, sino por la que tiene con los gastos y las ganancias de las empresas.

Si vamos a las fuentes oficiales de información, nos encontramos con las siguientes cifras publicadas en la memoria de la Caja de Jubilaciones Ferroviarias de 1932-33 sobre los cotizantes a la caja según planillas de cotización correspondientes al mes de diciembre de cada año:

Año 1924: 118.556 cotizantes, de los cuales descontaré 3.100 que no pertenecen directamente a los ferrocarriles nacionales o particulares, pero que es-

tán incluidos en la caja por disposiciones legales, y cuyos datos no se registran en la estadística de la Dirección General de Ferrocarriles, con lo cual quedan 115.452 cotizantes en el año 1924. Año 1928: 131.093 cotizantes, con el descuento mencionado. Año 1933: en las mismas condiciones, 129,865 cotizantes.

Si comparamos estas cifras con las de la Dirección General de Ferrocarriles — tomo de estadísticas correspondientes a 1933 — veremos que el término medio de empleados y obreros por mes, era en 1924 de 130.189, o sea 15.737 más que en las cifras de la caja; en 1928, esa cifra es de 18.847 más, y en 1933 es de 4.890 empleados y obreros más que los cotizantes que aparecen en la Caja de Jubilaciones Ferroviarias.

¿Cuál es la causa de estas cifras dispares? ¿Cuál es su objeto? Difícil sería precisarlo sin una minuciosa investigación, aunque a mi juicio ésta es una manifestación inequívoca del tejemaneje en los números ferroviarios, cuyo fin es disimular ganancias con el abultamiento de gastos y presentar siempre la situación de las empresas como muy precaria y hasta vecina a la bancarrota.

Lo probarían así las diferencias que se observan en el monto de los sueldos y salarios abonados por las empresas a su personal, pues mientras que a la Caja de Jubilaciones Ferroviarias le dan estas cifras: año 1924, \$ 212.491.000 m/n.; 1928, \$ 271.864.000 m/n., y en 1932, \$ 287.394.400 m/n., a la Dirección General de Ferrocarriles, le dan, en cambio, estas cifras: 1924, \$ 221.491.925; 1928, \$ 293.314.624; 1932, \$ 275.572,046 moneda nacional.

Por otro lado, y para apoyar lo que vengo diciendo respecto al abultamiento de las cifras relativas al personal, voy a recordar algunas manifestaciones de gran interés que se hicieron en el seno de la comisión especial de representantes de empresas y obreros ferroviarios, reunida por decreto del Poder Ejecutivo, de 20 de marzo de 1930, para discutir la revisión de los escalafones, convenios y reglamentos que las compañías solicitaron.

Habla el señor Tramonti, delegado obrero, y manifiesta lo siguiente: «Siguiendo al doctor Videla, representante patronal, en su argumentación, debo referirme a que en una de sus expresiones dijo que había 25.000 peones de cuadrilla. — *Sr. Videla.* — 25.800. — *Sr. Tramonti.* — Nosotros no estamos en condiciones de decir precisamente el número exacto de peones y tenemos que tomar de buena fe las cifras que nos dan las empresas, pero recordamos que cuando se discutió el convenio-ensayo, las cifras que nos dieron los técnicos de vías y obras, eran muy inferiores a éstas.»

Después hace uso de la palabra el delegado obrero señor Rodríguez, y dice: «Al referirse a 25.000 peones de vías y obras, Tramonti no hizo la aclaración que correspondía. Deseo hacerla para que conste en la versión taquigráfica. Es que cuando se trató con la comisión asesora el convenio, ésta nos dijo que el número de 5.930 peones de vías y obras, era el 50 % o más del personal que tenían las empresas en ese grupo, lo cual quiere decir, que no puede llegar al número de 20.000 peones de vías y obras que tienen las empresas, sobre todo en estos momentos en que se ha reducido el personal; y tanto se ha reducido, que no solamente se ha tocado a los provisorios sino también a hombres que, como hemos hecho saber al director de ferrocarriles, tenían de 18 a 20 años de servicios.»

Agregaré, para mayor aclaración de este punto tan obscuro de saber el número de obreros y empleados ferroviarios que hay en el país, que en la estadística de la Dirección de Ferrocarriles correspondiente a 1929, año inmediato anterior al en que se reunía la citada comisión mixta de obreros y empresas, se da la cifra de 36.776 obreros de vías y obras y de «telégrafo», mezcla rara de personal que no nos permite conocer el número exacto de peones de vías y obras y que dado lo reducido del personal telegrafista, nos autoriza a decir que el personal de

vías y obras denunciado por las empresas a la dirección es muy superior al declarado por los representantes de las empresas en el seno de la comisión mixta y en la anterior que discutió en 1930 el convenio-ensayo de referencia.

La cuenta capital de las empresas es, por otro lado, una verdadera piedra de escándalo, desde que las compañías existen. Por la ley Mitre, que relaciona los capitales, las ganancias y las tarifas para establecer un máximo de beneficios, pasado el cual el Poder Ejecutivo tiene derecho a intervenir las tarifas a fin de que los beneficios no pasen de ese límite legal, los capitales de las empresas que se acogieron a la ley, debían ser definitivamente fijados, y debíase, como es natural, definir e imponer las normas que regirían en lo sucesivo, para el reconocimiento de los capitales invertidos en la explotación de los ferrocarriles.

Sin embargo, desde el primer momento, ya hubo grandes diferencias entre lo que la sección control de la Dirección General de Ferrocarriles encontraba como que se había realmente invertido en la explotación y el monto de las inversiones que daban las empresas: diferencias iniciales que subsisten y a las que se han agregado cada año otras nuevas y que a raíz de la sanción de la ley Mitre, han alcanzado un relieve y una trascendencia que antes no tenían.

Tomemos un caso ilustrativo. En el tomo de Estadísticas Ferrocarrileras correspondiente a 1908, veremos que la empresa del Ferrocarril Central Argentino declara un capital de pesos oro, 175.171.456, pero una nota puesta al pie de la página 214, advierte que el gobierno sólo reconoce un capital de 149.044.379 pesos oro: cifras éstas que no son tampoco definitivas, pues en el volumen de estadística correspondiente a 1912, página XXXI, el Ferrocarril Central Argentino aparece con un capital reconocido, por decreto del Poder Ejecutivo, de fecha 19 de abril de 1910, de 152.828.911 pesos oro. A esta misma empresa del Ferrocarril

Central Argentino, un decreto del 1º de julio de 1919, le reconoce un capital de 195.668.274 pesos oro (estadística de los ferrocarriles en explotación, página XIV-1917) al 30 de julio de 1912, cuando para esa fecha aparece en el mismo tomo de estadística de los ferrocarriles de 1912, página 381, un capital reconocido de 191.469.162 pesos oro, que, según la empresa del Central Argentino, debía elevarse a pesos oro 235.869.839 o sea 40 ó 44 millones de pesos oro, más de los que le reconocía el Poder Ejecutivo, y que aquella empresa asegura haber invertido, hasta esa fecha, en la explotación de su ferrocarril. Este ejemplo, que podría multiplicarse, explica por qué sobre un capital reconocido de las empresas de 939.831.945 pesos oro al 30 de julio de 1912, el Poder Ejecutivo de aquella época observara 147.102.754 pesos oro, como incluidos indebidamente por las empresas en sus capitales.

¿A cuánto alcanza esa cifra en la actualidad? Datos oficiales publicados en el Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados del 1º de agosto de 1932, a pedido del diputado conservador por Buenos Aires, señor Cortés Arteaga, dan estas tres cifras distintas para los ferrocarriles particulares: Según las memorias anuales de las empresas, pesos 1.607.434.327 oro de capital; según el estado de los libros que llevan las empresas en Buenos Aires, pesos oro 1.638.134.402, o sea \$ 30.700.175 más que en las memorias; y según las verificaciones de la sección control de los ferrocarriles, \$ 1.387.968.527 oro, esto es \$ 567.786.736 papel menos que el capital que las empresas declaran en su contabilidad de Buenos Aires.

Esas cifras corresponden al ejercicio de 1930 y 1931; pero para el de 1934-1935, que acaba de terminar, el pretendido capital ferroviario que la Dirección de Ferrocarriles observa ha de llegar a los \$ 600.000.000 papel, se entiende, de pesos papel que valían antiguamente 44 centavos oro.

No sólo en lo que se refiere al capital invertido por las empresas la Di-

rección de Ferrocarriles tiene que observar, como indebidas, inversiones que no son tales, sino que lo mismo ocurre con los productos y gastos de explotación. En la memoria del Ministerio de Obras Públicas de 1933, pueden leerse en la página 137 y siguientes, estos datos. Ejercicio de 1930 y 1931; producto: según las empresas, 484.638.741 pesos papel, y según la sección control de la Dirección de Ferrocarriles, pesos 489.578.683. papel; gastos: según las empresas, 374.874.812 pesos papel, y según la sección control de la Dirección de Ferrocarriles, 366.925.225 pesos. Ejercicio 1931-32. Producto: según las empresas, 459.314.067, y según la sección control, \$ 461.775.897. Gastos: según las empresas \$ 353.146.534, y según control, \$ 344.084.505 papel.

Este triple juego de aumentar indebidamente el capital invertido y los gastos de explotación y al mismo tiempo reducir, indebidamente, también, los productos, que año tras año se puede observar en las cuentas de los ferrocarriles, constituye un sistema que se practica en todas las grandes empresas extranjeras de servicios públicos con el fin de aparentar ganancias reducidas, y hasta pérdidas, y exigir a los poderes públicos nuevos privilegios o a los empleados y obreros reducciones de sueldos.

A este propósito es interesante contrastar las cifras dadas por las empresas al Poder Ejecutivo en su presentación del 23 de agosto de 1934 para pedir el mantenimiento de los convenios sobre contribución y prorrateo, o sea de rebaja de sueldos y salarios, con otras cifras que se encuentran en un libro del ingeniero Enrique Chanourdie, titulado *Ferrocarriles y Caminos*, que por ser su autor una autoridad en la materia, director del Ferrocarril de Santa Fe y representante de las empresas ferroviarias y de la Dirección Nacional de Vialidad, tienen todo el prestigio de su origen. Según datos que el ingeniero Chanourdie cita como oficiales, las entradas de las empresas en 1930-31 fueron de 490.540.512 pesos papel; los gastos, 365.968.955 pesos

papel, y el producto líquido 124.481.557 pesos papel en tanto que en la presentación de las compañías al Poder Ejecutivo, a que me he referido antes y que firma el propio ingeniero Chanourdie, se dan estas cifras: entradas 490.447.972 pesos; gastos, 401.135.881 pesos; producto líquido, 89.312.091 pesos. Es decir, que en las entradas hay 2.540 pesos más en los datos oficiales; en los gastos hay 35.166.926 pesos más en la presentación de las empresas, y el producto líquido es, naturalmente, pesos 35.169.466 inferior en la presentación de las empresas que en las cifras oficiales. Para el ejercicio 1933-34, la misma situación se repite. Los datos de igual fuente son los siguientes: cifras oficiales: entradas, \$ 413.911.194; gastos, \$ 318.601.669; producto líquido, \$ 95.309.525. Cifras de las empresas: entradas, \$ 413.438.022; gastos, pesos 369.360.465; producto líquido, pesos 44.077.377, o sea \$ 473.172 más de entradas en las cifras oficiales que en las de la presentación de las compañías al Poder Ejecutivo; \$ 50.758.976 más de gastos en los datos de la representación patronal y, como es lógico, \$ 51.232.148 menos de producto líquido en la misma. También en este caso encontramos el mismo juego de disminución de las cifras de las entradas, abultamiento de los gastos y consecutiva reducción de las ganancias, con el fin de justificar ante el Poder Ejecutivo la necesidad de no suspender los convenios de rebajas de sueldos, aceptados por los trabajadores del riel ante la supuesta desastrosa situación económica de las empresas en 1931, suspensión de convenios que solicitaban la Fraternidad del personal de locomotoras y la Unión Ferroviaria.

Y ya que me estoy ocupando de los empleados y obreros ferroviarios, es oportuno examinar algunas cifras relativas a ellos, por la importancia y significación que tienen. Las empresas, en la mencionada presentación al Poder Ejecutivo, se jactan de que aquí, en el país, no ha habido los despidos en masa que se han producido en el personal ferroviario de otros países. Los

datos que se leen en la estadística de los ferrocarriles en explotación que publica anualmente la Dirección de Ferrocarriles, datos enviados por las propias empresas, prueban que esa afirmación es inexacta, pues tomando el año 1929 como año en que se inicia la crisis actual, vemos que en 1933 había unos 20.000 obreros y empleados ferroviarios menos que en 1929.

Entre esos años, el personal disminuyó por categorías en estas cifras: Vías y obras y telégrafos, 11.323; tráfico y movimiento, 6.330; tracción y talleres, 3.502. Total: 21.115 obreros y empleados menos en 1933 que en 1929. En cambio, el personal de dirección aumentó entre esos años en la cantidad de 1.045 empleados, aumento que en 1932 alcanzó a 1.282 personas. En cuanto a los sueldos, el personal de dirección que en 1929 percibió pesos 10.069.842 oro, en 1933 percibió 10.263.888, suma que en 1931, año álgido de la crisis, llegó a \$ 11.506.832. El personal de vías y obras y telégrafo percibió en 1929 por sueldos pesos oro 23.348.298, y en 1933 lo percibido fué 16.967.252. El personal de tráfico y movimiento percibió en sueldos pesos oro 50.487.001 en 1929, y en 1933 recibió 41.011.125. Y por fin, el personal de tracción y talleres, que en 1929 obtuvo en sueldos 54.416.552 pesos oro, en 1933 obtuvo 46.678.145.

Los sueldos del personal ferroviario, excepto los del de dirección que han aumentado, han disminuido, entonces en 20.800.000 pesos oro, y el número de obreros y empleados ha disminuido en 1933 en más de un 12 % respecto a 1929: porcentaje que no es muy distinto del que en general se ha comprobado en otros países, pues según un folleto que las empresas nos han enviado a los legisladores, que se titula «La situación de los ferrocarriles en el extranjero y en Francia», en Alemania la disminución del personal ferroviario ha sido de 15,2 % en 1932 con relación a 1929; en Bélgica, la disminución ha sido en 1931 con respecto a 1929 de 15,61 % en Inglaterra fué en 1932 de 11,09 % sobre 1929;

en Italia la disminución en 1931-1932, sobre 1928-1929 fué de un 13,3 %; en Suiza hubo un 3,2 % de disminución en 1932, con relación a 1930. En Estados Unidos es donde la disminución del personal alcanzó cifras más altas, pues en 1932 fué de 48,5 % sobre 1929.

Ya se ve cómo las empresas ferroviarias del país no han sido lerdas para tomar medidas de economía con el personal que no es de dirección, aun cuando hay indicios que no prueban la absoluta necesidad de esa economía, puesto que por otro lado hicieron gastos considerables que no se explican.

Por de pronto, desde que se inició la crisis en 1929 hasta 1933, esas pobres acciones ordinarias y diferidas, que se dice no reciben dividendo hace tanto tiempo, pasaron de 549.360.739 pesos oro, a 564.152.720. ¡Es asombroso, en verdad, cómo tiran su dinero los capitalistas de Inglaterra!

Las acciones preferidas, con interés fijo, entre esos años pasaron de pesos 254.060.343 oro a 235.402.792. Hay una disminución de unos 19.000.000. En cambio, las obligaciones, con garantía hipotecaria, se fueron de 630.482.170 pesos oro en 1929, a 729.705.214 en 1933, o sea una diferencia de 99.223.044 pesos oro más.

—Ocupa la Presidencia, el señor presidente de la Comisión de Obras Públicas, don Nicanor Costa Méndez.

Las anteriores cifras no indican mucha crisis en el negocio de las empresas. Tampoco lo indican ciertas inversiones de dinero. Por ejemplo: 1932 fué para todo el mundo uno de los dos o tres años algidos de la crisis, y, sin embargo, las empresas, que consumieron en conservar y renovar vías, 40.000 toneladas (números redondos), en rieles, tornillos, celisas, en 1927; 52.000 en 1928; 44.000 en 1929; 72.000 en 1930; y 22.000 en 1931; consumieron 2.256.486 toneladas en 1932, de las que correspondieron 1.927.273 a los Ferrocarriles del Estado y 329.213 a los ferrocarriles particulares. Consumieron, es una manera de decir, porque

los gastos de explotación disminuyeron en 1932 en más de 16.000.000 de pesos oro con respecto a 1931, y en vías y obras solamente la disminución alcanzó a cerca de 5.000.000, lo cual parece significar que las empresas se apropiaron de material de vías por algunos años, lo que no sugiere la idea de que sufrieran una intensa crisis y que les faltaba dinero.

Me referí antes al informe sobre el estado financiero-económico de las empresas ferroviarias que apareció en el Diario de Sesiones correspondiente al 1º de agosto de 1932. Hay entre otras cifras las relacionadas con las reservas para renovaciones, que anualmente deben practicar las empresas de acuerdo con la ley Mitre.

Los saldos de las cuentas de renovación sumaban en 1921-1922 la cantidad de 108.172,126 pesos papel; y diez años después, en 1930-31, esos saldos alcanzaban a 219.813.438 pesos papel: enorme cantidad de dinero que debía haberse invertido año tras año para renovar el material de vías y rodante y mejorar los servicios, que, fuera de los que se prestan en algunas líneas generales, son pésimos, pero que se prefirió acumular para fines que las empresas saben y que nosotros ignoramos.

A esta acumulación de millones en las cuentas de renovación, debe agregarse el inmotivado crecimiento del supuesto capital realizado por las empresas con destino a la explotación de los ferrocarriles para poder formarse un concepto apoximado de la verdadera situación económico-financiera de las compañías.

En 1922, el capital que éstas decían haber realizado era de 1.341.894.459 pesos oro; en 1932 este capital subió a 1.534.153.370 pesos oro, o sea 192.258.911 pesos oro más: cantidad evidentemente extraordinaria, si se tiene en cuenta que la longitud de las vías de los ferrocarriles particulares era en 1922 de 29.708 kilómetros, 542 metros, mientras que en 1932 era de 30.820 kilómetros, 453 metros, esto es, 1.711 kilómetros 911 metros más, lo que da 111.709 pesos oro por kilómetro de vía, cuando

al valor representado por un kilómetro de vía en los ferrocarriles particulares, aun sin depurar las cuentas del gran capitán que ellas presentan, era en 1932 de 49.972 pesos oro, considerando el capital y los kilómetros de vía en su conjunto.

Estas cifras, y las de las cuentas de renovación, son la consecuencia de los aumentos de tarifas de 1917 y de 1921, que han hecho nadar a las empresas en una abundancia de dinero tal, que la impresión que se saca de una simple y superficial recorrida de tales números es que las compañías no saben qué hacer con él, y, claro está, que esta nítida impresión no puede tampoco sugerir la idea de que las empresas particulares de ferrocarriles están al borde de la ruina y necesitan, para sostenerse, disminuir los salarios del personal y evitar la competencia de algunos camiones o autos colectivos, que en la vastedad del territorio nacional, prestan sus servicios a la población.

Para completar las cifras anteriores, señalaré que en el transcurso de la crisis actual, el capital de las empresas particulares pasó, según sus datos, de \$ 1.437.448.821 oro realizado en 1929 a \$ 1.532.846.295 oro en 1933, aumento equivalente a unos \$ 200.000.000 papel, de los que valían \$ 0,44 oro: aumento de capital que está lejos de concenar a nadie, de que las compañías están al borde de la ruina.

Agregaré, a mayor abundamiento, que el capital que las empresas decían haber realizado hasta 1933 no es el verdadero capital, pues hay otro mayor que se titula «afectado» a la explotación de los ferrocarriles, que en ese año alcanza a \$ 1.623.051.180 oro.

Y aquí encontramos otro punto obscuro de las cuentas ferroviarias. ¿Cómo pueden afectarse a la explotación de un ferrocarril, \$ 90.000.000 oro de un capital que todavía no se ha realizado, no se ha hecho efectivo, con la venta de acciones y obligaciones? Misterios de la política capitalista ferroviaria que cada día robustece más nuestra opinión de que los pretendidos aumentos de capital de nuestras grandes em-

presas de servicios públicos no se efectúan con dinero salido del bolsillo de accionistas u obligacionistas, sino con el dinero proveniente de las enormes ganancias que se les toleran y que ellas exportan o dicen exportar a Europa, para hacerlas regresar luego en parte como si fuera capital extranjero, cuando es capital argentino, y muy argentino, como que sale del suelo, del trabajo y de la vida de los argentinos.

Cierro aquí, esta parte de mi exposición, erizada de cifras oficiales, con las que he querido, aun a riesgo de molestar a la Cámara, arrojar alguna luz sobre ciertos puntos de interés público relacionados con la explotación de ferrocarriles, al mismo tiempo que demostrar que la situación económico-financiera de las empresas, que en el mejor de los casos no es clara, debe estudiarse a fin de saber a ciencia cierta cuáles son sus capitales y los verdaderos resultados de la explotación de sus líneas, pues, sin esto, considero que no estamos habilitados para dar a las empresas nuevas prerrogativas y nuevos privilegios a título de coordinación de los transportes. En esto, que es esencial, coincidimos plenamente con la resolución del último congreso de la Unión Ferroviaria, en el punto en que reclama «la legislación correspondiente que reglamente la coordinación de los distintos medios de transporte que comprenda el control estricto de los capitales que lo explotan», pues este control de los capitales es la base de toda coordinación seria y benéfica, ya que sin él, la llamada coordinación es un salto en el vacío, si no es una trampa que el capitalismo ferroviario arma al país y a sus trabajadores, y en la que sería muy peligroso caer.

Sr. Pueyrredon. — La diferencia entre el punto de vista de las empresas y el de la Dirección de Ferrocarriles es, según la junta honoraria, del 8 %. Transemos en el 4 %, y estaremos a mano.

Sr. Coca. — He leído esa cifra en el informe de esa junta, pero no me ha convencido, porque por otros exámenes de cifras oficiales, he llegado a otros

resultados. Para establecer un porcentaje cierto, habría que fijar primero la verdadera cuenta capital.

Si el problema de la coordinación de los transportes en el orden financiero y económico requiere un amplio estudio de la situación real de los ferrocarriles, como lo acabo de demostrar, no es menor la necesidad de un profundo estudio acerca de los aspectos técnicos de la coordinación, terreno en el cual sea ésta quizá más difícil de realizar, y aun de estudiar, porque los estudios y las realizaciones técnicas están determinados o dominados por los intereses económicos y siempre es difícil percibir intereses que se ocultan bajo los amplios ropajes de la ciencia puesta a su servicio.

En el libro que ya he mencionado del señor ingeniero Enrique Chanourdie se incluye el texto de una conferencia titulada «Los ferrocarriles y la ley nacional de vialidad», en la que se dicen cosas muy interesantes que son para los profanos una verdadera revelación de las complejidades técnico-económicas que presenta a cada paso el problema de la coordinación de los transportes.

Ya dije anteriormente que la ley de vialidad es de coordinación de los transportes, y la citada conferencia del señor Chanourdie, representante de las empresas ferroviarias en el directorio que crea esa ley, lo prueba plenamente, por cuyo motivo y por la autoridad del autor, lo voy a seguir en esta parte de mi exposición.

Sr. Pueyrredon. — ¿En qué página del libro es, señor diputado?

Sr. Coca. — Es todo el capítulo que comprende la conferencia cuyo título cité anteriormente.

Las empresas ferroviarias saben muy bien cuál es el valor económico del camino — y aquí llamo la atención del señor diputado Palacio — y no ignoran el menor detalle de cuanto se refiere a lo que el camino les beneficia o no, como no ignoran que nuestro país tiene, podríamos decir, hambre de caminos, para que sus habitantes puedan

trasladarse de uno a otro lado de su vasto territorio o transportar los frutos de su trabajo adonde les conviene, en las mejores condiciones posibles.

Por eso, no se opusieron nunca los empresas a la construcción de caminos, de «ciertos caminos» como dice el ingeniero Chanourdie, para distinguir los caminos «objetables» de los «inobjetables». Estos, los «inobjetables», son los caminos radiales que conducen a las estaciones de ferrocarril, desde el fondo de las campañas productoras de cereales o de ganado, y por esta razón, las empresas han abonado de muy buena gana, en virtud de la ley Mitre, y hasta la fecha, unos 85.000.000 de pesos para construirlos. Pero, si se da el caso de que estos caminos radiales se los une a un camino que siga, aunque sea a gran distancia, la línea del ferrocarril, entonces, esta línea troncal y los caminos radiales ya se vuelven «objetables» y hasta peligrosos, porque forman, o pueden formar, un sistema caminero por el que puede desarrollarse un tráfico que se quita, o se puede quitar, al ferrocarril, porque, de cualquier manera, aun en las peores condiciones, iría a parar al ferrocarril.

Esta contingencia desagradable ha inducido a las empresas ferroviarias a solicitar y a obtener una representación en la Dirección de Vialidad, con el objeto de seguir de cerca la política caminera de la citada repartición y procurar dirigirla hacia la construcción de «buenos» caminos y evitar la construcción de los «malos» — buenos o malos, según los intereses de las empresas ferroviarias — o, si esto no es posible, tender a que se construyan los «menos desastrosos», como diría el distinguido director del Ferrocarril Sud, sir Herbert Gibson, con característica y gráfica frase.

El concepto de lo bueno y de lo malo, es de lo más relativo en materia de caminos. Podemos partir de la base — escribe el ingeniero Chanourdie — de que «el problema vial argentino, es casi tanto el del trazado de los caminos, como el de la mejora de los existentes,

sobre todo, si tenemos en cuenta que del punto de vista ferroviario la competencia del camino o la coordinación de los transportes, dependen, en gran parte, del tipo de calzada que se adopte, de lo cual saco esta conclusión: del punto de vista de las empresas ferroviarias, el buen camino, es el camino de tierra, intransitable la mayor parte del tiempo; y el mal camino, el «camino desastrosos», es el camino afirmado por el cual se circula con comodidad en cualquier época.

En estas relatividades camineras, podemos anotar otra observación. La ley de vialidad, en su artículo 17, dice que «el trazado de los caminos se hará, en lo posible, siguiendo la menor distancia entre los puntos extremos o entre las localidades intermedias de importancia, con las desviaciones impuestas por la topografía del terreno y conveniencias del transporte». Esta es una disposición de sentido común, pues siempre es el camino recto el más corto y el más económico para ir de un lugar a otro, y, desde luego, el más conveniente. Sin embargo, a la dirección del Ferrocarril Central Argentino le parece un defecto, nada menos que «de principio», por la razón de que adoptándolo, los caminos paralelos a la red de sus líneas, alcanzarían al 79 % de la misma. Esto significa que si estuvieran en la mano de ese ferrocarril disponer del trazado de un camino entre Buenos Aires y Tucumán, lo haría construir vía Chaco, para evitar toda superposición con sus líneas.

Es fácil advertir, en ciertas opiniones técnicas de los dirigentes ferroviarios, la dominante preocupación económica que las anima e inspira, y cómo la ciencia asalariada guiada por el interés, va a veces demasiado lejos. Esto no obstante la aplicación de la ley de vialidad, ha planteado problemas de gran importancia técnica y económica, relacionados justamente con la verdadera coordinación de los transportes, como el que planteó en la Dirección de Vialidad el Ferrocarril Sud, cuando se

trató de construir un camino troncal en la provincia de Buenos Aires.

A juicio de esa empresa, los caminos más convenientes son los más directos y, precisamente, los que corren junto al ferrocarril. «Una ruta lindera con la línea principal ferroviaria desde Buenos Aires a Mar del Plata, dice, es la que sería menos desventajosa para los intereses del Ferrocarril Sud». A este trazado de caminos, el señor Gibson lo llama «paralelismo en contacto», y el trazado opuesto, que denomina «bisección de zona», consiste en un camino troncal, alejado del ferrocarril, que corre en la misma dirección y que, debido a este alejamiento, puede crearse a ambos lados una zona de influencia con tráfico propio, al que, además, podría agregarse parte o todo del tráfico que afluyera al camino troncal por los radiales que «seccionaran» la zona para unir pueblos, con o sin estación ferroviaria, al camino troncal.

Pues bien; parece que las perspectivas de que a lo largo del Ferrocarril Sud, aunque sea a varias leguas de distancia, se forme un sistema troncal y radial de caminos que pueda tener un tráfico propio y aun absorber parte del que tiene ese ferrocarril, inquieta a sus directores, y por esto prefieren el sistema de «bisección de zona», al de «paralelismo en contacto», que, sin embargo, es repudiado por las otras empresas por considerarlo sumamente perjudicial para sus intereses.

En el libro del ingeniero Chanourdie, se publican varias opiniones de técnicos y dirigentes ferroviarios contrarias a las sostenidas por el Ferrocarril Sud y esta divergencia fundamental en un asunto, al parecer, tan sencillo como el de decidir si los caminos nacionales deben correr a algunos metros de distancia de las líneas de los ferrocarriles o deben correr a algunas leguas, divergencia que surge en el momento de llevarse a la práctica la ley de vialidad, prueba cuán lejos están los hombres más destacados en la organización y dirección de los negocios ferroviarios, de tener un concepto claro y un criterio definido sobre un punto tan esen-

cial como es el de los trazados de los caminos, por inexistencia, sin duda, de los estudios previos indispensables.

La falta de elementos de juicio y la discordancia de opiniones en esta cuestión de los caminos, que es uno de los aspectos más importantes de la coordinación de transportes, se encuentra documentada en las respuestas que las empresas ferroviarias dan a las consultas de la Dirección de Vialidad, respecto al trazado de las rutas troncales.

Ya hemos visto la discusión a que ha dado lugar la opinión de los directores del Ferrocarril Sud. El ingeniero Chanourdie no se anima a expresarse sobre ese problema más que con interrogantes. «¿Interesa, dice, a los ferrocarriles, que se tracen y construyan carreteras más o menos distantes de sus vías, a sabiendas de que los caminos existentes, próximos a ellas, no han de desaparecer y seguirán siendo traficados por lo menos en los períodos no lluviosos, en el supuesto poco probable de que no sean también mejorados por la acción de los municipios o consorcios locales? Este dilema presenta sin duda, agrega, la fase más interesante a considerar en materia de trazados de los caminos de la ley vial, en sus relaciones con los intereses ferroviarios. El ha dado lugar a serias discusiones y divergencias de criterio en el propio seno del directorio de la Dirección General de Vialidad; posiblemente dará lugar a otras, cuando ustedes entren a considerar el problema a resolver (el ingeniero Chanourdie dirigía la palabra a la junta de representantes y gerentes de ferrocarriles), el cual resume lo antedicho en cuanto atañe a la competencia de las futuras carreteras y de los ferrocarriles, como que hasta el concepto impreciso de la coordinación de transportes se transparenta en él. Insisto, pues, con este otro interrogante: ¿en el caso de dos líneas férreas paralelas, está la solución en convertir en carretera uno de los dos caminos existentes al costado de las dos vías, sino los dos, o en construir la nueva carretera más o menos equidistante entre ambas líneas? ¿Cuál es la solución a

adoptar del punto de vista ferroviario? No nos apresuremos — se responde a sí mismo el distinguido orador — a satisfacer el interrogante.»

De las anteriores referencias quiero extraer algunas conclusiones que estimo importantes. La primera de todas, es el propósito, que las empresas ferroviarias no ocultan, de considerar el camino como un complemento del ferrocarril, lo que equivale a sostener que el camino, existirá o no, o existirá en las condiciones que convenga a las empresas, con prescindencia de las conveniencias públicas, que son las únicas que deben primar, y que en un país que se está formando son grandes y graves, como explicaré después, si el interés de las empresas predomina en la solución del problema de los transportes y su coordinación.

La segunda conclusión, es que, sometido el camino a la condición subalterna de complemento del ferrocarril, uno de los factores fundamentales de la coordinación, del punto de vista de las empresas ferroviarias, estaría dominado por éstas, y subyugado el camino, poco se necesitaría para reducir a la impotencia el transporte automotor, y, si por acaso, el camino no pudiera ser sometido del todo a las empresas, el proyecto que discutimos sometería a su férula el transporte automotor, lo que vendría a ser lo mismo del punto de vista de los intereses de las empresas ferroviarias, puesto que es igual tener vehículos y no tener caminos, que tener caminos sin vehículos que los utilicen.

La conclusión tercera, es que de todos los puntos de vista a tener en cuenta, de todos los factores del problema de la coordinación de los transportes a estudiar, ni siquiera los relativos a las empresas ferroviarias, las más capaces de tener un punto de vista propio que sea claro y un concepto definido de lo que conviene, lo tienen todavía, debido a la complejidad del asunto del trazado de los caminos, «tan complejo — dice el señor Chanourdie — tal vez, como pronosticar el resul-

tado que pueda tener la realización del plan vial sobre el porvenir de las empresas ferroviarias». Palabras que prueban la necesidad de ir con cuidado antes de dar pasos definitivos, como sería la sanción del proyecto de la mayoría de la comisión, encaminado a dar al problema general de la coordinación, orientaciones que juzgamos extraviadas y graves para el porvenir de nuestra economía y para los intereses positivos de nuestros trabajadores.

En resumen, los caminos de la ley Mitre, hechos con la contribución de las empresas ferroviarias, se ejecutan en su mayoría de acuerdo con los puntos de vista de éstas, según lo manifiesta con toda claridad y franqueza el ingeniero Chanourdie en su libro, página 135. Los caminos de la ley de vialidad corren el peligro de construirse, también, siguiendo los trazados que convenga a las empresas, como lo indican las discusiones entre sus técnicos y dirigentes, que versan únicamente en encontrar los mejores trazados del punto de vista ferroviario, o capitalista ferroviario, para decirlo mejor, con prescindencia completa de los intereses del país; y la circulación de automotores, que prestan servicios públicos en nuestra red caminera, sería, de aprobarse el despacho de la mayoría de la Comisión de Comunicaciones, controlada y dosificada por las compañías ferroviarias en la forma que mejor conviniere a sus intereses. Tendríamos, así, caminos y tráfico caminero enteramente dominados por las empresas y convertidos en súbditos de su majestad el dividendo del capital ferroviario.

En la mayor parte de los países donde se ha manifestado con alguna intensidad la crisis del transporte ferroviario, el problema que se plantea queda resuelto, hasta donde se pueden resolver estos asuntos de antagonismos de intereses dentro del régimen capitalista, que crea y mantiene esos antagonismos, con los reajustes técnico-económicos conocidos, y hasta diría clásicos: despido de empleados y obreros, rebaja de sueldos, disminución de

servicios que no rinden, supresión de servicios inútiles y, sobre todo, mejoramiento de los servicios ferroviarios y extensión y adaptación de los mismos a los más modernos, baratos y eficaces, y, por ello, preferidos por el público, medios de transporte. En los países mejor organizados, las empresas ferroviarias, de acuerdo con los gobiernos, y también con su ayuda, han realizado una política de defensa de sus intereses consistente en disminuir gastos y en recuperar tráfico de pasajeros y cargas mediante mejoras en los servicios que prestan. El principio de la competencia ha sido conservado, en lo posible, limitándose los gobiernos a ciertas reglamentaciones que la hagan menos violenta, pero sin suprimirla. Nadie se ha permitido en esos países, ni aun proponer medidas drásticas destinadas a impedir el desarrollo de las redes camineras, a subordinarlas a los intereses de las empresas ferroviarias, si ya existen, y a obstaculizar que se desenvuelvan los medios de transporte aéreo, fluvial, marítimo o terrestre, porque en ninguna parte se admite que por mantener un interés creado tenga que paralizarse el progreso de una sección tan importante de la economía como es el transporte de hombres y de cosas: progreso esencial en la vida de una nación cualquiera, y más en la Argentina.

La manera con que se ha encarado la solución del mismo problema en nuestro país, es completamente distinta. Las empresas han reducido el personal, y los sueldos y salarios, por un lado, y, por el otro, se esfuerzan en conseguir medidas legislativas que impidan el desarrollo del transporte por automotor y se mueven con la mayor energía y habilidad para que la red caminera argentina sea trazada según el punto de vista de los intereses ferroviarios. El punto de vista de los intereses nacionales no les importa a las empresas ni lo tienen para nada en cuenta, a pesar de que en nuestro país, vasto y despoblado, la coordinación de los transportes es un problema más im-

portante que en los países de la vieja Europa, porque es al mismo tiempo que un problema de economía, un problema de organización nacional: de organización del pueblo argentino como Nación, de pueblo que se forma y que pugna por devenir una verdadera nacionalidad, una persona social definida, autónoma y libre.

Es en este sentido que conviene establecer, en primer término, que por el estado actual de nuestra evolución el problema del desarrollo nacional argentino no es idéntico al de ningún otro pueblo. No lo es, desde luego, al de los pueblos europeos de antigua formación, por el simple y fundamental hecho de que nos estamos formando, organizando. Ni lo es, tampoco, al de pueblos también nuevos y en formación, de un aspecto físico parecido al nuestro, como Australia, Nueva Zelanda y Canadá, pero que están en otras latitudes, sus fuentes de producción no tienen ni la diversidad ni la riqueza potencial de las argentinas, su historia y composición demográfica son distintas, que por pertenecer a la supercomunidad nacional británica, no están, como la Argentina, libradas a su propio esfuerzo, capacidad y medios para la ardua e histórica tarea de constituirse, organizarse y desarrollarse.

La idea de que somos un pueblo que se forma, que se estará formando durante muchos años, es esencial y hay que tenerla siempre muy presente cuando se trata de los grandes problemas de organización técnica y económica, como el de la coordinación de los medios de transporte, porque las soluciones que convienen a los pueblos ya formados, o de formación diferente de la nuestra, no son los mismos ante un mismo problema de orden general, pues para el pueblo que se forma, igual que para el adolescente, lo principal es desarrollar sus facultades o adquirir las que no tenga, mientras que para el pueblo ya formado lo principal es aplicar las facultades que ya tiene desenvueltas. A un pueblo ya formado puede no interesarle mucho el más amplio des-

arrollo de su personalidad colectiva, y hasta puede renunciar a una cierta amplitud de actividades o libertad de desarrollo interno, puesto que no los necesita más que en un grado mínimo, lo que no puede hacer un pueblo que se está formando, pues para él, como para el joven, la multiplicación de sus horizontes, la libertad de moverse en todos sentidos, supone libertad para desarrollarse e implica una condición necesaria de su desenvolvimiento, una condición indispensable para que pueda seguir sin trabas ni cortapisas su trayectoria histórica.

Con estas consideraciones quiero significar que es vital para nuestro pueblo el no atarse indefinidamente a intereses creados alrededor de reducidos grupos sociales de capitalistas internos, o bien depender exclusivamente de intereses capitalistas del exterior, porque esto tiene, y va a tener mucho más en lo sucesivo si dejamos que las cosas sigan como hasta ahora, una influencia perniciosa en nuestro desarrollo como nación independiente y libre.

Esta dependencia interior y exterior tiene su base en una producción demasiado uniforme, demasiado especializada que, hasta cierto punto, puede convenir a los pueblos muy evolucionados, pero que no nos concierne a nosotros.

El caso de Inglaterra es muy aleccionador. Este país se ha levantado por sus industrias urbanas, constituyéndose, durante siglos, en el taller y en la fábrica de Europa y aun del mundo, y dejando en un lugar muy secundario sus industrias rurales, pues económicamente le convenía más exportar productos industrializados e importar materias primas y alimentos. Todo esto ha podido hacerlo Gran Bretaña en una Europa y en un mundo de industria artesana y medieval, sobre la que tenía una enorme superioridad técnica y económica: la de sus manufacturas y fábricas, de moderno tipo capitalista, y una no menor superioridad financiera en la acumulación de capitales a costa de los productores y consumidores, tan peculiar del régimen capitalista. No

lo podría hacer ahora, si debiera empezar, como hace dos o tres siglos, la era de industrialismo moderna, que es la de su propio industrialismo, ahora en que Inglaterra pretende estimular su agricultura y su ganadería o afirmar el Imperio Británico en el consumo de los productos agrícolas ganaderos de sus colonias, porque el mundo ha evolucionado, las industrias urbanas se han extendido en muchos países y han progresado en ellos tanto o más que en Inglaterra, y porque esta evolución general ha promovido y acentuado la tendencia a «bastarse a sí mismo», la política proteccionista, la dirección de la economía capitalista por el Estado en manos de los partidos que responden a los intereses del capitalismo.

La Argentina, señor presidente, se ha engrandecido hasta este momento gracias a varios factores económicos concurrentes. El desarrollo de las industrias rurales, que trabajan para la exportación y permiten la considerable importación que tanto ha elevado el nivel de vida de nuestro pueblo, y el constante crecimiento de la población que ha facilitado la creación y expansión de las industrias urbanas y de los grandes servicios públicos con un mercado interno cada día más importante, que podría, si se siguiera con firmeza la política inmigratoria de otros tiempos, absorber buena parte de la producción rural, particularmente la carne, hasta un punto que hiciera de muy relativa importancia el grave problema de los precios del cereal y de la colocación en el mercado inglés de los productos ganaderos.

Como se ve, nosotros tenemos posibilidades de desarrollo interno que no tienen los países viejos, aun los más poderosos, como Inglaterra, obligados a sostenerse y a progresar con economías subsidiarias y enfeudadas de otros pueblos que los atan a las metrópolis políticas o económicas, convertidas así en las dueñas de sus destinos.

Digámoslo, señor presidente, con entera franqueza. La evolución del pue-

blo argentino no puede girar alrededor de la cuota de carne exportable a Inglaterra, y no podemos tampoco sacrificar a la cuota de carne nuestros servicios públicos hasta reducirlos a feudos de empresas extranjeras que dosifican nuestro desarrollo industrial y comercial con las empresas de electricidad y nuestro desarrollo urbano y rural con las compañías de transporte, empresas que no actúan aisladas, sino que forman parte de todo un sistema técnico-económico organizado para explotarnos como pueblo.

Repito que los servicios públicos argentinos más importantes no están atendidos por empresas extranjeras aisladas. ¿Quién no se da cuenta de que las empresas ferroviarias forman prácticamente un solo cuerpo? ¿Quién no observa lo mismo con las empresas de electricidad? ¿Quién ignora las vinculaciones de las grandes empresas de tranvías con las de ferrocarriles y de electricidad? ¿Quién no sabe que si la electricidad se produce en usinas térmicas en un país como el nuestro, privilegiado en fuerzas hidráulicas, no es sino para favorecer el carbón europeo y a las empresas navieras que tienen así asegurados sus fletes de ida y vuelta para sus navíos, que van con frutos del país y vienen cargados con productos industriales y con carbón?

No denuncie estos hechos como un mal absoluto, pero sí digo que los perjuicios que nos causan, mayores quizás, que los beneficios que nos proporcionan, se reducirían mucho y se pondrían en camino de eliminarse por completo, si se emprendiera en el país una política enérgica tendiente a que las empresas de servicios públicos estén al servicio de la economía nacional y al de economías de otros pueblos, porque, de no ser así, va a imponerse a breve plazo, y como una necesidad imperiosa para el normal desenvolvimiento de nuestra existencia colectiva, la nacionalización de esas empresas.

Afirmamos que esas compañías de servicios públicos no pueden quejarse con razón, pues aquí han tenido, por-

que se les han dado o porque lo han tomado, todos los medios de ganar dinero, tanto mediante privilegios de toda naturaleza, como aprovechando del crecimiento del país, del que en parte máxima se han beneficiado.

El carbón de piedra, que constituye más de un tercio de las mercancías que se importan (el 35,2 % de las importaciones en 1933), no paga derecho de importación y en su casi totalidad se emplea en empresas de servicios públicos.

En 1933 los ferrocarriles particulares gastaron en carbón 8.702.457 pesos oro y en años más prósperos, como en 1928, han llegado a gastar carbón por 15.000.000 de pesos oro, lo que es una notable contribución argentina al sostenimiento de la producción hullera inglesa, como lo es también el consumo de otros materiales que por valor de más de 2.000.000.000 de pesos han sido importados por las empresas ferroviarias sin pagar derechos desde 1910 hasta 1933. Ni siquiera se ha tenido en cuenta que muchos artículos importados podían haberse adquirido en el país, pues los ferrocarriles los adquieren en los países de donde es originario su capital, lo que es una especie de proteccionismo a las industrias de dichos países. Sobre este punto, conviene recordar que los obreros ferroviarios han tenido que plantear serias cuestiones a las empresas para que construyeran en los talleres que tienen en la Argentina, coches que se empeñaban en traer de Inglaterra, aun debiendo dejar sin trabajo a muchos trabajadores argentinos.

Conviene hacer notar, pues, que las concesiones de ferrocarriles no son sólo una autorización para explotar industrias nacionales de pingües rendimientos, sino que son al mismo tiempo medios de formar una segura y valiosa clientela para las industrias inglesas o francesas, que con la exención de derechos aduaneros obtienen una importante sobreganancia en todos los artículos que importan los ferrocarriles para su uso.

Con motivo de la sanción de la ley Mitre, número 5.315, se generalizó la liberación de impuestos para todas las importaciones destinadas al servicio ferroviario y en compensación se fijó un impuesto del 3 % a las ganancias líquidas de las compañías ferroviarias, con la obligación por parte del gobierno argentino, de emplear su producido en la construcción de caminos que conduzcan a las estaciones. Pues bien; hasta la fecha, ese 3 % ha producido, desde 1908, unos 85.000.000 de pesos, mientras que el monto de los impuestos que han dejado de abonar las empresas excede los 250.000.000 de pesos en estos veinticinco años.

En cuanto a las tarifas, es conocido el hecho de que las empresas sostienen el criterio de que deben relacionarse con el valor de las mercancías y no con el precio de costo del servicio: criterio absurdo que significa materializar la pretensión intolerable de constituirse en partícipes de las ganancias o en socios de los productores argentinos. Pero esto, ocurre solamente cuando los precios de los frutos del país son altos y les sirven para fijar tarifas expoliadoras a su transporte. Tenemos, así, según datos que tomo del mencionado libro del señor Chanourdie, relativo a cargas y productos en las empresas de capital británico, que el transporte de cereales en 1924-25, fué de 7.570.712 toneladas, que dieron un producto de \$ 26.472.817 oro, o sean \$ 7,30 oro la tonelada; en 1933-34, las toneladas transportadas fueron de 12.155.013 y su producto \$ 37.666.428 oro, esto es, \$ 7,09 oro la tonelada, un poco menos que en 1924, mientras que los precios de los cereales fueron, según datos del Boletín Mensual de Estadística Agropecuaria del Ministerio de Agricultura, los siguientes: en 1924: trigo, \$ 12,46 papel los 100 kilos; lino, \$ 20,77 papel por la misma cantidad; maíz, \$ 9,57 papel. En 1934: trigo, \$ 6,12 papel; lino, \$ 12,85 papel; maíz, \$ 5,72 los 100 kilos, en el mercado de Buenos Aires.

La disminución en el producido de las toneladas transportadas, es en 1934,

un 11 % menos que en 1924, en tanto que el precio del trigo descendió un 103 %, el del lino un 61 % y el del maíz, un 67 por ciento.

En la planilla de datos que estoy comentando, hay un rubro titulado «otras cargas», que por sus cifras, es muy importante. No es carga de cereales, harina, pasto seco, azúcar, caña, vino, cerveza, maní, papas, petróleo, nafta, carbón, vegetal y de piedra, madera, materiales de construcción, frutas, legumbres, alcohol, yerba, ni naranjas. Serán, sin duda, artículos industriales. Pues bien: estos artículos fueron transportados en cantidad de 5.486.831 toneladas en 1922, con un rendimiento de 40.083.140 pesos oro, lo que da \$ 7,30 oro la tonelada; y en 1934 se transportaron toneladas 2.729.005, las cuales rindieron pesos 20.257.771 oro, es decir, \$ 7,40 oro la tonelada, de lo que resulta un ligero aumento en las tarifas, no obstante la enorme baja de los precios en todos los productos.

Los datos del ingeniero Chanourdie, parten de 1924, año en el cual las tarifas ferroviarias habían tenido grandes aumentos, anteriores unos, a los aumentos de sueldos del personal después de la huelga de 1917, y otros, después de la sanción de la ley de jubilaciones ferroviarias que sirvieron para justificar los aumentos autorizados por decreto hasta 1922, y los que sin autorización se permiten hacer las empresas moviendo las clasificaciones de las mercancías que transportan.

Todo cuanto se refiere a tarifas ferroviarias está envuelto en un espeso velo de misterio para los profanos, como es casi todo nuestro pueblo. Pero la verdad es que esas tarifas pesan como una losa de plomo sobre la producción y el consumo del país. Los últimos y grandes aumentos de tarifas provienen de los tiempos de la guerra de 1914-18, de las huelgas ferroviarias de 1917, y de la sanción de las leyes de jubilaciones ferroviarias, como acabo de decir, acontecimientos que sirvieron a las empresas para obtener aumentos de tarifas a título de compensación por el mayor

costo del combustible, por el mejoramiento de las condiciones de trabajo de los obreros y empleados y por las erogaciones que exigían los aportes patronales a la Caja de Jubilaciones, aumentos de tarifas que son muy superiores a lo que legítimamente podían exigir. Pero con esta particularidad: que cesan las causas que motivaron los aumentos, pero éstos permanecen.

Una tonelada de carbón que valía en 1930, \$ 9,30 oro, llegó a valer en 1918 hasta \$ 19,60, pero en 1922 ya había descendido su precio a \$ 13,30 la tonelada, que en 1932 valía solamente pesos 8,50.

Una tonelada de petróleo costaba en 1913, \$ 11,76; en 1918 su costo era de \$ 32,43; en 1922 descendió a \$ 16,59, y en 1932 descendió todavía más: a 7,33.

Diez metros cúbicos de leña, que valían en 1913, \$ 11,76 y en 1918 costaban \$ 29,13, descendió su precio en 1922 a \$ 25,73 y en 1932 a pesos 21,43.

Diez kilos de aceite que costaban en 1913 \$ 1,02, llegaron a costar \$ 1,95 en 1918 y 2,34 en 1922, descendiendo en 1932 a pesos 1,15.

La grasa, que costaba 15 centavos los diez kilos en 1913, en 1918 costó 1,71; en 1922 su costo fué de 1,45, y en 1932 fué de 2,50. Es curioso lo que ocurre con este material: al revés de los otros, ha encarecido en forma extraordinaria, a pesar de que la materia prima es nacional. Además, mientras los ferrocarriles particulares abonan por diez kilos de grasa \$ 2,24, los del Estado pagan por la misma cantidad de este material, pesos 4,32. ¡Cómo se ve que andan por ahí los frigoríficos!

Los precios citados son términos medios de todos los ferrocarriles del país; y por el dato que acabo de dar, relativo a la diferencia de precios que por la grasa pagan los ferrocarriles del Estado respecto a los particulares, se puede apreciar que éstos tienen siempre precios inferiores al término medio citado.

Por otra parte, las empresas particulares han adquirido en el país explotaciones de petróleo y es seguro que poseen en Inglaterra minas de carbón, como

también lo es que tienen intereses en los frigoríficos. De manera, que los precios reales que se pagan por los materiales son difíciles de conocer en consorcios capitalistas que son sus propios proveedores en muchos de los materiales que utilizan en explotaciones importantes como lo son los ferrocarriles.

—Ocupa la Presidencia, el señor presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, doctor Carlos A. Pueyrredon.

Este asunto de los precios, es decir, de los gastos ferroviarios, debería ser estudiado a fondo por la Dirección de Ferrocarriles, la que no lo hace así, limitando su pseudo control a una fiscalización superficial que sirve de poco y de la cual no saca ni siquiera las consecuencias que debería sacar para aconsejar al gobierno medidas conducentes a evitar cuentas de gastos desmedidos, echeminadas a disimular ganancias intolerables.

Los precios de los materiales han bajado; el último decreto del Poder Ejecutivo, fechado el 10 de agosto próximo pasado, en base al conocido laudo presidencial, arrebata a los ferroviarios casi todas las mejoras que sirvieron para conceder a las empresas enormes aumentos de tarifas; pero estos aumentos no se tocan, antes al contrario, se amenaza con otros nuevos, y se va derechamente a ellos con la pretendida coordinación que la mayoría de la Cámara quiere sancionar.

Los aumentos de tarifas, desde 1914 a 1922, han alcanzado para el Ferrocarril Central Argentino, a un 93 %; para el Ferrocarril del Sud, a un 153 por ciento; para el Ferrocarril Oeste, a un 136 %, y para el Ferrocarril Pacífico, a un 146 %. Si tomamos las tarifas para pasajeros, que son las más claras y comprensibles, aunque no las que se han elevado más, vemos que en 1913 el Ferrocarril Central Argentino cobraba los pasajes de primera clase a 4,4 centavos papel el pasajero kilómetro, y los de segunda clase a 2,7,

mientras que en 1933 la tarifa es de 6,6 centavos por pasajero kilómetro en primera clase y 3,6 en segunda clase.

El Ferrocarril Oeste cobraba en 1913, 4,4 centavos la primera clase y 2,7 la segunda, en tanto que en 1933 la tarifa era de 7,5 la primera clase y 4,6 la segunda, con la particularidad de que la tarifa de 1913 regia hasta 400 kilómetros y la de 1933 hasta 350, lo que también implica un aumento de tarifa.

El Ferrocarril Pacífico cobraba en 1913, la tarifa de 3,7 la primera clase y 2,4 la segunda, y en 1933 cobraba 7,6 la primera y 4,3 la segunda, por pasajero kilómetro.

El Ferrocarril del Sud, que cobraba en 1913 la tarifa de 4,4 centavos la primera clase y 2,9 la segunda clase por pasajero kilómetro, cobró en 1933 un tarifa escalonada en la siguiente forma: de 1 a 100 kilómetros, 6,8 centavos la primera clase y 4,1 la segunda por pasajero kilómetro; de 100 a 300 kilómetros, 6,8 la primera clase y 3,8 la segunda; y de 301 a 540, cobró 4,2 la primera y 2,9 la segunda.

Y para comprender lo que significan estos aumentos de tarifas habidos desde 1913, debe tenerse presente que en ese año los ferrocarriles particulares transportaron 80.000.000 de pasajeros; 37 de primera clase y 43 de segunda, y que en 1932 transportaron 137 millones: 61 de primera clase 76 de segunda. En estas cifras debe notarse la enorme proporción de pasajeros de primera clase: hecho único en el mundo, pues en ningún país se registra una proporción tan elevada de pasajeros de primera clase, que son los que pagan la tarifa más alta.

Lo mismo ocurre con el tráfico urbano y suburbano de pasajeros, que tanto para la primera clase como para la segunda abonan las tarifas más elevadas, tráfico que se ha intensificado considerablemente desde que las empresas han electrificado sus líneas locales.

No conocemos las cifras del tráfico urbano y suburbano de pasajeros en

1913 para compararlas con las actuales; pero para formarse una idea de cómo las empresas ferroviarias han aumentado sus entradas por el solo aumento del tráfico urbano y suburbano, que es una consecuencia del aumento de la población de Buenos Aires y de los pueblos que la circundan, bastará decir que el Ferrocarril del Sud transportó en 1915, en todas sus líneas, 22.000.000 de pasajeros, en cifras redondas, y en 1923 su tráfico urbano y suburbano fué de 40.000.000 de pasajeros, y en 1932 fué de 50.000.000; que el Ferrocarril Central Argentino transportó en 1915, en todas sus redes, 20.000.000 de pasajeros, y en 1923 su tráfico urbano y suburbano, nada más, fué de 31.000.000, y en 1932 fué de 40.000.000. Y el Ferrocarril Oeste, que en 1915 transportó, en total 8.000.000 de pasajeros, en 1923 transportó, sólo en su radio urbano y suburbano, 12 millones, y en 1932 los pasajeros transportados en ese radio fueron 22.000.000.

De paso que demuestro cómo las empresas ferroviarias no pueden quejarse por el desarrollo de sus negocios, señalaré que ese desenvolvimiento del tráfico urbano y suburbano de los ferrocarriles, que a tarifa de ferrocarril se realizan servicios de tranvías y de ómnibus, es anormal y constituye uno de los aspectos más oscuros de los proyectos de ley de la llamada coordinación local y nacional, que contra viento y marea sostienen el Poder Ejecutivo y la mayoría de la Cámara, pues por estos proyectos se mantiene y consolida esta anormalidad, cuando en todos los países que han coordinado de verdad, lo primero que se ha hecho es suprimir servicios de ferrocarril a corta distancia, que pueden ser efectuados con tranvías, ómnibus, colectivos, o autovías en condiciones de más frecuencia y mayor economía, lo que a mi juicio prueba que no se tiene el propósito de coordinar sino el de dejar en manos de las empresas ferroviarias el mayor tráfico posible aunque ello sea antieconómico y esté en pugna con el progreso técnico alcanzado en la in-

dustria del transporte urbano de pasajeros.

El crecimiento del tráfico local de pasajeros es tan grande en los últimos años, que con dificultad se encontraría en otros países un caso igual. El Ferrocarril Oeste, por ejemplo, que en 1913 transportó en su radio suburbano, pasajeros 6.223.000, con un producto de 716.173 pesos oro, en 1927 transportó 18.357.000 pasajeros, que le produjeron 1.905.000 pesos oro. Lo mismo sucede con los ferrocarriles cuyos servicios locales han adquirido en poco tiempo un desarrollo extraordinario por el simple hecho del crecimiento de la población de la ciudad de Buenos Aires y pueblos circunvecinos.

El desarrollo del país en producción y población acrecentó en cantidades extraordinarias los negocios y las ganancias de las empresas.

Estas, cuando argumentan sobre su situación actual, acostumbran partir de 1928 ó 1929, años cumbres, diríamos, en materia de ganancias, pero hay que partir de años anteriores.

En números redondos, tuvieron este movimiento: en 1918, pasajeros, 53 millones; cargas, 36.000.000 de toneladas; productos, 158.000.000 de pesos oro; ganancia, 42.000.000 de pesos oro. En 1919: 69.000.000 de pasajeros; 38.000.000 de toneladas; 184.000.000 de pesos oro de productos y 51.000.000 de ganancias. En 1920: 81.000.000 de pasajeros; 39.000.000 de toneladas de carga; 205.000.000 de pesos oro de productos y 41.000.000 de utilidad. En 1921: 85.000.000 de pasajeros; 31.000.000 de toneladas de carga; 188.000.000 de pesos oro de productos y 29.000.000 de ganancia. En este año se aumentaron las tarifas y el resultado fué: año 1922, 99.000.000 de pasajeros; 32.000.000 de toneladas de carga; 196.000.000 de pesos oro de productos y 59.000.000 de utilidad.

En ese año se produjo un fenómeno que conviene destacar. Las empresas exhibieron unos gastos muy elevados que redujeron las ganancias de 1921 en

una forma anormal y así resulta que en 1922, obtenidos ya los aumentos de tarifas, sus gastos bajaron de 158.000.000 de pesos oro en 1921, a 137.000.000 en 1922, y por esto, con una diferencia de 8.000.000 en los productos o ingresos, sus ganancias fueron de 29.000.000 de pesos oro en 1921 y de 59.000.000 en 1922. Con esto querían las empresas hacer ver que la duplicación de sus ganancias provenía de cualquier causa menos del aumento de tarifas. Mas, al año siguiente, las ganancias siguieron su vuelo prodigioso, en esta forma. Año 1923: 116.000.000 de pasajeros, 35.000.000 de toneladas de carga, 216.000.000 de pesos oro de productos y 72.000.000 de ganancias. En 1924: 130.000.000 de pasajeros, 42.000.000 de toneladas de carga, 243.000.000 de pesos oro de productos, 86.000.000 de ganancia.

Comentando estas ganancias anormales, decía en 1923, en esta misma Cámara, el entonces diputado Gancedo: «El mismo Poder Ejecutivo nos ha expresado con inteligencia oportuna, en su mensaje último, que las ganancias de los ferrocarriles han sido de 60.000.000 de pesos oro, utilidad del año último. Y si a esto se agrega que los de explotación disminuyeron en pesos oro 30.000.000 sobre las cifras de 1920, y en 21.000.000 de igual moneda sobre los de 1921, se tendrá la cifra aproximada de las ganancias de los ferrocarriles que han sido de más de 120.000.000 de pesos oro en el último ejercicio. No se explicaría, de otra manera, que el Central Argentino haya presentado al Poder Ejecutivo un proyecto de construcciones que asciende a 80.000.000 y el del Sud, otro que asciende a alrededor de 50.000.000».

Claro que este auge vertiginoso de las ganancias no continuó hasta hoy. Vino la crisis y las empresas de transportes se resintieron de ella. Sin embargo, en los últimos años ha habido una notable mejora de los negocios ferroviarios, pues las ganancias de los ferrocarriles, que fueron de 33.000.000 de pesos oro,

en 1933, alcanzaron a 53.000.000, en 1934, según cifras oficiales.

No estamos seguramente en los años 1926 ó 1927, en que la empresa del Ferrocarril Oeste, después de cubrir sus gastos y obligaciones, dejaba para el año siguiente un saldo disponible igual a la mitad de sus entradas netas, lo cual es un exceso y ha acostumbrado mal a las empresas ferroviarias, por lo que estas situaciones no deben repetirse, pues prueban que ganaban demasiado.

Antes de terminar este informe, con el cual quiero en mi carácter de miembro informante de la minoría de la comisión fundar nuestro proyecto sobre la necesidad de estudiar debidamente el problema de la coordinación del transporte antes de tomar resoluciones de fondo como las que propone la mayoría de la comisión, séame permitido recordar palabras pronunciadas hace años en la Facultad de Ciencias Económicas de Buenos Aires por el profesor doctor Luis Olariaga, que es bueno tener presente. «La Argentina — dijo — igual que otros países de codiciada virginidad, ha sido desenvuelta por otras economías nacionales que no son la propia y en función y para servir a dichas economías. Han sido economías extranjeras, no olvidéis que hablo en términos generales, con capitales extranjeros y muchas veces mano de obra extranjera las que han ido utilizando económicamente la Argentina, no para crear en ella una riqueza permanente y progresiva, no para crear en ella el cuerpo robusto, completo y autónomo de una gran nación independiente, sino para explotar del modo más sencillo las oportunidades que estaban más a mano y llevar a sus respectivas economías nacionales los elementos y materias primas que necesitaban. La Argentina ha pertenecido por consiguiente, al territorio económico de ciertas naciones extranjeras, dicho en términos simplificados, del núcleo industrial europeo, y es más fácil estudiar y comprender el desarrollo de la economía argentina desde afuera, es decir, desde los países industriales, que

en ella han encontrado una fuente de primarios recursos, que desde dentro, porque la iniciativa, los medios y la capacidad de aprovisionamiento de la riqueza nacional argentina, han nacido y nacen aún de aquéllos.»

Estas palabras definen el gran problema nacional de los tiempos presentes: la organización industrial del país, que es la continuación del proceso de organización interna, que tiene como primera etapa la Revolución de Mayo, que siguió con la organización institucional después de la caída de la tiranía rosista y que ahora debe proseguir con la organización y desenvolvimiento de todas nuestras industrias, con vistas a poblar el territorio argentino, desarrollar sus fuentes de riqueza, crear un gran mercado interno que sirva de base a esta expansión industrial y a la elevación del nivel de vida de nuestro pueblo.

El proyecto de la llamada coordinación de transportes que la Cámara está considerando, es absolutamente contrario a las más elementales conveniencias del país, puesto que es un espécimen de esa legislación típica que en defensa de intereses minoritarios y de privilegio, sacrifica las posibilidades de expansión industrial y comercial interna de la Nación a esos intereses y prosigue la política que acepta y nos impone el papel de economía subordinada, de economía enfeudada a otras economías extranjeras más poderosas y que en tal virtud nos dictan su ley, nos supeditan a sus designios y nos convierten en esfera de su decisiva influencia económica y financiera: nos convierten en sus satélites, sin luz, sin vida, sin trayectoria propia, cuya existencia incierta y de prestado es, y sólo puede ser, el reflejo que nos llega del grande y todo-poderoso astro.

Pronuncio estas palabras, señor presidente, en el cumplimiento de un alto deber, y deseo por esto que queden exentas de todo posible equívoco y que no puedan ser interpretadas ni utilizadas con fines torcidos e inconfesables, pues no ignoro que, presen-

diendo de la modestia del diputado que habla, sus palabras tienen importancia por la representación que inviste y por ser pronunciadas en este recinto.

Tengo la mayor estimación por el pueblo de Inglaterra y creo que es quizás en este momento una de las fuerzas progresivas llamadas a contener los desbordes del régimen totalitario fascista, por lo que no quisiera poner ni aun el más leve obstáculo de una palabra en el camino de tan civilizadora misión. Pero, por otro lado, entiendo que ya es hora de que forjemos sobre bases sólidas nuestra economía nacional, con el concurso leal de todos los pueblos que se quiera, y con el inglés en primer término: pueblo destinado pronto a ser otra vez gobernado por el partido de los trabajadores que tiene, como todos los partidos socialistas, el interés popular como base de su acción, por lo que coincide plenamente, en lo que se refiere a proporcionar a los consumidores de carne y de pan de Inglaterra esos artículos al mejor precio, con los intereses argentinos que necesitan exportar trigo y carne a ese país y pueden hacerlo en condiciones de calidad y precio insuperables, lo que es una base sólida de mutuo entendimiento para conveniencia mutua; pero con libertad, sin subordinaciones de nadie y siempre, yo diría, para emplear una expresión vulgar, con las cartas a la vista y con el respeto más profundo a los derechos de nuestro pueblo a ser económicamente libre y soberano en lo que esto es posible, dentro de las obligadas relaciones de los pueblos, dentro del libre concierto de las naciones libres.

Señor presidente: Con estas ideas y con estos sentimientos, estamos dispuestos a estudiar una auténtica, una verdadera coordinación de los transportes, que consolide y robustezca la economía nacional, en salvaguardia de los intereses de los trabajadores de nuestro país; y con los mismos sentimientos e ideas, estamos listos para combatir todo lo que, al poner trabas al desarrollo de nuestras industrias, al

obstaclizar el desenvolvimiento interno de nuestro pueblo, en fin de cuentas, hostiliza y perjudica a nuestros trabajadores, a los que crean con su esfuerzo la riqueza colectiva, a los que esperan y sólo pueden esperar de la expansión de estas riquezas producida por su pensamiento y por su músculo, el mayor y mejor nivel de vida integral a que tienen indiscutible derecho.

Nada más. (*¡Muy bien! ¡Muy bien! Aplausos*).

Sr. Presidente (Pueyrredon). — Como ningún otro señor diputado hace uso de la palabra, y no habiendo número en la casa, queda levantada la sesión.

—Era la hora 22.

INSERCIÓNES SOLICITADAS POR EL SEÑOR DIPUTADO CASTINEIRAS

Buenos Aires, septiembre 17 de 1935.

Señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Manuel A. Fresco.

S/D.

La Federación de Líneas de Autos Colectivos, con sede en la calle Rivadavia 1545, Capital Federal, en conocimiento de que está incluido en el plan de labor parlamentaria, la consideración del asunto titulado «coordinación de los transportes urbanos», y debiéndose entender que serviría de base de discusión en el recinto el despacho que se ha hecho público en el mes de enero último, se presenta al señor presidente, y por su intermedio a la Honorable Cámara, para fijar una vez más su pensamiento sobre la cuestión en debate y dejar constancia de las objeciones fundamentales que formula al despacho conocido:

1º — En primer término, corresponde afirmar que la entidad ratifica en todas sus partes el contenido de sus anteriores presentaciones del 21 de junio de 1934 y del 7 de septiembre del mismo año, por cuanto todas las objeciones fundamentales y elementos de juicio que allí se concretan, conservan todo su valor, ya que el despacho formulado en enero, mantiene en sus partes esenciales la estructuración inicial del plan de corporación, sin que las muy serias, fundadas y evidentes observaciones que se han planteado — comenzando por las propias del Poder Ejecutivo de la Nación en su mensaje del 6 de julio de 1934 — hayan sido recogidas.

2º — Basta resumir en apretada síntesis, los términos de la cuestión planteada y su situación actual para que fluya lógica y naturalmente, como conclusión, la necesidad de retirar el despacho impugnado.

Los aspectos mencionados originariamente al plantear el problema y disponer su destino en cuanto atañe a la intervención legislativa, eran los siguientes:

- Servicios que salen del perímetro del distrito federal;
- Gran número de compañías;
- Falta de reglamentación de los servicios de autos colectivos;
- Conviene, asimismo, considerar la situación de las empresas pequeñas. (Del mensaje del Poder Ejecutivo).

Sin entrar a repetir las consideraciones que oportunamente se han formulado sobre cada uno de esos enunciados que se pretendía habrían de justificar las soluciones que se auspiciaban, veamos cuál es la situación actual.

Servicios que salen del perímetro de la Capital. — La cuestión ha sido fundamental para determinar el envío del proyecto a consideración del Honorable Congreso de la Nación. Así surge de los documentos oficiales y las opiniones emitidas. Y así era, hasta la fecha de formularse el despacho impugnado.

Pero la Cámara ha entrado a considerar el despacho de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, sobre coordinación de los transportes por los caminos de jurisdicción nacional; y en el mismo, al fijar los límites de la aplicabilidad de la ley en cuanto al territorio, involucra, precisamente, los servicios que salen fuera del perímetro del distrito federal.

Conocido nuestro pensamiento frente al citado proyecto, importa destacar esta situación en cuanto evidencia una contradicción fundamental. Se produce un choque de jurisdicciones entre dos despachos simultáneos. Y este caso también, obliga a contemplar de nuevo la cuestión desde su origen.

Vale decir, que si se creyera necesaria otra legislación sobre transportes, sólo sería posible, sobre los servicios puramente urbanos que están bajo la jurisdicción inmediata del poder municipal de la ciudad de Buenos Aires.

Gran número de compañías que atienden el servicio público de transporte de pasajeros.

— El mayor o menor número de empresas aplicadas a esa actividad, lejos de constituir una dificultad para la eficiencia de los servicios, ha sido, por el contrario, la única garantía que ha contado la ciudad de Buenos Aires, para el aseguramiento de un transporte cómodo y barato; y desde el punto de vista del interés público la experiencia ha fijado categóricamente que el único motivo serio de preocupación ha sido el monopolio de hecho que las empresas tranviarias han ejercido durante años y han perdido por su ineficacia manifiesta.

Pero dejando de lado esta cuestión, interesa referir el asunto a los términos actuales, en que está planteado y se llega a la conclusión siguiente: que de una compulsa de opiniones hechas públicas y que están documentadas, surge que un gran número, se podría decir la casi

totalidad de las empresas de ómnibus, estarían dispuestas a un acuerdo con las empresas tranviarias, mediante una indemnización generosa. Quiere decir, referido el acuerdo a una cuestión de cantidades, no habría mayores dificultades para reunir en una entidad única a las empresas tranviarias y de ómnibus. No decimos que ese acuerdo sea en beneficio público — por el contrario — pero sí, que no hay por ahora obstáculo legal — contrariamente a lo establecido para las empresas ferroviarias — para que esa fusión de empresas se opere.

En cuanto al sistema de líneas de autos colectivos, no es cuestión de cantidades, sino un problema vital de subsistencia. Se trata de un sistema de transporte calificado, de una órbita propia, sujeto a un cuerpo de ordenanzas, resoluciones y decretos, que fijan las condiciones de prestación de sus servicios, que serán susceptibles de perfeccionamiento — nada hay que sea imperfectible — pero logrado, mediante una evolución natural dentro de las condiciones en que ha surgido y se desenvuelve.

Si se insiste en formar una corporación, establézcase el ingreso libre y espontáneo. Pero el ingreso compulsivo, tal cual está estructurado en el proyecto conocido, importa tanto como imponer la destrucción del trabajo acumulado en años de sacrificios y esfuerzos, sancionando su despojo.

La cuestión que aquí está planteada, no es de poco más o menos. Es una consideración fundamental, que no puede pasar desapercibida para el legislador: se trata nada menos que de sancionar por ley el ingreso por la fuerza a una corporación privada; y esa medida se trata de imponer a capitales y hombres, que tienen todo el derecho que la Constitución y las leyes de la Nación consagran, sin establecer distingos que serían repugnantes a su letra y al espíritu que las informan.

Falta de reglamentación de los servicios de autos colectivos. — Ese argumento era inexacto cuando se formuló, pero hoy ha perdido toda consistencia.

Las disposiciones principales que reglamentan el servicio de autos colectivos en la Capital Federal, son:

- Resolución número 4.478, de 26 de diciembre de 1932. (Decreto reglamentario del 31 de enero de 1933).
- Resolución número 4.786, de 28 de junio de 1933.

— Resolución número 4.941, de 15 de septiembre de 1933.

— Resolución número 5.326, de diciembre de 1933.

(Decreto reglamentario de diciembre 30 de 1933).

— Resolución número 6.468, de 18 de diciembre de 1934.

Pero hay más; a la fecha de redactarse el proyecto creando la corporación, había solamente cuatro líneas reglamentadas. En la actualidad, sobre un total de sesenta y nueve líneas en circulación, hay cincuenta y ocho reglamentadas, estando pendiente las restantes, de cuestiones de detalle, referente a las pruebas de derechos alegados en cuanto a la antigüedad respectiva.

Observaciones formuladas por el Poder Ejecutivo. — No sólo los intereses afectados han manifestado con todo derecho sus reparos fundamentales, sino también los organismos vecinales y órganos auténticos de expresión colectiva. El Poder Ejecutivo de la Nación, en su mensaje de 6 de julio de 1934, al hacerse cargo de la injusticia que significaba el ingreso compulsivo en la corporación que allí se establecía, auspiciaba una reforma del régimen de las sociedades anónimas, a los efectos de asegurar una condición más equitativa a las minorías... «es necesario reformar la legislación que gobierna a las sociedades anónimas, dentro de la cual la mayoría de capitales tiraniza a las minorías». «Ese régimen de gobierno instituido en los códigos se inspiró en el criterio político que entonces predominaba en la organización de los poderes públicos de exclusión de las minorías, pero ante el advenimiento y práctica de nuevos principios, es necesario implantarlos también en el derecho de asociación con fines económicos.»

Esos mismos términos fueron ratificados por el señor ministro del Interior a una delegación nuestra que lo ha entrevistado.

Demás está decir, porque es público, que ese propósito no se ha concretado en una iniciativa que haya hecho llegar al Poder Ejecutivo en su carácter de poder colegislador; pero el hecho es que la situación determinante de esa actitud permanece en pie, sin solución alguna.

Cumple sin embargo, afirmar desde ya, que la solución anunciada es absolutamente inocua. Nada se remediaría, en cuanto atañe al problema que analizamos, con una reforma del

régimen de las sociedades anónimas, a menos, que se modificara de tal modo su organización, que quedara asimilado al régimen fijado por la ley número 11.388 (que reglamenta el funcionamiento de las cooperativas) que establece un voto por socio, cualquiera sea el número de las acciones. De este modo, se asegura la intervención igual de todos los asociados en el gobierno de la institución. Pero no es esto lo que se propone con la corporación de transporte.

El problema no tiene sino una solución lisa y llana, evidente ante la lógica y la sana razón: no es posible ni es justo establecer el ingreso forzoso a una corporación particular. Si se entiende que no es un perjuicio su sola constitución, permítase ingresar en ella a los que quieran libremente hacerlo.

Y nada más.

La cuestión de los regímenes autónomos. — En el despacho publicado se usa una expresión que corresponde señalar, en cuanto pudiera inducir en error. Se trata de la institución de supuestos regímenes autónomos, que pudieran invocarse como solución para las objeciones arriba formuladas.

En efecto, el despacho usa una expresión, al decir en el inciso b) del artículo 1º, que «... la corporación del transporte se formará por la coordinación bajo regímenes autónomos de las empresas, etcétera...», pero en el inciso b) párrafo 4º, se encarga de alejar todo equívoco al decir que: «... el régimen autónomo se reconocerá a aquellas empresas concesionarias que lo soliciten siempre que sus concesiones sean anteriores al año 1934 y que así lo acuerde el Poder Ejecutivo». Para que quede en evidencia lo que significa esa institución de «entes autónomos», de acuerdo al sentido del despacho, basta señalar el hecho siguiente: todos los servicios automotores de la ciudad de Buenos Aires, con la sola excepción posible de una línea de ómnibus, carecen de concesión. Vale decir, que estarán excluidos de la categoría de «entes autónomos» que en todo caso dependen del acuerdo del Poder Ejecutivo y que está sujeto, en cuanto no se refiere a su régimen interno a las reglas generales de la corporación» (párrafo 5º inciso b). En definitiva: «los presuntos regímenes autónomos» vienen a contemplar la situación de una sola empresa que reúne la condición establecida; concesión anterior al año 1934: la Com-

pañía Hispano Americana de Obras Públicas y Finanzas.

En esas condiciones, es evidente que no puede haber un solo sufragio espontáneo — de parte de quienes no aspiran a liquidar y retirarse — en favor de un despacho así concebido.

La Federación de Líneas de Autos Colectivos ratifica su legítima protesta, y somete la justicia de su demanda al criterio de esa Honorable Cámara y del país.

Saluda a usted muy respetuosamente.

(Hay una firma)

Buenos Aires, septiembre 2 de 1935.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Manuel A. Fresco.

S/D.

La Confederación Argentina de Transportes Automotor y Afines, constituida por resolución del I. Congreso Nacional del Transporte Automotor e Industrias Afines, ha realizado en esta Capital, con la participación de los organismos de todo el país, los días 14, 15 y 16 de julio próximo pasado, constituyendo su secretaría en la calle Rivadavia número 1545, ante el señor presidente y, por su intermedio ante la Honorable Cámara, se presenta y expone:

Proyecto de coordinación de los transportes por los caminos de jurisdicción nacional

- a) Que esa Honorable Cámara ha fijado la sesión del día 6 de septiembre para ser tratado dicho proyecto de ley;
- b) Que la proyectada ley no es posible sea considerada por la precariedad con que ha sido estudiada, al punto que su propio despacho ha sufrido ya modificaciones antes de llegar a la discusión y al debate;
- c) Que han sido unánimes las resistencias que en toda la República determinó el conocimiento de la proyectada coordinación de los transportes, lo que evidenció en el Congreso aludido del Transporte Automotor e Industrias Afines, y asimismo se tradujo en artículos de crítica elevada y sería en órganos de la prensa diaria, equidistante de todo interés particular;

- d) Que los gobiernos y legislaturas provinciales, como también municipalidades han hecho llegar sus deseos a esa Honorable Cámara para que la proyectada ley no se convierta en una lamentable realidad.
- e) Que la proyectada ley no contempla las aspiraciones de las clases productoras lo demuestra la resolución votada, por aclamación, por las juntas locales pro aumento del precio básico del maíz reunidas en un congreso celebrado en la ciudad de Rosario de Santa Fe, los días 17 y 18 de agosto próximo pasado, evidenciando esta resolución, el descontento existente entre los colonos por las exacciones tarifarias de los ferrocarriles;
- f) Que no debe olvidarse que, contrariamente a lo que se pretende por gremios interesados y movidos por un egoísta y cerrado espíritu corporativo, que la ley proyectada contraría los intereses de la colectividad, y significaría la creación de privilegios en favor del transporte por riel;
- g) Que los caminos — vieja aspiración nacional, de sentida necesidad en el país — sufrirán, a pesar de la existencia de la inteligente ley de vialidad, un enforpecimiento en su desarrollo, por cuanto su construcción se hace principalmente en base a las recaudaciones por impuestos internos sobre la nafta y lubricantes;
- h) Que reitera a esa Honorable Cámara, transcribiendo a continuación, la información ofrecida oportunamente, de las conclusiones a que arribó, a este respecto, el I Congreso Nacional del Transporte Automotor e Industrias Afines:

TEMA CUARTO

El proyecto de coordinación de los transportes por los caminos nacionales

CONSIDERANDO:

- a) Que el interés general y público debe necesariamente primar cuando se tra-

ten problemas que pueden llegar a afectar el interés particular, aun concentrado en grandes entidades o empresas económico-financieras;

- b) Que no debe ahogarse en su iniciación el desarrollo incipiente de la vialidad en el país, deteniendo la evolución de los servicios de traslación con empleo del automóvil;
- c) Que corresponde se reconozca, sin tra-
ba alguna, la evolución técnica y el progreso de la mecánica aplicada a la industria automotriz, evitando caer en la subordinación de un medio a otro por solo una imposición legal;
- d) Que el proyecto de la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, que determinará la creación de la «Coordinación» es un medio legal de preferencia irritante hacia el ferrocarril, que excluye sin atenuantes el desarrollo ulterior del servicio automotor, que es el principal contribuyente a solventar los fondos necesarios a la creación de rutas camineras;
- e) Que una innegable falta de conocimiento de lo que tiene directa e inmediata atinencia con los automotores por insuficiencia de información estadística, obliga a detenerse en cualquier intento de crear restricciones en materia de transportes, que implican fatalmente, como consecuencia, privilegios para alguna modalidad, en este caso, los ferrocarriles.

RESUELVE:

1º — Considerar que es necesario sea rechazado el proyecto de ley de coordinación nacional de los transportes, que comenzara a considerarse por la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, el día 17 de julio de 1935, atento a la preferencia votada para tratar la orden del día respectiva, número 126.

Saluda al señor presidente con toda consideración.

Clemente H. Gutiérrez,
Secretario general.

Antonio Scognamiglio,
Presidente.