LEY 12.311

Organización y coordinación de los transportes colectivos en Capital Federal y poblaciones suburbanas

Iniciado en Diputados

Mensaje del P. E. acompañando copia del decreto sobre organización y coordinación de los transportes colectivos en Capital Federal y poblaciones suburbanas.

Moción del Diputado Pedro Groppo de constituir una comisión especial para estudiar el asunto. Se reserva.
Giro a la Comisión de Negocios Constitucionales y de Legislación Municipal. 07-05-1934

Indicaciones de los Diputados Pedro Groppo y Américo Ghioldi acerca del estudio del mensaje y proyecto de ley del P. E.
Giro a la Comisión de Negocios Constitucionales y de Legislación Municipal. 16-05-1934

Mensaje del P.E. acompañando el expediente relacionado con el estudio de los transportes colectivos.
Giro a la Comisión de Negocios Constitucionales y Especial de Legislación Municipal. 28-06-1934

Mensaje del P. E. acompañando las conclusiones de la mayoría de la comisión especial designada por la Intendencia Municipal para el estudio de la coordinación de transportes.
Giro a las comisiones de Negocios Constitucionales y

Especial de Legislación Municipal.	12-07-1934
Proyecto de resolución del Diputado Alberto Iribarne expresando que el problema de la coordinación del transporte urbano en la ciudad de Buenos Aires, es de carácter municipal. Giro a las comisiones de Negocios Constitucionales y a la de Legislación Municipal.	08-08-1934
Moción de los Diputados Julio A. Noble, Rodolfo Corominas Segura, Miguel A. Aguirrezabala, Alejandro Castiñeiras, Antenor R. Ferreira, Enrique Dickmann, para tratar este asunto el 17-07-1935. Se aprueba.	27-06-1935
Moción del Diputado Alfredo Rodríguez, de postergar la consideración del asunto.	17-07-1935
Despacho de la comisión de Comunicaciones y Transportes sobre creación de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes. Moción del Diputado José Arce para que se aplace la consideración de varios despachos de otras comisiones, y se considere el despacho de las comisiones de Negocios Constitucionales y de Legislación Municipal. Se aprueba. Se considera y aprueba el despacho de las comisiones mencionadas.	25 y 26-09-1935

Senado

Consideración	28-09-1936
Consideración y sanción	29 y 30-09-1936

LEY 12.311
Texto sancionado: Publicación en Boletín Oficial 09-10-1936

MAYO 7 DE 1934

7ª REUNION — 1ª SESION ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DOCTOR MANUEL A. FRESCO

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

SUMARIO

1.—**Manifestaciones** en **minoría.**
2.—**Actas.**
3.—**Juramento** e **incorporación** de **diputados electos** por los distritos electorales de la **Capital Federal** y de **Tucumán.**
4.—**Asuntos entrados:**

I.—**Mensaje** del **Poder Ejecutivo** remitiendo el **decreto** de **apertura** del período de **sesiones ordinarias.**
II.—**Mensaje** del **Poder Ejecutivo** acusando recibo de la comunicación de **constitución** de la **Honorable Cámara.**
III.—**Mensaje** del **Poder Ejecutivo** comunicando la **promulgación** de la ley sobre **organización carcelaria** y **régimen penal.**
IV.—**Mensaje** del **Poder Ejecutivo** comunicando la **promulgación** de la ley sobre creación de un **juzgado letrado** en el territorio nacional de **Chubut.**
V.—**Mensaje** del **Poder Ejecutivo** comunicando la **promulgación** de la **ley modificatoria** del artículo 13, título III, de la **ley orgánica militar** número 4.707.
VI.—**Mensaje** del **Poder Ejecutivo** comunicando la **promulgación** de la **ley modificatoria** de la ley de **cuadros** y **ascensos** número 9.675.
VII.—**Mensaje** del **Poder Ejecutivo** comunicando la **promulgación** de la ley sobre construcción de

desagües pluviales en la Capital Federal.

VIII.—Mensaje del Poder Ejecutivo comunicando la promulgación de la ley sobre construcción de una red de elevadores de granos.

IX.—Mensaje del Poder Ejecutivo observando el proyecto de ley de reformas al Código de Comercio, en lo relativo a empleados de comercio.

X.—Mensaje del Poder Ejecutivo observando el proyecto de ley sobre administración y percepción de los impuestos a los réditos y a las transacciones.

XI.—Mensaje del Poder Ejecutivo comunicando haber dejado sin efecto la aplicación de multas por infracciones a la ley número 3.708, de defensa agrícola.

XII.—Mensaje del Poder Ejecutivo invitando a la Honorable Cámara a la inauguración del monumento erigido a la memoria del doctor Bernardo de Irigoyen.

XIII.—Mensaje del Poder Ejecutivo comunicando la aceptación de la renuncia del señor ministro de Marina, contralmirante Pedro S. Casal.

XIV.—Mensaje del Poder Ejecutivo comunicando la designación del capitán de navío don Eleazar Videla como ministro de Marina.

XV.—Mensaje del Poder Ejecutivo enviando actuaciones relacionadas con la resolución de la Honorable Cámara sobre construcción de pasos a nivel en la intersección de las calles Colpayo y Parral con las vías del Ferrocarril Oeste.

XVI.—Mensaje del Poder Ejecutivo acompañando copia del decreto que declara feriado el 1º de Mayo del corriente año.

XVII.—Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo sobre exención de derechos portuarios a los buques fletados para la conducción y alojamiento de congresales y peregrinos participantes en el XXXII Congreso Eucarístico Internacional.

XVIII.—Mensaje del Poder Ejecutivo acompañando antecedentes relativos a préstamos para semilla y manutención acordados por el Banco de la Nación.

XIX.—Mensaje del Poder Ejecutivo acusando recibo de la comunicación sobre incorporación de los señores diputados electos.

XX.—Mensaje del Poder Ejecutivo acompañando copia del decreto sobre organización y coordinación de los transportes colectivos en la Capital Federal y poblaciones suburbanas.

5.—Moción del señor diputado Groppo relacionada con el estudio del asunto registrado en el número 4, XX.

6.—Asuntos entrados:

XXI.—Comunicaciones del Honorable Senado.

XXII.—Comunicaciones de la Presidencia.

XXIII.—Comunicación de comisión.

XXIV.—Comunicaciones oficiales varias.

XXV.—Peticiones particulares.

XXVI.—Proyecto de ley del señor diputado Manacorda, reproducido, sobre reglamentación de la producción, comercio interno y exportación de granos.

XXVII.—Proyecto de ley del señor diputado Cafferata, sobre creación de la Dirección de Meteorología, Geofísica e Hidrología.

XXVIII.—Proyecto de ley del señor diputado Cafferata, sobre ampliación del hospital municipal de Alta Gracia (Córdoba).

XXIX.—Proyecto de ley del señor diputado Cafferata, sobre creación de la Comisión Nacional de la Tuberculosis.

XXX.—Proyecto de ley del señor diputado Dickmann (E.), sobre semana de trabajo de 40 horas.

XXXI.—Proyecto de ley del señor diputado González (B. S.) y otros, sobre modificaciones a la ley de contabilidad y organización de la Contaduría General de la Nación.

XXXII.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Parodi** y otros, sobre **derogación** del **impuesto** a las **transacciones.**

XXXIII.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Ameri** y otros, sobre **derogación** del **impuesto** a las **transacciones.**

XXXIV.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Arce** sobre **procedimientos** para la **adjudicación de bancas de concejales** de la **Capital Federal.**

XXXV.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Dickmann (A.)** y otros, sobre **amnistía** general por **delitos políticos** y **sociales.**

7.—**Concédese licencia** para faltar a sesiones a los señores diputados **Contte** y **Ocampo.**

8.—**Renuncias** de sus cargos presentadas por los señores diputados **Antelo** y **Mosset Iturraspe.** Son rechazadas.

9.—**Comunicación** del señor **diputado electo** doctor **Rodolfo Moreno** expresando haber aceptado el cargo de ministro secretario del Poder Ejecutivo de la provincia de Buenos Aires.

10.—**Consulta** del señor diputado **Iriondo** acerca de su **situación** como **asesor** de la **Caja de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias.**

11.—**Renuncia** del cargo de **secretario** de la Honorable Cámara presentada por el doctor **David Zambrano.**

12.—**Homenaje** a la **memoria** del ex diputado don **Pedro Loustau Bidaut.**

13.—A **moción** del señor diputado **Corominas Segura**, se aplaza hasta la próxima sesión la provisión del **cargo** vacante de **secretario** de la Honorable Cámara.

14.—**Manifestaciones** del señor diputado **Critto.**

15.—**Mociones** relativas a la **designación** de **comisiones.**

16.—**Fijación** de **días** y **hora** de **sesión.**

—En Buenos Aires, a siete de Mayo de 1934, siendo la hora 15 y 30:

1

MANIFESTACIONES EN MINORIA

Sr. Pfleger. — Es visible, señor presidente, que no hay número en el recinto para iniciar la sesión...

Sr. Spinetto. — Pido la palabra.

Sr. Pfleger. — ... y por eso hago indicación de que se espere media hora.

Sr. Presidente (Fresco). — Precisamente el sector demócrata nacional acaba de solicitar de la buena voluntad de los señores diputados una prórroga de media hora para entrar al recinto.

Sr. Spinetto. — Había pedido la palabra para hacer una indicación con ese objeto.

Sr. Pfleger. — Apoyamos por nuestra parte.

—Asentimiento.

2

ACTAS

—A la hora 16:

Sr. Presidente (Fresco). — Queda abierta la sesión, con la presencia de 105 señores diputados.

Se va a dar lectura del acta de la última sesión ordinaria del período pasado y del acta de la última sesión preparatoria celebrada por la Honorable Cámara.

Sr. Bustillo. — Hago indicación de que se suprima la lectura de esas actas y se las dé por aprobadas.

—Asentimiento.

Sr. Presidente (Fresco). — No haciéndose observación, se procederá como ha indicado el señor diputado por Buenos Aires.

3

INCORPORACION DE DIPUTADOS

Sr. Presidente (Fresco). — Se encuentran en el recinto el señor diputado don Miguel Critto, electo por la pro-

consecuente con el propósito que lo ha inspirado, merezca la atención y aprobación de vuestra honorabilidad, a quien Dios guarde.

AGUSTÍN P. JUSTO.
Manuel de Iriondo.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — Exonérase de derechos de visita de sanidad, faros y balizas, entrada, permanencia y muelle a los buques que lleguen al puerto de la Capital fletados exclusivamente para los congresales y peregrinos que se trasladen al país para intervenir en el Congreso Eucarístico Internacional a realizarse en Buenos Aires hacia fines del corriente año de 1934.

Art. 2º — Comuníquese, etc.

Manuel de Iriondo.

—A la Comisión de Presupuesto y Hacienda.

XVIII

Buenos Aires, Abril 25 de 1934.

Al Honorable Congreso de la Nación.

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a vuestra honorabilidad remitiéndole, en contestación a la minuta sancionada por vuestra honorabilidad con fecha 14 de Septiembre de 1933, el expediente número 5.285-S-1933, en el que el Banco de la Nación Argentina informa con respecto a la citada resolución.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

AGUSTÍN P. JUSTO.
Federico Pinedo.

Sr. Presidente (Fresco). — Queda a disposición de los señores diputados.

XIX

Buenos Aires, Mayo 3 de 1934.

A la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a vuestra honorabilidad para acusar recibo de su nota de fecha 27 de Abril último, por la que se sirve comunicar que han prestado juramento e incorporado a esa Honorable Cámara los señores diputados electos por los distritos electorales de la Capital Federal y provincias de Buenos Aires, Catamarca, Córdoba, Corrientes, Entre Ríos, Jujuy, La Rioja, Mendoza, Salta, San Juan, Santa Fe y Santiago del Estero.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

AGUSTÍN P. JUSTO.
Leopoldo Melo.

—Al archivo.

XX

Buenos Aires, Marzo 14 de 1934.

Al Honorable Congreso de la Nación.

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a vuestra honorabilidad para someter a su consideración, por los fundamentos que informa el decreto de la fecha que en copia se acompaña, el problema legislativo sobre organización y coordinación de los transportes colectivos dentro de la Capital Federal y en su extensión a poblaciones de la provincia de Buenos Aires, que se plantea en la nota de la Intendencia Municipal e informe de la Comisión Especial que bajo expediente 6.139 - M - 1934, se agregan.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

AGUSTÍN P. JUSTO.
Leopoldo Melo.

Buenos Aires, Marzo 14 de 1934.

Vista la anterior comunicación de la Intendencia Municipal entregando a la consideración del Poder Ejecutivo las conclusiones del informe de la Comisión Especial designada por la Intendencia Municipal de esta Capital para el estudio de la organización y coordinación de los transportes colectivos dentro del recinto de la ciudad y con pueblos limítrofes, y

CONSIDERANDO:

Que tanto en la comunicación de la Intendencia como en las conclusiones del informe de la mayoría de la comisión a que ella adhiere se plantea un problema de legislación federal de

urgente solución como es el de organizar el régimen legal del transporte de pasajeros y la circulación de los vehículos que le sirven de instrumento o sean tranvías, ómnibus, micro-ómnibus y automóviles colectivos, que hasta el presente realizan esos servicios sin sujeción a plan alguno;

Que ese problema legislativo es de solución del Honorable Congreso de la Nación, porque la Constitución coloca entre las atribuciones del Congreso en el artículo 67, inciso 12, la de reglar las actividades comerciales marítimas o terrestres con las naciones extranjeras o de las provincias entre sí, y en el inciso 27 agrega que le corresponde al Congreso la jurisdicción exclusiva y local en el territorio de la Capital y desde la organización nacional del Congreso ha venido ejercitando esas facultades sancionando el Código de Comercio como ley general de las actividades comerciales en la que se incluye lo relativo a las distintas formas del transporte de personas o mercaderías por agua o por tierra, dictando asimismo otras leyes especiales sobre ferrocarriles y otorgando concesiones para servicios de tranvías;

Que el Congreso de la Nación al dictar la ley orgánica municipal fijando al Concejo y a la Intendencia funciones determinadas no ha renunciado ni podía renunciar a facultades constitucionales que integran sus poderes permanentes de legislación, los que como todos los impuestos por la Constitución son irrenunciables;

Que la solución doctrinaria del asunto en lo que se refiere a la competencia de la jurisdicción nacional, sobre los transportes, comunicaciones y actividades comerciales que se desenvuelven entre la Capital y una provincia o entre provincias entre sí además de estar incorporada en leyes ha sido consagrada por la jurisprudencia de la Corte Suprema, entre otros,en los fallos que se registran en el tomo 68, página 227, y tomo 104, página 73; y

Que una corporación si no constituye una entidad especial cuya personalidad emerja de la ley que la organice, sólo puede llegar a esa personalidad dentro de las normas instituídas en la legislación nacional y no por ordenanzas o autorizaciones municipales en razón de que por el inciso 11 del artículo 67 de la Constitución es facultad del Congreso dictar los códigos.

Por estas consideraciones,

El presidente de la Nación Argentina

DECRETA:

Artículo 1º — Sométase al conocimiento y resolución del Honorable Congreso nacional como poder constitucional correspondiente el problema legislativo sobre organización y coordinación de los transportes colectivos dentro de la Capital y en su extensión a poblaciones de la provincia de Buenos Aires, que se concreta en la nota de la Intendencia Municipal de fecha 9 del presente e informe de la Comisión Especial.

Art. 2º — Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y archívese.

JUSTO.
Leopoldo Melo.

—A las comisiones de Negocios Constitucionales y de Legislación Municipal.

5

MOCION

Sr. Groppo. — Pido la palabra.

Voy a hacer moción para que este asunto, cuyo estudio revestirá grave importancia por el fondo y la forma de las cuestiones a tratar, sea destinado a una comisión especial. En este mensaje hay cuestiones conexas que son propias no solamente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes sino también de Legislación General, y que interesan a la coordinación de transportes de la Capital Federal con pueblos circundantes y con las provincias.

A fin de evitar que un asunto de esta naturaleza pase a estudio de dos comisiones con el perjuicio que dicho trámite significa, propongo se nombre una comisión especial, del número de miembros que la Cámara crea pertinente, para que se avoque, en el período parlamentario actual, el estudio de esta cuestión.

Sr. Ghioldi. — Deseo una aclaración. ¿A qué proyecto de coordinación de transportes se refiere el señor diputado?

Sr. Groppo. — A ningún proyecto, señor diputado. Me refiero al mensaje del Poder Ejecutivo que envía un estudio que ha realizado una comisión nombrada por el señor intendente municipal. Aceptaría que a esa comisión fueran todos los proyectos de coordinación de transportes referentes a la materia.

Sr. Ghioldi. — ¿Me permite el señor presidente?

Al último proyecto enviado por el Poder Ejecutivo sobre coordinación de transportes de la Capital Federal y sus contornos, creemos que no hay necesidad de mandarlo a una comisión especial, porque nuestra opinión será que tiene que volver a la jurisdicción correspondiente. El problema de los transportes debe ser resuelto por la Municipalidad de Buenos Aires y no quisiéramos entrar ya al estudio a fondo de un asunto que no nos compete.

Ahora si el señor diputado se refiere a coordinación de transportes de otro orden...

Sr. Spinetto. — Irá a la Comisión de Comunicaciones y Transportes.

Sr. Groppo. — La comisión que se nombrara resolvería si considera que es pertinente que la cuestión sea tratada por la Cámara. Alguien tiene que resolver ese asunto, señor diputado. La Cámara no puede devolverlo sin previa resolución al Poder Ejecutivo.

Sr. Ghioldi. — Pasará a alguna comisión y si no hay comisión fija, pasará a la Comisión de Negocios Constitucionales.

Sr. Dickmann (A.). — Pido la palabra.

Entiendo que el señor diputado por Buenos Aires ha anticipado un poco su proposición.

La Honorable Cámara tiene que ajustar la sesión de hoy al procedimiento reglamentario de fijar días y hora de sesión y autorizar al presidente a la designación de las comisiones ordinarias.

Por nuestra parte, como en los períodos anteriores, vamos a sostener la creación de la Comisión de Legislación Municipal que asesora a la Cámara cuando ésta actúa como Legislatura local. En todo caso, si el Congreso resolviera dar trámite al proyecto enviado por el Poder Ejecutivo, originario del intendente municipal — y respecto del cual el señor secretario del grupo parlamentario ha dado ya la opinión del bloque, en todo caso digo —, iría a esa comisión; pero como hay otras cuestiones relacionadas con la coordinación de transportes nacionales, asuntos mucho más amplios todavía, el señor diputado podría dejar su indicación para otra sesión.

Sr. Briuolo. — Mociono para que quede en la mesa hasta la primera sesión ordinaria después de fijados los días de sesión.

Sr. Groppo. — Muy bien.

6

ASUNTOS ENTRADOS

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a continuar con la lectura de los asuntos entrados.

XXI

Comunicaciones del Honorable Senado

El Honorable Senado comunica su constitución, habiendo designado presidente provisional al señor senador por la provincia de Salta, don Robustiano Patrón Costas; y vicepresidente provisional al señor senador por la provincia de Santiago del Estero, don Carlos A. Bruchmann. *(Al archivo).*

—El mismo comunica que ha sancionado definitivamente los siguientes proyectos de ley que le fueron pasados en revisión: abriendo un crédito extraordinario al Ministerio de Justicia e Instrucción Pública por pesos 440.000 moneda nacional para la adquisición de las colecciones arqueológicas de don Benjamín Muñiz Barreto y entomológica de don Carlos Bruch; sobre presupuesto general de gastos de la Administración para 1934; sobre reajuste del presupuesto general de gastos para 1933; exonerando de las multas en que hubieren incurrido a los infractores al impuesto

MAYO 16 DE 1934

9ª REUNION — 3ª SESION ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DOCTOR MANUEL A. FRESCO

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

SUMARIO

1.—**Manifestaciones** en **minoría.**

2.—**Acta.**

3.—**Homenaje** al teniente general **Pablo Riccheri,** con motivo del 30º **aniversario** de la **organización actual del ejército.**

4.—El doctor **Leonidas Zavalla Carbó acepta el cargo de secretario** de la Honorable Cámara y **presta juramento.**

5.—**Homenaje** a la **memoria** del doctor **Angel Gallardo.**

6.—**Asuntos entrados.**

I.—**Mensaje** del **Poder Ejecutivo** reproduciendo el proyecto de **ley universitaria.**

II.—**Mensaje** del **Poder Ejecutivo** acompañando los informes relativos al funcionamiento de las **estaciones zootécnicas.**

III.—**Mensaje** del **Poder Ejecutivo** reiterando un mensaje anterior sobre **pensión** a la señora **Catalina Caranini de Talamona** y a la señora **Manuela F. de Fuentes.**

IV.—**Mensaje y proyecto de ley** del **Poder Ejecutivo** sobre **red radioeléctrica interna.**

V.—**Mensaje y proyecto de ley** del **Poder Ejecutivo** sobre la organización del **servicio exterior de la Nación.**

VI.—**Comunicaciones del Honorable Senado.**

VII.—**Comunicaciones oficiales varias.**

VIII.—**Comunicación** del señor diputado **Cafferata** expresando que ha

aceptado el cargo de delegado a la **VII Conferencia Panamericana.**

IX.—**Peticiones particulares.**

X.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Morrogh Bernard** y otros, sobre **contribución** para la **erección** de un **monumento** al general **Urquiza** en la ciudad de Buenos Aires.

XI.—**Proyecto de ley** del señor diputado **González (B. S.)** y otros, sobre plan de **construcciones y ampliaciones portuarias** en la provincia de **Corrientes** y en el territorio del **Chaco.**

XII.—**Proyecto de ley** ,reproducido por el señor diputado **Dickmann (A.)**, sobre **ley orgánica municipal.**

XIII.—**Proyecto de ley,** reproducido por el señor diputado **Dickmann (A.)** sobre **coordinación de servicios telefónicos.**

XIV.—**Proyecto de ley,** reproducido por el señor diputado **Rodríguez,** sobre **creación de la gendarmería nacional.**

XV.—**Proyecto de ley,** reproducido con modificaciones por el señor diputado **Ruggieri** y otros, sobre **modificaciones** a la **ley 9.688, de accidentes del trabajo.**

XVI.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Fresco,** sobre **reglamentación del ejercicio de la medicina** y ramos menores del arte de curar.

XVII.—**Proyecto de ley,** reproducido por el señor diputado **Palmeiro,** sobre **reglamentación del trabajo de los serenos portuarios.**

XVIII.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Degano,** sobre **realización** de una **campaña antipestosa** en el interior del país. Se pide su pronto despacho.

XIX.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Guglialmelli** sobre construcción de **obras públicas** en la provincia de **Mendoza.**

XX.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Moret** y otros, sobre **registro nacional de colocaciones.**

XXI.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Ruggieri** sobre **derogación** de la **ley número 4.144,** de **residencia** de **extranjeros.**

XXII.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Godfrid** sobre **suspensión** del **estado de sitio.**

XXIII.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Godfrid,** por el que se **modifica** el **artículo 3.196** del **Código Civil** (notificación a los acreedores hipotecarios).

XXIV.—El señor diputado **Martínez** reproduce un **proyecto de ley** del ex diputado doctor Ferrarotti sobre **régimen hipotecario.**

XXV.—**Proyecto de ley,** reproducido por el señor diputado **Guglialmelli,** sobre **carburante nacional.**

XXVI.—El señor diputado **Amoedo** reproduce un **proyecto de ley** con despacho de la Comisión de Justicia, sobre **justicia de paz letrada** en la **Capital Federal.**

7 —**Indicaciones** de los señores diputados **Groppo** y **Ghioldi** acerca del **estudio** del mensaje y proyecto del Poder Ejecutivo sobre **organización** y **coordinación** de los **transportes colectivos** en la Capital Federal y pueblos suburbanos.

8 —Se acuerda **licencia** para faltar a sesiones a los señores diputados **Inda, Cafferata, Jardel, Bosano Ansaldo, Basualdo, Rojas, Critto** y **Parera.**

9 —**Reiteración** de la **renuncia** del señor diputado **Antelo.** Es aceptada.

10.—**Reiteración** de la **renuncia** del señor diputado **Mosset Iturraspe.** Es aceptada.

11.—**Designación** de **comisiones.**

12.—**Juramento** e **incorporación** del señor diputado electo por **Tucumán** don **Eudoro D. Aráoz.**

13.—A **mociones** de los señores diputados **Ruggieri** y **Pena,** se autoriza el funcionamiento de las comisiones especiales de Códigos y encargada de estudiar la cuenta Capital de los ferrocarriles.

14.—**Proyecto de resolución** del señor diputado **Aráoz (Ernesto M.)** y otros, adhiriendo al **homenaje** tributado por la Municipalidad de Buenos Aires al **general Urquiza.** Se aprueba.

15.—**Proyecto de resolución** del señor diputado **Pérez Leirós** sobre inserción en el

Diario de Sesiones de las planillas de reuniones de las comisiones permanentes y especiales y de asistencia e inasistencia de sus miembros. Se aprueba.

16.—**Proyecto de declaración** del señor diputado **Cáceres** manifestando que la Honorable Cámara vería con agrado que se entregara a la **Comisión Protectora de Bibliotecas Populares** la cantidad de 100.000 pesos, que figura en el presupuesto vigente, para su distribución inmediata. Se aprueba.

17.—**Continúa la consideración del proyecto de resolución** del señor diputado **Solari (J. A.)**, por el que se solicitan **informes sobre aplicación del estado de sitio** decretado por el Poder Ejecutivo en Diciembre de 1933. Se resuelve pasarlo a comisión.

—En Buenos Aires, a dieciséis de Mayo de 1934, siendo la hora 15 y 23:

1

MANIFESTACIONES EN MINORIA

Sr. Pfleger. — Como faltan dos minutos para la hora reglamentaria, quisiera que la Presidencia me informe si existen probabilidades de que obtengamos quórum, pues entiendo que a las 15 y 30, ipso facto, la Presidencia, si no hay número, levantará la sesión.

Sr. Presidente (Fresco).—En la casa hay 109 señores diputados.

Como ha dicho el señor diputado, la Presidencia, si a las 15 y 30 no hay quórum, levantará, reglamentariamente, la sesión.

Sr. Pfleger. — Hago indicación para que esperemos unos minutos, siempre que existan probabilidades de obtener quórum.

Los sectores de la derecha y gran parte del centro no se encuentran en sus bancas, no sé si por algún motivo especial. Nosotros deseamos que la sesión de hoy no fracase, pero si no hay probabilidades de que haya quórum, no hay derecho para que se continúe haciéndonos esperar.

Sr. Presidente (Fresco). — La Presidencia tiene informes de que dentro de pocos minutos han de concurrir más señores diputados.

Sr. Pfleger. — Entonces, hago indicación de que esperemos un cuarto de hora.

—Apoyado.

—Se continúa llamando.

2

ACTA

—A las 15 y 33:

Sr. Presidente (Fresco). — Queda abierta la sesión, con la presencia de 80 señores diputados.

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

—A indicación del señor diputado Biancofiore se suprime la lectura y se da por aprobada.

3

HOMENAJE

Sr. Schoo Lastra. — Pido la palabra para un homenaje.

Se ha cumplido ayer el trigésimo aniversario de un hecho que es un acontecimiento en la vida de la República. Me refiero a la organización actual de sus instituciones armadas mediante la conscripción, llevada a cabo durante el gobierno del general Roca por obra de uno de sus grandes colaboradores: el general Riccheri, tan digno, señor presidente, que al proponer este homenaje a la Honorable Cámara lo hago en la seguridad de no exponer a quien es objeto del mismo al más mínimo reparo por parte de nadie; confío hasta en el mismo sector socialista, que ha hecho declaraciones de que es capaz de sentirse argentino y de que es capaz de sentirse patriota.

La figura del teniente general Riccheri no puede discutirse; soldado ejemplar, ciudadano de virtudes eminentes, verdadero demócrata, desco

XXVI

Proyecto de ley

Sr. Amoedo. — Pido la palabra.

La Comisión de Justicia despachó el año pasado un proyecto de justicia de paz letrada para la Capital. No llegó a tratarlo la Honorable Cámara. Como ha caducado, reproduzco el proyecto de ley para que pase a la misma comisión.

Sr. Presidente (Fresco). — Queda reproducido y pasará a la comisión correspondiente.

—El proyecto figura en la página 701, del tomo IV, del año 1933.

7

INDICACIONES

Sr. Groppo. — Pido la palabra.

En la primera sesión ordinaria que realizó esta Cámara, propuse que un mensaje del Poder Ejecutivo, referente a la coordinación de los transportes colectivos, pasara a una comisión especial. Algunos señores diputados opinaron que debía quedar sobre la mesa, por el motivo que entonces adujeron, y que, dada la materia que en él se abordaba, correspondía que pasara a la Comisión de Negocios Constitucionales, a efecto de que dictaminara si incumbía o no al Congreso el estudio del asunto a que el proyecto se refiere.

Acepto la sugestión en tal sentido, y pido que el mensaje pase a la Comisión de Negocios Constitucionales.

Nada más.

Sr. Presidente (Fresco). — Pasará a la Comisión de Negocios Constitucionales.

Sr. Ghioldi. — Pido la palabra.

Pido al señor diputado que amplíe su moción en el sentido de que sea estudiado simultáneamente por las comisiones de Negocios Constitucionales y de Legislación Municipal.

Sr. Presidente (Fresco). — ¿Acepta el señor diputado?

Sr. Groppo. — No tengo ningún inconveniente.

Sr. Presidente (Fresco). — Pasará a las dos comisiones.

8

LICENCIAS

1

Mar del Plata, Mayo 16 de 1934.

Señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados.

Por razones enfermedad de familia, solicito permito para faltar a las sesiones de la presente semana.

Salúdalo atentamente.

Rufino Inda.

—Sin observación, se vota y concede, con goce de dieta, esta licencia.

2

Córdoba, 15 de Mayo de 1934.

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

Por encontrarme enfermo, solicito permiso Honorable Cámara para faltar a las sesiones de la corriente semana.

Salúdalo atentamente.

Juan F. Cafferata.

—Sin observación, se vota y concede, con goce de dieta, esta licencia.

3

San Martín, Mendoza, 16 de Mayo de 1934.

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

Solicito permiso para faltar a las sesiones de la presente semana.

Salúdalo muy atentamente.

Enrique C. Jardel.

—Sin observación, se vota y concede, con goce de dieta, esta licencia.

CONGRESO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

JUNIO 28 DE 1934

22ª REUNION — 13ª SESION ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DOCTOR MANUEL A. FRESCO

DIPUTADOS PRESENTES: Acosta Guillermo, Agüero Santos, Ahumada Luis Alberto, Alonso Alfredo J., Amadeo y Videla Daniel, Ameri Rogelio L., Amoedo Aurelio F., Andreis Fernando de, Aráoz Ernesto M., Aráoz José Ignacio, Arce José Arnoldi Adolfo, Arrieta Herminio, Becerra Eugenio A. (h.), Benegas Tiburcio, Bermúdez Manuel A., Biancofiore Rafael, Bogliolo Rómulo, Bonazzola Carlos F., Bosano Ansaldo Daniel, Briuolo Miguel, Bruchou Eduardo, Buira Demetrio, Buitrago Pedro, Bunge Augusto, Bustillo José M., Buyán Marcelino, Cáceres Lorenzo, Cafferata Juan F., Calderón Osvaldo M., Candia Cornelio, Carcano Miguel Angel, Carreras Ernesto L. de las, Carreras José, Castiñeiras Alejandro, Castro Felipe, Coca Joaquín, Contte José A., Cordero Octavio, Corominas Segura Rodolfo, Costa Méndez Nicanor, Courel Carlos D., Della Latta Jerónimo, De Miguel Benito, Dickmann Adolfo, Dickmann Enrique, Escalera Facundo, Escobar Adrián C., Espil Alberto, Ferreira Antenor R., Fresco Manuel A., Ganza Marcelino, Garayalde José María, García Gorostiaga Raúl, Ghioldi Américo, Giménez Angel M., Godfrid Juan, Godoy Raúl, González Benjamín S., González Guerrico Manuel, González Valentín, Grisolía Luis, Groppo Pedro, Guglialmelli Aquiles M., Herrera Bruno J., Juda Rufino, Iribarne Alberto, Iriondo Urbano de, Jardel Enrique C., Korn Guillermo, Lamesa Juan B., Lencinas Rafael Néstor, Lima Vicente Solano, López Héctor S., Magris Amleto, Manacorda Carlos, Mancini Rafael, Marcó Cipriano F., Martínez José Heriberto, Mayo Ramón, Moret Carlos (h.), Morrogh Bernard Juan F., Mouchet Enrique, Noble Julio A., Noble Roberto J., Oddone Jacinto, Padilla Tiburcio, Palacín Manuel, Palacín Pedro, Palacio Benjamín, Palmeiro José, Pérez Leirós Francisco, Pfleger José E., Pita Carlos A., Pressacco Juan P., Pueyrredon Carlos A., Radío Pedro, Ramiconi Luis, Ramírez Manuel (h.), Repetto Nicolás, Rodríguez Alfredo, Rozas José E., Ruggieri Silvio L., Ruiz Guiñazú Jacinto, Ruiz Oscar, Salcedo Saturnino, Santillán Enrique, Saravia José M., Schoo Lastra Dionisio, Sellarés Avelino, Simón Padrós Juan, Solari Felipe C., 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., Vionnet Rodolfo L., Wade Eugenio, Zarazaga Marcial J., Zerda Justiniano de la; AUSENTES, CON LICENCIA: Aguirrezabala Miguel A., Basualdo Honorio, Besasso Manuel V., Degano Alfredo P., Gómez Rincón Abel, Ocampo Enrique, Pena José Luis, Rojas Marcos E., Salas José Raquel, Vallejo Luis A.; CON AVISO: Cotto Miguel, Graffigna Santiago; SIN AVISO: Aráoz Eudoro D., Carús Agustín J., Dávila Miguel V., Fernández Damián, González Maseda Manuel, Mattos Luis María, Molina Serapio, Mouesca Eduardo, Movsichoff Bernardo, Parera Gregorio, Parodi Misael J., Pintos Angel, Pomponio Vicente E., Quiroga Félix, Repetto Agustín.

SUMARIO

1.—**Acta.**
2.—**Asuntos entrados:**

I.—**Mensaje** del **Poder Ejecutivo** acompañando el **expediente** relacionado con el estudio de los **transportes colectivos.**

II.—**Despachos de comisión.**

III.—**Peticiones particulares.**

IV.—**Proyecto de ley** del señor diputado **González (B. S.)** y otros, sobre **auxilio** a los **perjudicados** por el **movimiento subversivo** de Diciembre de 1933, en **Santo Tomé,** Corrientes.

V.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Bruchou** y otros **autorizando** a la **Presidencia** de la Honorable Cámara a **disponer** de los **sobrantes** del presupuesto.

VI.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Bonazzola** y otros, acordando un **subsidio** a la **Conferencia de Señoras de San Vicente de Paúl,** de Santa Fe.

VII.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Bosano Ansaldo** acordando **pensión** a la **esposa** e **hijas solteras** del general doctor **Avelino F. Ferreira.**

VIII.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Bonazzola** sobre construcción de un **hospital** en **Villa Angela, Chaco.**

IX.—**Proyecto de ley,** reproducido por el señor diputado **Contte,** sobre **intervención federal** a la provincia de **Corrientes.**

X.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Magris** y otros, sobre **inembargabilidad** de los **productos obtenidos** durante el **año agrícola.**

XI.—**Proyecto de ley,** reproducido por el señor diputado **López** sobre **estudios** para la **ampliación** del **puerto** de **Santa Fe.**

XII.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Zarazaga** sobre creación de la **Caja Médica de Jubilaciones y Subsidios.**

3.—Acuérdase **licencia** para faltar a sesiones al señor diputado **Gómez Rincón.**

4.—**Integración** de la **Comisión de Legislación del Trabajo.**

5.—**Proyecto de resolución** del señor diputado **Buira** por el que se pide **informes** al Poder Ejecutivo sobre las **razones** que ha tenido para **paralizar** la **sentencia** del juez letrado del territorio del Chaco, en el **juicio** por **desalojo** al doctor **Zoilo Cantón.** Se aplaza su consideración.

6.—**Incidencia** promovida por el señor diputado **Ghioldi,** referente a **manifestaciones** hechas por el señor diputado **Solari (F. C.)** en la **interpelación** al señor **ministro de Justicia e Instrucción Pública.**

7.—Se **considera** el **proyecto de resolución** registrado bajo el **número** 5. Es aprobado con modificaciones.

8.—**Moción,** aprobada, del señor diputado **Lima, fijando** el **día** 12 de Julio para **tratar** el **despacho** de la Comisión de Justicia estableciendo la **justicia de paz letrada** en la Capital Federal.

9.—**Termina** la **consideración** del **despacho** de la Comisión de Legislación General en los proyectos de ley sobre creación de la **Comisión Nacional de la Tuberculosis.**

10.—Se **considera** y **aprueba** el **despacho** de la Comisión de Justicia y las modificaciones del Honorable Senado al proyecto de ley sobre **protocolización de documentos.**

11.—**Moción** del señor diputado **Pueyrredon,** aprobada, para **considerar** sobre tablas el **despacho** de la Comisión de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley sobre **construcción** de un **mástil de amarre** y accesorios en la **base aérea** de **El Palomar.**

12.—Se **considera** y **aprueba** el **despacho** a que se refiere el **número anterior.**

13.—Se **considera** el **despacho** de la Comisión de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley sobre **exención** del **pago** de **derechos portuarios** a los **buques fletados** para la conducción y alojamiento de **congresales** y **peregrinos** participantes en el **XXXII Congreso Eucarístico Internacional.**

—En Buenos Aires, a veintiocho de Junio de 1934, siendo la hora 15 y 29:

1

ACTA

Sr. Presidente (Fresco). — Queda abierta la sesión con la presencia de 80 señores diputados.

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

—Por indicación del señor diputado Aráoz (Ernesto M.), se suprime la lectura del acta y se da por aprobada.

2

ASUNTOS ENTRADOS

I

Buenos Aires, Junio 27 de 1934.

Al Honorable Congreso de la Nación.

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a vuestra honorabilidad, remitiendo a su consideración el expediente citado al margen, complementario del mensaje número 3 de fecha 14 de Marzo próximo pasado, al que corre agregada copia de la nota enviada al Honorable Concejo Deliberante, con fecha 30 de Mayo último, por la Comisión Especial de Estudio de los Transportes Colectivos dando cuenta del resultado de la investigación que efectuara en la contabilidad y finanzas de las empresas de transportes e informes respectivos a tranvías a nivel, subterráneos, ómnibus y colectivos. Corren agregadas al mismo, 10 carpetas que

comprenden: informes, estados, observaciones y gráficos, que forman en conjunto, 76 páginas de informes; 1.112 estados con 296 páginas; 166 observaciones diversas en 108 páginas, y 38 gráficos con 4 anexos y 11 páginas con explicaciones de los mismos.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

AGUSTÍN P. JUSTO.
Leopoldo Melo.

—A las comisiones de Negocios Constitucionales y Especial de Legislación Municipal.

—Los centros de empleados de comercio de Villa María, Tucumán, Junín (Buenos Aires), San Martín (Mendoza) y Mercedes (Buenos Aires) solicitan la pronta consideración del veto a la ley que modifica los artículos 154 a 160 del Código de Comercio. *(A la Comisión de Legislación General).*

—Pastores evangélicos de la Capital formulan observaciones relacionadas con la aplicación de la ley número 1.420, de educación común y con motivo de la realización de misas de campaña en actos escolares. *(A la Comisión de Instrucción Pública).*

JULIO 12 DE 1934

24ª REUNION - 15ª SESION ORDINARIA

PRESIDENCIA DE LOS DOCTORES MANUEL A. FRESCO Y RODOLFO COROMINAS SEGURA

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

SUMARIO

1.—**Acta.**

2.—**Indicación** del señor diputado **Rodríguez** para que se dé **trámite** a los **asuntos entrados.** Es aprobada.

3.—**Asuntos entrados:**

I.—**Mensaje** del **Poder Ejecutivo** acompañando copia de la **documentación** relativa a diversas **obras públicas.**

II.—**Mensaje** del **Poder Ejecutivo** contestando el **pedido de informes** referentes a la **aplicación** del **artículo** 42 de la **ley de presupuesto** vigente sobre **salario mínimo** por **zonas.**

III.—**Mensaje** del **Poder Ejecutivo** acusando recibo de la comunicación relativa a la **sanción** del **proyecto de ley** sobre **donación** del **pabellón** de la **Exposición Iberoamericana de Sevilla.**

IV.—**Mensaje y proyecto de ley** del **Poder Ejecutivo** autorizando a la **Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias** a invertir una suma de dinero en la **adquisición** de **edificio** para sus oficinas.

V.—**Mensaje** del **Poder Ejecutivo** acompañando las **conclusiones** de la **mayoría** de la **Comisión Especial** designada **por la Intendencia Municipal** para el **estudio** de la **coordinación** de los **transportes.**

VI.—**Mensaje** del **Poder Ejecutivo** acusando recibo de la comuni-

prórroga para el pago de los servicios de Obras Sanitarias de la Nación.

XXVII.—Proyecto de ley del señor diputado Courel y otros, destinando una suma de dinero para la adquisición de terreno y construcción del edificio de la escuela normal de maestros rurales de Cruz del Eje (Córdoba).

XXVIII.—Proyecto de ley del señor diputado Zarazaga sobre construcción de dique de embalse sobre el río Pichanas, planta hidroeléctrica y otras obras.

XXIX.—Proyecto de ley del señor diputado Ghioldi y otros, sobre escalafón del magisterio.

XXX.—Proyecto de ley del señor diputado Bogliolo y otros, sobre régimen legal de los bancos.

4.—Acuérdase licencia para faltar a sesiones a los señores diputados González (V.), Repetto (A.), Godoy, Vicchi, Aguirrezabala, García Gorostiaga, Ameri, Besasso, González Maseda, Calderón, Repetto (N.) y Pintos.

5.—Designación de los miembros que han de componer la comisión especial encargada del estudio del régimen legal de los servicios telefónicos.

6.—Moción del señor diputado Ruggieri para que se considere en la sesión del próximo miércoles o las siguientes el veto del Ejecutivo en las reformas al Código de Comercio, relativas a despido de empleados. Es aprobada.

7.—Proyecto de resolución del señor diputado Noble (J. A.), por el que se invita al señor ministro de Agricultura para que concurra al seno de la Cámara a dar informes relacionados con el comercio de carnes, el convenio con Gran Bretaña y otras cuestiones conexas. Es aprobado con modificaciones.

8.—Proyecto de resolución del señor diputado Coca por el que se solicita por escrito del Poder Ejecutivo informes sobre el cumplimiento de la ley de estadística general de la Nación. Es aprobado.

9.—Proyecto de resolución del señor diputado Uriburu por el que se pide al Poder Ejecutivo que haya imprimir la Memoria del año 1933 presentada por el gobernador de Río Negro. Pasa a comisión.

10.—Moción del señor diputado Rodríguez para que se dé lectura de un telegrama de saludo de la Cámara de Representantes del Uruguay con motivo del aniversario patrio y se autorice a la Presidencia a contestarlo. Es aprobada.

11.—Indicación del señor diputado Arce para que se publique en el Diario de Sesiones una nota del Ministerio de Hacienda relativa al atraso en el pago de impuestos.

12.—Indicación del señor diputado Bosano Ansaldo para que la Comisión de Negocios Constitucionales preste preferente atención a los proyectos sobre amnistía que existen en su carpeta. Es aceptada.

13.—Moción del señor diputado Acosta para que la Cámara trate como primer asunto con o sin despacho de comisión el proyecto de ley referente al pago del subsidio escolar a las provincias. Se aprueba una indicación de pedido de pronto despacho.

14.—Asuntos entrados:

XXXI.—Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se le autoriza a levantar un monumento al libertador Simón Bolívar. Indicación de pronto despacho formulada por el señor diputado Arce respecto de este asunto. Es acordado.

XXXII.—Por indicación del señor diputado Lima se inserta en el Diario de Sesiones un estudio del doctor Dalmiro Alsina sobre ley orgánica del ministerio público nacional.

15.—Moción del señor diputado Zarazaga para que se autorice a la Comisión de Instrucción Pública a retirar un despacho sobre modificación al artículo 11 de la ley 1.420. Es aceptada.

16.—Consideración del despacho de la Comisión de Justicia sobre justicia de paz letrada.

—En Buenos Aires, a doce de Julio de 1934, siendo la hora 15 y 27:

del Interior, del de Obras Públicas y otras reparticiones, habiéndose escuchado asimismo la opinión de organizaciones de trabajadores; pero que aún ese estudio no se ha finalizado, dada la necesidad de aquilatar con justicia las distintas situaciones a contemplar.

Tan pronto como se termine esa labor y se concrete en un decreto, le sería muy grato al Poder Ejecutivo comunicarlo al Honorable Congreso.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

AGUSTÍN P. JUSTO.
Leopoldo Melo.

Sr. Presidente (Fresco). — Queda a disposición de los señores diputados.

III

Buenos Aires, Julio 5 de 1934.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

Tengo el honor de dirigirme el señor presidente, acusando recibo de su nota de fecha 27 de Junio próximo pasado, con la que se sirve remitir el proyecto de ley, por el que se autoriza al Poder Ejecutivo para donar al Gobierno español el Pabellón Argentino construído en Sevilla con motivo de la Exposición Iberoamericana.

Saludo al señor presidente con mi distinguida consideración.

AGUSTÍN P. JUSTO.
Luis Duhau.

—Al archivo.

IV

Buenos Aires, Julio 4 de 1934.

Al Honorable Congreso de la Nación.

El Poder Ejecutivo tiene el honor de someter a vuestra honorabilidad el adjunto proyecto de ley, por el que se autoriza a la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones Bancarias a adquirir un edificio para asiento de sus oficinas.

Actualmente la Caja ocupa un local que aparte de ser demasiado reducido para sus necesidades, carece de un tesoro que permita guardar sus valores. La locación de una casa adecuada irrogaría un gasto demasiado elevado en relación con las entradas de la Caja, por lo cual le resulta más económico adquirir un edificio que reuna las condiciones requeridas para la atención de sus servicios. En efecto, la Caja paga actualmente $ 18.000 moneda nacional al año en concepto de alquileres, custodia de títulos y cobro de cupones; erogaciones que se evitarán cuando el local sea propiedad de la institución, sin que por ello disminuya su activo puesto que la casa entrará a formar parte de él.

Teniendo en cuenta las razones expuestas, el directorio de la Caja resolvió en su oportunidad, dirigirse al Poder Ejecutivo, para que solicite del Honorable Congreso la autorización legal correspondiente para invertir hasta la suma de $ 250.000 moneda nacional en la adquisición del edificio propio.

El Poder Ejecutivo compenetrado de la justicia de dicho pedido, no duda de que vuestra honorabilidad, prestará su sanción al proyecto de ley que se acompaña.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

AGUSTÍN P. JUSTO.
Manuel R. Alvarado.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — Autorízase a la Caja Nacional de Jubilaciones Bancarias, para invertir hasta la suma de ($ 250.000 m|n.) doscientos cincuenta mil pesos moneda nacional, en la adquisición de un edificio destinado a sede de sus oficinas.

Art. 2º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Manuel R. Alvarado.

—A la Comisión de Presupuesto y Hacienda.

V

Buenos Aires, Julio 6 de 1934.

Al Honorable Congreso de la Nación.

Al enviar a vuestra honorabilidad con anterior mensaje los antecedentes remitidos por

el señor intendente municipal sobre la coordinación de los transportes dentro de la Capital y su zona de influencia, el Poder Ejecutivo consideró que con esa actitud llenaba un deber impuesto por la armonía y el respeto recíproco que debe mantenerse entre los poderes que la Constitución organiza, al ejercitar éstos sus facultades propias con relación a las cuales, ellos son respectivamente guardianes y depositarios.

Dentro de ese criterio que el Poder Ejecutivo practica constantemente en lo que se refiere a sus facultades políticas y privativas, pensó que su acción inmediata debía limitarse a informar a vuestra honorabilidad de que otro cuerpo deliberativo se atribuía parte de sus poderes como igualmente le habría dado aviso si una Legislatura de provincia hubiera obrado en menoscabo de facultades del Congreso.

Habiéndose producido en el seno de las comisiones a cuyo estudio se destinó la comunicación del Poder Ejecutivo, respetables manifestaciones de algunos de sus miembros en presencia del ministro del Interior, a estar de las cuales para proseguir el trámite de ese mensaje se esperaba la colaboración del Poder Ejecutivo como colegislador, éste, sin abandonar su punto de vista inicial y movido por el propósito de que no se retarde o dificulte el estudio y solución de un urgente y trascendental problema que afecta a la crecida población de la Capital y de las ciudades comprendidas en su zona de influencia, viene a aportar esa colaboración.

Ante todo, el Poder Ejecutivo, quiere dejar constancia de que el régimen por ley es no sólo el constitucional sino también el único que daría bases seguras y estables para disciplinar y encauzar las dispersas y complejas actividades que se aplican a los transportes, y determinar la concurrencia de los capitales indispensables para organizar esos servicios en forma de que resulten más eficaces y menos dispendiosos.

Aun para la municipalización se requeriría una ley del Congreso, si es que ha de atribuir imperio a los mandatos de los incisos 12 y 27 del artículo 67 de la Constitución, que le otorga esa facultad, la que no ha renunciado ni podido renunciar en lo referente a la Capital por dictar la ley orgánica municipal, porque los poderes constitucionales son irrenunciables.

Examinado el asunto como problema legislativo se presentan como enseñanzas y ejemplos los practicados en otras ciudades para resolver problemas semejantes o análogos y desfilan asimismo los argumentos en pro y en contra de los posibles métodos de solución.

El Poder Ejecutivo piensa que esa solución debe buscarse dentro de la mayor eficacia de los servicios y del menor costo, adaptándolos a las necesidades reales para no encarecer los transportes con una aplicación excesiva de capitales, cuyos intereses costeará en definitiva el público y que, además, debe regularse esa concentración en forma de que la autoridad pública tenga su función constante y decisiva en resguardo de los intereses sociales, y para impedir explotaciones o abusos.

Igualmente considera que para tutelar dentro de la justa medida los intereses de las pequeñas empresas que realizan actualmente parte de esos servicios de transporte colectivo y hacer posible su incorporación a una sociedad anónima, como se propicia en el artículo 2º del proyecto de la mayoría de la Comisión Especial, es necesario reformar la legislación que gobierna las sociedades anónimas dentro de la cual la mayoría de capitales tiraniza a la minoría.

Ese régimen de gobierno instituído en los códigos se inspiró en el criterio político que entonces predominaba en la organización de los poderes públicos de la 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.

Con estas y otras salvedades y reparos que se señalarán en el curso de la elaboración de la ley, el Poder Ejecutivo presenta como base para iniciar la tarea legislativa, las conclusiones articuladas en el proyecto de la mayoría de la Comisión Especial designada por la Intendencia Municipal.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

AGUSTÍN P. JUSTO.
Leopoldo Melo.

—A las comisiones de Negocios Constitucionales y Especial de Legislación Municipal.

AGOSTO 8 DE 1934

34ª REUNION — 25ª SESION ORDINARIA

PRESIDENCIA DE LOS DOCTORES MANUEL A. FRESCO Y ANTENOR R. FERREIRA

DIPUTADOS PRESENTES: Acosta Guillermo, Agüero Santos, Aguirrezabala Miguel A., Ahumada Luis Alberto, Alonso Alfredo J., Amadeo y Videla Daniel, Ameri Rogelio L., Amoedo Aurelio F., Andreis Fernando de, Aráoz Ernesto M., Arnoldi Adolfo, Benegas Tiburcio, Bermúdez Manuel A., Besasso Manuel V., Biancofiore Rafael, Bogliolo Rómulo, Briuolo Miguel, Bruchou Eduardo, Buira Demetrio, Buitrago Pedro, Bunge Augusto, Bustillo José M., Buván Marcelino, Cáceres Lorenzo, Cafferata Juan F., Calderón Osvaldo M., Candia Cornelio, Cárcano Miguel Angel, Carreras Ernesto L. de las, Carreras José, Carús Agustín J., Castiñeiras Alejandro, Castro Felipe, Coca Joaquín, Coutte José A., Corominas Segura Rodolfo, Courel Carlos D., Dávila Miguel V., Degano Alfredo P., Della Latta Jerónimo, De Miguel Benito, Dickmann Adolfo, Dickmann Enrique, Escalera Facundo, Escobar Adrián C., Espil Alberto, Fernández Damián, Ferreira Antenor R., Fresco Manuel A., Ganza Marcelino, Garayalde José María, García Gorostiaga Raúl, Ghioldi Américo, Giménez Angel M., Godfrid Juan, Godoy Raúl, Gómez Rincón Abel, González Benjamín S., González Maseda Manuel, González Valentín, Graffigna Santiago, Grisolía Luis, Guglialmelli Aquiles M., Herrera Bruno J., Inda Rufino, Iribarne Alberto, Iriondo Urbano de, Jardel Enrique C., Korn Guillermo, Lamesa Juan B., Lima Vicente Solano, López Héctor S., Magris Amleto, Manacorda Carlos, Mancini Rafael, Marcó Cipiriano F., Martínez José Heriberto, Mattos Luis María, Molina Serapio, Moret Carlos (h.), Morrogh Bernard Juan F., Mouchet Enrique, Mouesca Eduardo, Movsichoff Bernardo, Noble Julio A., Oddone Jacinto, Padilla Tiburcio, Palacín Manuel, Palacín Pedro, Palacio Benjamín, Palmeiro José, Parera Gregorio, Parodi Misael J., Pena José Luis, Pérez Leirós Francisco, Pfleger José E., Pintos Angel, Pita Carlos A., Pomponio Vicente E., Pressacco Juan P., Puyrredon Carlos A., Quiroga Félix, Radío 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, Saravia José M., Schoo Lastra Dionisio, Sellarés Avelino, Simón Padrós Juan, Solari Felipe C., Solari Juan Antonio, Speroni Daniel C., Spinetto Alfredo L., Taboada Mora Cipriano, Uriburu Francisco, Vallejo Luis A., Vega Abraham de la, Vicchi Adolfo A., Vidal Baigorri José, Videla Dorna Daniel, Videla Rodolfo G., Vionnet Rodolfo L., Zarazaga Marcial J., Zerda Justiniano de la; AUSENTES, CON LICENCIA: Aráoz José Ignacio, Arrieta Herminio, Bosano Ansaldo Daniel, Cordero Octavio, Costa Méndez Nicanor, Lencinas Rafael Néstor, Mayo Ramón, Ocampo Enrique, Rojas Marcos E., Solís Rogelio J.; CON AVISO: González Guerrico Manuel, Noble Roberto J.; SIN AVISO: Aráoz Eudoro D., Arce José, Bavaldo Honorio, Becerra Eugenio A. (h.), Bonazzola Carlos F., Critto Miguel, Groppo Pedro, Ruiz Guiñazú Jacinto, Vignart Uberto F. Wade Eugenio.

SUMARIO

1.—**Acta.**

2.—**Asuntos entrados:**

I.—**Mensaje** del **Poder Ejecutivo** acompañando copia de la **documentación** sobre **instalación** de un **tercer riel** en las **líneas** de los **Ferrocarriles del Estado** del **Puerto de la Capital.**

II.—**Mensaje y proyecto de ley** del **Poder Ejecutivo** abriendo un **crédito extraordinario** al Ministerio de Justicia e Instrucción Pública con destino a la **publicación** de **obras históricas.**

III.—**Mensaje** del **Poder Ejecutivo contestando** el **pedido de informes** sobre **funcionamiento** de la **sección de crédito agrícola** del **Banco de la Nación Argentina.**

IV.—**Mensaje** del **Poder Ejecutivo contestando** el **pedido de informes** sobre **creación** de la **sección de represión del comunismo** en la **Policía de la Capital.**

V.—**Mensaje** del **Poder Ejecutivo** relacionado con el **pedido de informes** sobre **intervención** en la **Universidad Nacional del Litoral.**

VI.—**Comunicación del Honorable Senado.**

VII.—**Comunicaciones oficiales.**

VIII.—**Despacho de comisión.**

IX.—**Peticiones particulares.**

X.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Ruiz** sobre **construcción** de un **edificio** para **correos y telégrafos** en San Juan.

XI.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Ruiz** sobre **construcción** de **edificio** para la **Escuela de Minas e Industrias de la Nación**, de San Juan.

XII.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Pita** y otros, sobre **servicio** de **agua corriente** en la ciudad de **Rufino**, Santa Fe.

XIII.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Saravia** sobre **obras** de **saneamiento** en la región Sur de la provincia de Salta.

XIV.—**Proyecto de ley** reproducido por el señor diputado **Giménez** sobre **transferencia** de **institutos tutelares de menores** al **Ministerio de Justicia e Instrucción Pública.**

XV.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Spinetto** y otros, sobre **construcción** de una **escuela de varones** que se denominará «**Antonio de Tomaso**», en la Capital Federal.

XVI.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Martínez** y otros, sobre **construcción** de un **dique de embalse, usina hidroeléctrica** y **camino** en el departamento **San Javier** (Córdoba).

XVII.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Pueyrredon** sobre **terminación** y **habilitación** del **edificio** para oficinas de **correos** y **telégrafos en Necochea** (Buenos Aires).

XVIII.—**Proyecto de ley** del señor diputado **de Andreis** sobre **exención** del **pago** de **impuestos** a las **sociedades de socorros mutuos.**

XIX.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Cafferata** y otros, sobre **modificación** del artículo 1º, capítulo I, título IV de la **ley 4.707**, en lo relativo a **pensiones** de **deudos** de **militares fallecidos** en **actos de servicio.**

XX.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Parodi** y otros, sobre **aumento** del **impuesto** a los **billetes** de la **Lotería de Beneficencia Nacional.**

3.—Acuérdase **licencia** para faltar a sesiones a los señores diputados **Mayo, Costa Méndez, Solís, Lencinas, Bosano Ansaldo, Aráoz (José I.)** y **Cordero.**

4.—**Proyecto de resolución** del señor diputado **Solari (J. A.)** solicitando del Poder Ejecutivo **informes** relativos a la **fiscalización** de **sociedades anónimas.** Es aprobado.

5.—**Indicación** del señor diputado **Bermúdez** para que se **inserte** en el Diario de Sesiones el **proyecto de ley,** en revisión, sobre **modificaciones** a la **ley número 4.349,** de **jubilaciones y pensiones civiles.**

6.—**Proyectos de resolución** de los señores diputados **Dickmann (A.)** y **Aguirrezabala** y otros, **solicitando** del Poder Ejecutivo **informes** relativos a la **aplicación** de la **ley 11.721,** de **ayuda federal,** y del **artículo 32** de la **ley de presupuesto** vigente. Se aprueban con modificaciones.

7.—**Proyecto de resolución** del señor diputado **Iribarne** expresando que el problema de la **coordinación del transporte urbano** en la ciudad de Buenos Aires, es de **carácter municipal.** Pasa a comisión.

8.—**Proyecto de resolución** del señor diputado **Acosta** solicitando del Poder Ejecutivo **informes** relativos a la **prosecución** de las **obras** del **ferrocarril** de **La Paz** a **Feliciano.** Queda pendiente.

—En Buenos Aires, a ocho de Agosto de 1934, siendo la hora 15 y 30:

1

ACTA

Sr. Presidente (Fresco). — Queda abierta la sesión con la presencia de 80 señores diputados.

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

—Por indicación del señor diputado Amadeo y Videla se suprime la lectura del acta y se da por aprobada.

Sr. Presidente (Fresco). — Los puntos 1º, 2º, 3º, 4º y 5º del proyecto de resolución del señor diputado Aguirrezabala pasan a ser, respectivamente, los puntos 5º, 6º, 7º, 8º y 9º del proyecto de resolución en discusión, en substitución de los puntos 5º y 6º. En ese orden se van a considerar en particular.

—Se leen y aprueban sin observación:

5º Qué gestiones ha realizado el Poder Ejecutivo para concertar con los gobiernos de provincia las normas necesarias a la unificación y distribución de los impuestos internos al consumo y a las transacciones, y el reparto de los réditos, de acuerdo con lo dispuesto en la primera parte del artículo 32 de la ley de presupuesto vigente.

6º Si se han realizado convenios, con qué provincias y monto y condiciones de los mismos. En caso contrario, qué razones ha tenido el Poder Ejecutivo para no usar de dicha autorización.

7º De acuerdo a lo dispuesto en la segunda parte del artículo 32 de la ley de presupuesto vigente, qué anticipos ha realizado el Poder Ejecutivo a las provincias no comprendidas en la ley 11.721. Forma y condiciones de los mismos.

8º En caso afirmativo, si el Poder Ejecutivo conoce si los fondos anticipados han tenido el destino previsto por la ley de presupuesto.

9º Recaudación por provincias de los impuestos internos al consumo y a las transacciones y a los réditos.

Sr. Presidente (Fresco). — Queda sancionado.

7

PROYECTO DE RESOLUCION

La Honorable Cámara de Diputados

RESUELVE:

Artículo 1º — El problema de la coordinación del transporte urbano de la ciudad de Buenos Aires, de acuerdo con lo establecido por la ley 1.260, es de naturaleza municipal.

Art. 2º — Pasen los antecedentes a la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires para que resuelva lo que corresponda.

Art. 3º — Comuníquese, etc

Alberto Iribarne.

Sr. Iribarne. — Pido la palabra.

Voy a solicitar que este proyecto de resolución sea tratado sobre tablas.

Debo empezar por hacer un poco de historia a fin de aclarar conceptos. Habiendo resuelto el Concejo Deliberante de la ciudad de Buenos Aires el nombramiento de una comisión especial para que estudiase la coordinación del transporte dentro de la ciudad, el intendente municipal vetó la ordenanza correspondiente y nombró otra comisión de personas ajenas a la administración municipal con la misma finalidad. La comisión especial nombrada por el intendente se expidió en dos despachos, uno en mayoría y otro en minoría. El primero creaba una corporación del transporte dentro de la Capital y sus alrededores y presentaba el correspondiente proyecto de ley.

El despacho de la minoría, entendiendo que el problema debía ser resuelto por las autoridades municipales, presentaba el correspondiente proyecto de ordenanza.

El intendente municipal hizo suyo el despacho de la mayoría, y lo envió, por medio de un mensaje, al Poder Ejecutivo de la Nación. Este no hizo suyo ningún proyecto y se limitó a enviar, por medio de un mensaje, un problema legislativo a la Cámara de Diputados de la Nación. El decreto correspondiente del Poder Ejecutivo dice lo siguiente: «Artículo 1º — Sométese al conocimiento y resolución del Honorable Congreso nacional y como poder constitucional correspondiente, el problema legislativo sobre organización y coordinación de los transportes colectivos dentro de la Capital y en su extensión a poblaciones de la provincia de Buenos Aires, que se concreta en la nota de la Intendencia Municipal de fecha 9 del presente e informe de la comisión especial». El artículo 2º es de forma.

Como se ve, el Poder Ejecutivo de la Nación no envió al Congreso ningún proyecto de ley ni asumió su rol de poder colegislador. Sabido es, señor presidente, que el Congreso de la Nación sólo puede entender en asuntos que se hayan presentado como proyectos de ley por los señores diputados o por el Poder Ejecutivo en su calidad de poder colegislador.

—Asume la Presidencia, el señor vicepresidente 1º de la Honorable Cámara, don Antenor R. Ferreira.

Seguramente porque en este caso el Poder Ejecutivo presentaba un problema y no asumía ese rol de poder colegislador, la Cámara entendió que que existía un problema constitucional previo a resolver y por eso pasó el asunto a la Comisión de Negocios Constitucionales conjuntamente con la Comisión de Legislación Municipal. Las comisiones reunidas entendieron que el Poder Ejecutivo no se presentaba dentro de los términos estrictos de la Constitución.

Entonces, a solicitud de algunos miembros de la comisión, se pidió la concurrencia del señor ministro del Interior para que nos dijese en concreto si asumía o no esa función constitucional de poder colegislador y si hacía suyo algunos de los proyectos que habían sido elaborados por las comisiones municipales. El señor ministro del Interior concurrió al seno de las comisiones y manifestó lo que me voy a permitir leer del acta de la sesión respectiva, la que fué revisada por el señor ministro. El acta dice así: «Preguntado el ministro por el presidente de la Comisión de Negocios Constitucionales sobre el alcance del mensaje enviado al Honorable Congreso y sobre si ejercitaba por ese medio las facultades constitucionales de poder colegislador, haciendo suyo el proyecto de ley sobre coordinación de los transportes elaborado por una comisión especial nombrada por el intendente, el señor ministro manifestó: Que el Poder Ejecutivo, al recibir el mensaje del señor intendente acompañando un proyecto de ley y un proyecto de ordenanza sobre coordinación de transportes, consideró que se planteaba un problema sobre el cual debía expedirse el Congreso como cuestión previa, cual era el decidir si era por ley o por ordenanza que debía establecerse el régimen de la coordinación de los transportes». Más adelante agrega: «Ante la disparidad de opiniones sobre el punto, el Poder Ejecutivo, considerando que el Honorable Congreso era el único juez de sus facultades constitucionales, había enviado a éste el problema de la referencia, a fin de que fuese resuelto de acuerdo con el pensamiento que el Congreso tuviere sobre la materia. Que el Poder Ejecutivo había remitido todo lo actuado en calidad de antecedente y esperaba que el Honorable Congreso resolviese esta cuestión privativa y previa sobre coordinación y, que una vez resuelto, no tendría inconveniente para colaborar en la elaboración de las leyes que fuese necesario dictar».

El Poder Ejecutivo, pues, por boca del ministro del Internor, definió claramente el alcance de su primitivo mensaje. Estableció que no había enviado ningún proyecto el Poder Ejecutivo; que sólo había presentado a consideración del Congreso un problema de carácter legislativo y previo, cual era el de establecer la jurisdicción, es decir, si en este caso especial correspondía a la Municipalidad o al Congreso establecer la coordinación de los transportes urbanos.

Después de esas declaraciones categóricas del señor ministro del Interior, las comisiones no volvieron a reunirse. Seguramente alguien llevó al Poder Ejecutivo la insinuación de que convenía el envío de otro mensaje aclaratorio de los anteriores, y el Poder Ejecutivo nos envió el mensaje del 6 de Julio en el cual manifiesta que asume el rol de poder colegislador, pero tampoco nos envía ningún proyecto. Con esa habilidad que hay que reconocerle, dice el señor ministro del Interior: «Habiéndose producido en el seno de las

comisiones a cuyo estudio se destinó la comunicación del Poder Ejecutivo, respetables manifestaciones de algunos de sus miembros, en presencia del ministro del Interior, a estar a las cuales para proseguir el trámite de este mensaje se esperaba la colaboración del Poder Ejecutivo como colegislador, éste, sin abandonar su punto de vista inicial — es decir, manteniendo el concepto de que había a resolver una cuestión jurisdiccional previa —, movido por el propósito de que no se retarde o dificulte el estudio y solución de tan urgente y trascendental problema que afecta a la crecida población de la Capital y de las ciudades comprometidas en su zona de influencia, viene a aportar esta colaboración.»

Claramente, el señor ministro del Interior vuelve a manifestar en su mensaje, que no abandona su punto de vista inicial, es decir, que sigue manteniendo el concepto de que ha enviado al Congreso de la Nación pura y exclusivamente un problema previo, como es el de determinar si corresponde al Congreso o a la Municipalidad de la Capital, resolver sobre este problema de la coordinación del transporte urbano. Las comisiones también entendieron que existía este problema jurisdiccional con carácter previo y decidieron por el voto de la mayoría, que correspondía al Congreso pronunciarse sobre el mismo. La minoría de la comisión, en cambio, aconsejó un proyecto de resolución que decía: «La Honorable Cámara de Diputados resuelve: Artículo 1º — El problema legislativo sometido a la consideración del Congreso por el Poder Ejecutivo, sobre coordinación de transportes urbanos de la ciudad de Buenos Aires, es de naturaleza municipal.»

Las comisiones en mayoría consideraron, sin embargo, que era de incumbencia del Congreso entender en este problema y entrar inmediatamente a considerar el fondo del asunto.

Nosotros conceptuamos que, habiendo sido presentado por el Poder Ejecutivo al Congreso un problema previo, como es el referente a la jurisdicción, y habiendo entendido el mismo Congreso que existía esa cuestión previa, las comisiones no pudieron decidir en forma definitiva esa cuestión y que es necesario el voto directo del Congreso. Las comisiones no tienen facultades para resolver sobre problemas fundamentales, cuando existe una cuestión previa sobre la cual el Congreso no se ha pronunciado todavía. Resuelto por la comisión que el problema era de jurisdicción nacional, debió traerse esa cuestión al Congreso para que éste confirmara o contrariara con carácter definitivo esa decisión. Tanto es así que, después de resuelto el problema de carácter jurisdiccional, la Comisión de Negocios Constitucionales ya nada tendría que hacer en el estudio del asunto; habría terminado su misión y el problema debía continuar siendo estudiado por la Comisión de Legislación Municipal conjuntamente con la de Comunicaciones y Transportes, si acaso el Congreso no optara por la designación de una comisión especial.

Debo recalcar la forma irregular en que este proyecto se ha presentado. Se han publicado los mensajes del Poder Ejecutivo, pero como éstos no acompañaban ningún proyecto, no hay proyecto alguno publicado en los Diarios de Sesiones. Ningún diputado conoce el proyecto del Poder Ejecutivo, ningún diputado sabe qué es lo que están estudiando conjuntamente las comisiones de Legislación Municipal y de Negocios Constitucionales. Habría que empezar, por lo pronto, por hacer la correspondiente publicación del proyecto en el Diario de Sesiones, si es que existe alguno.

Hemos presentado este proyecto de resolución a objeto de que se aclare esta situación ambigua y se defina por medio de una votación del Congreso.

Necesitamos fundar, dentro de los límites estrictos que nos fija el reglamento, las razones por las cuales entendemos que este problema es de naturaleza exclusivamente municipal.

Trataré de hacerlo, pues, dentro de esos términos de tiempo que estrictamente fija el reglamento, y trataré de

fijar mi pensamiento en la forma más sintética posible.

Ante todo, debo observar, señor presidente, que el mismo despacho de la Comisión Municipal...

Sr. Presidente (Ferreira). — Es necesaria una votación de la Cámara para que continúe el señor diputado, por cuanto el término reglamentario ha vencido.

Sr. Iribarne. — Seré muy breve, señor presidente.

Sr. Presidente (Ferreira). — Se va a votar si se autoriza al señor diputado a continuar en el uso de la palabra.

—Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Ferreira). — Puede continuar el señor diputado en el uso de la palabra.

Sr. Iribarne. — Como decía, señor presidente, el mismo despacho de la mayoría de la comisión nombrada por el intendente municipal excluye de este problema el transporte de pasajeros hecho dentro de la ciudad y fuera de ella, por medio de los ferrocarriles. Así, en el artículo 4º, al referirse al régimen de la presente ley y a las entidades que lo compondrán, dice en su parte final: «... con excepción expresa del que se realiza por los ferrocarriles de jurisdicción nacional cuyas vías de acceso a la Capital Federal forman parte de una red ferroviaria propia que sale de sus límites».

Además, está excluído también de este proyecto el problema de la coordinación del transporte entre los ferrocarriles, los camiones y los ómnibus que hacen recorridos interprovinciales y que les hacen competencia a los ferrocarriles, problema que se encuentra actualmente a consideración de la Comisión de Comunicaciones y Transportes de este Honorable Congreso.

De manera, pues, señor presidente, que el problema al cual se refieren los dos despachos de la Comisión Municipal, el de la mayoría y el de la minoría, es al problema de la coordinación del transporte hecho por tranvías, por subterráneos y por ómnibus dentro de la Capital, aun cuando haya unas pequeñas líneas de ómnibus que salgan a los pueblos circunvecinos.

Ahora bien, señor presidente; nosotros entendemos que este problema de coordinación de transporte urbano es un problema municipal, en primer lugar por determinación expresa de una ley dictada por este Congreso, la ley 1.260, llamada ley orgánica municipal, la cual en su artículo 46, inciso 4º, dice que corresponde al Concejo Deliberante — de la ciudad de Buenos Aires, se entiende —: dar o negar permisos a título gratuito, oneroso y por tiempo limitado para la construcción de tranvías. Y en su artículo 47, inciso 8º, habla de fijar tarifas y reglamentar el tránsito, que significa el tráfico de los vehículos y el transporte de pasajeros por medio de esos vehículos.

Si nosotros, además de las disposiciones expresas de la ley, fuésemos a revisar los luminosos debates que se hicieron cuando la ley se sancionó en este Congreso, nos encontraríamos con que el problema del tráfico es de naturaleza municipal porque así lo quiso la mayoría de los representantes del Parlamento argentino, y así se concretó en disposiciones expresas de la ley.

Ahora bien, señor presidente; establecido por esa ley que el problema del tránsito dentro de la ciudad es de carácter municipal, la ciudad de Buenos Aires, por las atribuciones concedidas expresamente por esa ley, ha celebrado los contratos de concesión; y, así, tiene celebrado con la Compañía Anglo Argentina contratos de concesión como los de 13 de Diciembre de 1899, Abril 26 de 1904, Mayo 22 de 1908, Julio 2 de 1909 y el de 21 de Diciembre de 1909 que se refiere a la autorización para construir subterráneos; todos los anteriores se refieren a la autorización para construir líneas a nivel, o para anexar otras compañías que explotaban el servicio de tranvías en la Capital. Y es en virtud de las mismas disposiciones expresas de la ley orgánica municipal dictada por el Congreso argentino, que el Departamento Ejecuti-

vo de la Municipalidad de Buenos Aires ha dado concesiones precarias a ómnibus, microómnibus y colectivos, para que exploten también el servicio de transporte de pasajeros.

De acuerdo con disposiciones expresas del Código Civil, los contratos son ley para las partes. La municipalidad ha celebrado contratos con las empresas, y en esos contratos se crean derechos y se establecen obligaciones que no pueden ser alterados por ninguna ley sin alterar todo el régimen de los contratos y todo el régimen del Código Civil.

En los contratos celebrados se establece una cláusula por la cual, al final de las concesiones, deben las empresas traspasar a poder de la comuna todo el material rodante, los rieles, todo el elemento técnico, todo el capital en circulación, sin indemnización de ninguna especie; de manera que la ciudad de Buenos Aires, habiendo pasado ya algunos años de cumplimiento del contrato, tiene derecho adquiridos sobre esos capitales en circulación. Si una ley de la Nación alterase esos contratos dando nuevas concesiones por nuevos plazos, como lo establece el despacho de la mayoría, se alterarían principios fundamentales de nuestra Constitución, se iría a lesionar derechos adquiridos, y no solamente el gobierno de la ciudad de Buenos Aires, sino también cualquiera de sus habitantes tendría el derecho de presentarse ante la Corte Suprema, la que, es evidente, haría respetar el principio de los contratos y declararía inconstitucional cualquier ley que dictara el Congreso modificándolos. Esta es una razón fundamental para que se considere que el problema del transporte de la ciudad de Buenos Aires hecho por contratos basados en una ley del Congreso debe ser considerado como un problema municipal. Una ley del Congreso así lo ha establecido, en base a ella se han celebrado los contratos y ninguna otra ley los podrá modificar, siempre que las partes no se pongan de acuerdo; en este caso se quiere hacer la modificación de los contratos dejando a una de las partes, que es el gobierno municipal, totalmente de lado.

Es verdad que existen algunas pequeñas líneas de ómnibus que salen fuera de la Capital pero que no transportan siquiera el uno por ciento del total de pasajeros que viajaban en la ciudad. No entran, como ya hemos visto, en ese transporte suburbano los pasajeros que viajan en ferrocarriles, de manera que ese transporte por los ómnibus representa una mínima parte de los pasajeros que entran en la ciudad. Por lo demás, esos ómnibus actúan prestando un servicio municipal dentro de la ciudad y cuando salen de ella y entran a la jurisdicción de San Martín o Avellaneda, por ejemplo, siguen prestando un servicio municipal dentro de esa localidad que les determina las patentes a pagar y las callles donde transitar.

Por otra parte, aunque la ley no hubiese definido expresamente este asunto como de carácter municipal, quedaría aclarado que es de este carácter, por su misma naturaleza. La Constitución, en su artículo 67, inciso 27, establece que el Congreso legisla sobre la Capital; en el artículo 86, inciso 3º, dice que el Poder Ejecutivo es el jefe inmediato de la ciudad, pero en el artículo 5º expresa como condición esencial para garantizar la autonomía de las provincias, que éstas deben crear y mantener el régimen municipal. Además, en el artículo 81, si bien en forma indirecta, reconoce también la existencia, anterior a la Constitución, del régimen municipal.

La Constitución ha establecido así, que el Congreso y el Poder Ejecutivo deben resolver los asuntos de carácter político dentro de la ciudad, y ha dejado que dentro de los principios generales del derecho administrativo se defina cuál es el límite que separa los asuntos de carácter político de los netamente municipales Esta es una cuestión de derecho administrativo, reglamentario de las disposiciones constitucionales. Y tal principio de derecho administrativo, reconocido por todos los autores y por la misma lógica, nos es-

tá diciendo que todo lo referente a la seguridad, a la higiene y al transporte dentro de la ciudad, es un problema de materia y naturaleza eminentemente municipales.

Por lo demás, si tuviésemos que entrar a estudiar en detalle el problema tal cual se nos presenta, veríamos cómo no habría la más remota posibilidad de que tomásemos alguna resolución en serio, sin recurrir a los datos que nos tendrían que dar las autoridades técnicas de la municipalidad.

El problema económico referente a determinar los capitales originarios de las empresas, los capitales amortizados, las ganancias que las empresas obtienen, es un problema que la Municipalidad de Buenos Aires está queriendo resolver desde hace años a los efectos de establecer la tarifa que corresponde. Si vamos a afrontar ese problema de los capitales y de las ganancias nos encontraremos con que tenemos que recurrir inevitablemente a los datos que puedan darnos las comisiones técnicas municipales. Lo mismo ocurriría si tuviésemos que establecer si conviene una tarifa movible o fija, y si en este momento a la ciudad de Buenos Aires le conviene una tarifa de diez centavos, o menor, o mayor. Son problemas de carácter municipal que solamente los podríamos resolver en base de los estudios hechos por las comisiones técnicas municipales.

Sr. Presidente (Ferreira). — La Presidencia advierte al señor diputado que sólo dispone de dos minutos más.

Sr. Iribarne. — Voy a terminar, señor presidente.

Si estudiásemos el problema técnico, nos encontraríamos con que es necesario recurrir a los datos que nos den las oficinas municipales.

El proyecto de la mayoría de la comisión quiere llegar a la coordinación de los transportes en base del tranvía, que es técnicamente uno de los instrumentos más atrasados para el transporte. La técnica demuestra que debe ser hoy rápido y barato, y que el tranvía debe ser reemplazado por subterráneos y por ómnibus. El tranvía representó, por eso, dentro de la ciudad de Buenos Aires, en los últimos años, una fuerza que ha impedido el adelanto técnico del transporte, y para evitar la competencia a los capitales invertidos en las líneas a nivel ha impedido que se construya la red de subterráneos que la ciudad de Buenos Aires necesita, y que se organice en forma científica el transporte por medio de ómnibus y subterráneos.

Las comisiones no pueden saltar por encima de los problemas sin estudiarlos; las comisiones no pueden saltar por encima de la Constitución y de la ley. Será necesario, pues, que se resuelva en forma clara y terminante, por una votación del Congreso, si este problema es de carácter municipal o nacional.

Hubiera deseado extenderme en otras consideraciones; hubiera deseado recordar que de acuerdo con lo que se dijo en luminosos debates en este Congreso, de acuerdo con lo que expresa Alberdi en su gran libro *Bases*. La comuna es preexistente al poder nacional. Los problemas comunales existían antes que la Constitución, porque las comunas hicieron nuestra libertad e hicieron nuestra organización nacional.

Hubiera querido decir también, señor presidente, que el artículo 14 de la Constitución establece el principio de la libertad de la industria y del comercio, reglamentado por la ley de represión de los trust, número 11.210, cuyo artículo 1º dice: «Declárase delito todo convenio, pacto, combinación, amalgama o fusión de capitales tendientes a establecer o sostener el monopolio y lucrar con él en una o más ramas de la producción del tráfico terrestre» etcétera. Y un párrafo del artículo 5º dice: «Todos los que intervengan en esos convenios o combinaciones serán personalmente responsables de las violaciones que se produzcan, aun cuando no tomaren parte especialmente en éstas.»

Y así podría seguir citando otras disposiciones constitucionales que resultarían abiertamente vulneradas si el Congreso resolviese que el asunto de

la coordinación de transportes dentro de la ciudad debe ser resuelto por medio de una ley.

Hubiera deseado también referirme a la parte económica del problema, porque se intenta establecer por medio de una ley el trust del transporte dentro de la ciudad de Buenos Aires y se pretende establecerlo a favor de la empresa de tranvías Anglo Argentina. Se pretende eso para autorizar el aumento de las tarifas.

—Suena la campanilla que anuncia el término reglamentario para el uso de la palabra.

Sr. Iribarne. — Voy a terminar, señor presidente.

Sr. Presidente (Ferreira). — Recuerdo al señor diputado que es un término que sólo puede prorrogarse por la sanción de la Cámara.

Sr. Iribarne. — Se quiere, señor presidente, establecer el trust del transporte para facilitar a esta empresa el aumento de las tarifas. Ello significaría que tendrían que desaparecer de nuestra ciudad en plazo perentorio los ómnibus y los microómnibus y colectivos actuales, que tendrían que desaparecer pequeños capitales argentinos que prestan un servicio útil y también pequeñas industrias creadas en nuestra Capital para la fabricación de ómnibus y colectivos y que todas esas industrias pasarían a manos de grandes capitales extranjeros.

Sr. Vicchi. — Señor presidente: Sin ánimo de perturbar al orador, recuerdo que el término para hacer uso de la palabra es improrrogable, salvo resolución expresa de la Cámara.

Sr. Presidente (Ferreira). — La Presidencia ya ha advertido al señor diputado. Le ruego que termine su exposición.

Sr. Iribarne. — Voy a terminar.

Por todas estas consideraciones, que creo fundamentales, entiendo que el Congreso debe definir claramente, por medio de una votación, si este problema es de carácter nacional o municipal.

Nada más.

Sr. Corominas Segura. — Pido la palabra.

Voy a ocuparme, señor presidente, de este proyecto de resolución, de indudable trascendencia, adelantándome a pedir excusas a la Cámara por la forma un tanto desordenada en que debo abocarme al debate. El reglamento es despiadado con los diputados que deben intervenir en la discusión de proyectos de minuta o de proyectos de resolución sin ser autores de los mismos. El autor del proyecto se prepara con el tiempo y la tranquilidad necesarios para traer el asunto a la Cámara, y los demás diputados tienen, en cambio, que improvisar sus argumentos y sus exposiciones.

Sirva lo que acabo de decir de excusa si la exposición que realizo no tiene todo el método y la claridad que desearía darle al asunto.

En primer término, debo adelantar que el bloque demócrata nacional votará por que este asunto pase a comisión.

Sr. de la Vega. — Es lo que corresponde reglamentariamente, si no se hace moción de tratarlo sobre tablas.

Sr. Presidente (Ferreira). — Se ha hecho moción en ese sentido.

Sr. Iribarne. — Yo la he hecho. Al comenzar a hablar dije que iba a fundar el pedido de que este proyecto se tratara sobre tablas.

Sr. Presidente (Ferreira). — Está en discusión precisamente la moción de tratar sobre tablas ese proyecto.

Sr. Corominas Segura. — Voy a decir por qué el bloque a que pertenezco va a votar para que pase el asunto a comisión.

Discrepamos fundamentalmente con el proyecto que se presenta, por su forma. Es una manera equívoca de tratar un proyecto de ley, y esto es inaceptable como procedimiento legislativo. Tiene la forma de un proyecto de resolución, pero no se ajusta por su contenido a los términos del artículo

84 del reglamento, que establece que: «se presentará en forma de proyecto de resolución toda proposición que tenga por objeto el rechazo de solicitudes particulares, la adopción de medidas relativas a la composición y organización interna de la Cámara y en general toda disposición de carácter imperativo que no necesite la intervención de los otros poderes colegisladores.»

El señor diputado por la Capital que me ha precedido en el uso de la palabra se ha encargado de demostrar cómo lo que él propone ahora se vincula directamente con el proyecto de ley que tienen a estudio las comisiones de Negocios Constitucionales y de Legislación Municipal; vale decir que mientras dos comisiones internas de la Cámara estudian un asunto, reunen antecedentes y están formando opinión para traer su despacho y consejo al recinto, nosotros adoptaríamos una decisión que quitaría todo objeto al trabajo que ellas están realizando.

Se trata de un proyecto de ley sobre coordinación de transportes entre la Capital y las comunas vecinas, proyecto que ha sido traído al Congreso por el Poder Ejecutivo, ejerciendo las funciones de poder colegislador.

Mal puede, pues, una de las Cámaras pronunciarse sobre el mismo en la forma que lo proyecta el señor diputado por la Capital. Frente a un proyecto de ley lo que corresponde es que la Cámara lo apruebe, lo rechace o lo deje dormir en las comisiones, si no muestra interés por el mismo.

Sr. Iribarne. — ¿En qué Diario de Sesiones está publicado el proyecto de ley a que se refiere el señor diputado?

Sr. Corominas Segura. — La pregunta es capciosa y por de pronto es absurdo que me la formule a mí, que soy quien ha planteado al ministro del Interior el problema de orden constitucional sobre la forma cómo corresponde al Poder Ejecutivo ejercer las facultades de poder colegislador.

Sr. Iribarne. — Pero eso sería ilógico ahora.

Sr. Corominas Segura. — Si el señor diputado tiene la discreción de escucharme, seguramente ha de encontrar en mi exposición los argumentos tendientes a explicar lo que pregunta.

Sr. Presidente (Ferreira). — Ruego al señor diputado por la Capital no interrumpa al orador.

Sr. Corominas Segura. — No voy a entrar al fondo del asunto. Está de más que argumente, pues, sobre la orientación que corresponde adoptar con respecto a un proyecto de ley, cuando lo que se está discutiendo ahora es un proyecto de resolución que debe o no tratarse sobre tablas.

Voy a referirme a este punto. El proyecto del señor diputado Iribarne no puede ser sancionado por la Cámara, debe ir a una comisión interna de la misma, para que ésta produzca su dictamen, para que tenga en cuenta lo que acabo de exponer y los demás antecedentes que el mismo señor diputado ha mencionado.

Extraña sobremanera este proyecto que hoy se nos ha traído a la deliberación del cuerpo y que sin duda alguna es contradictorio con el criterio que el propio sector del señor diputado ha sostenido hace algunos días, cuando las comisiones se reunieron para escucharlo al señor ministro del Interior. Hay un evidente cambio de actitud.

Cuando el señor ministro del Interior fué llamado para preguntarle si al enviar el Ejecutivo el mensaje originario acompañando un decreto en el que se decía que era éste un problema legislativo, había hecho o no uso de la facultad de colegislar y si al mismo tiempo el Poder Ejecutivo hacía suyo o no el proyecto de ley que los antecedentes enviados contenían, el señor ministro del Interior expresó que el Poder Ejecutivo no había hecho uso de la facultad de colegislar, que entendía que se trataba de un problema institucional; que correspondía decidir previamente si era o no facultad del Congreso y que una vez que el Congreso hubiera resuelto, tal cual el Ejecutivo lo entendía, que era facultad legislativa el problema

de la coordinación de transportes, entonces recién entraría a colaborar enviando el proyecto correspondiente.

En aquel instante, si no todos los diputados de las dos comisiones, por lo menos todos, menos uno, estuvimos de acuerdo en que el señor ministro del Interior sostenía una tesis constitucional equivocada y así se lo hicimos notar, entre ellos todos los diputados socialistas.

El Congreso, le expresamos al señor ministro del Interior, no hace declaraciones teóricas para afirmar sus facultades. Los poderes de la Cámara de Diputados y del Senado provienen de la Constitución de la República y no se necesita entonces que se hagan declaraciones o se dicten leyes para establecer en teoría la existencia de tales facultades y poderes.

Si el Congreso estima que tiene la facultad de legislar sobre determinada materia, ejercita en los hechos esa facultad dictando las normas que estime interpretativas de las necesidades públicas, pero no entra a sostener polémicas con otros cuerpos u organismos, por importantes que ellos sean, para reafirmar o establecer sus facultades.

Si sobre esta materia el Congreso no poseyera la facultad de legislar y la coordinación de los transportes debiera ser atendida por la comuna, en virtud de facultades propias, la comuna no necesita de nuestra declaración, debe ejercitar su facultad. Si excede sus facultades, hay dentro de los organismos creados por la Nación, poderes que establecerán la correspondiente validez o nulidad de lo que la comuna haga. Si el Congreso en cambio, tiene esas facultades y cree que hay necesidades que atender, debe dictar la ley con las normas que estime más justas y urgentes, pero no hacer declaraciones teóricas de que le corresponde a él la facultad de hacerlo.

Más: sería absurda una declaración de la Cámara de Diputados o del Senado, aun mismo de los dos cuerpos, que estableciera que es éste un problema de jurisdicción del Congreso, así, en abstracto.

¿Qué es lo que determina la jurisdicción de los poderes? ¿Qué es lo que nos daría el criterio y la medida de esa jurisdicción? Nos la van a dar, señor presidente, las normas que se proyectan y el alcance de las mismas. Sólo en vista de determinadas normas a adoptar se puede establecer que ellas comprenden una u otra jurisdicción: la jurisdicción del poder municipal o la jurisdicción del Poder Legislativo de la Nación. De manera que, sin tener frente a nuestros pupitres los proyectos de ley correspondientes, no podemos establecer el alcance del poder jurisdiccional sobre el que se nos pide un pronunciamiento.

Las comisiones así lo han entendido y entrando al estudio de este asunto, se han fijado una serie de puntos previos que van marcando el camino lógico del estudio, el camino lógico en la reunión de antecedentes, en la determinación de los principios que deben regir en la materia que tratan y tan sólo con ese alcance han fijado como primer punto «si es éste un asunto del Congreso o no», y han entendido, en una reunión en la que no estuve presente, que era éste un asunto de carácter legislativo.

Pero al adoptar un criterio así y al obrar de este modo, ¿las comisiones le han hurtado a la Cámara su pronunciamiento? No, señor presidente. Han fijado su propio criterio para la labor que deben cumplir y la realización de su trabajo; y, oportunamente, traerán el despacho correspondiente a la Cámara para que ella lo estudie y se pronuncie bajo todos sus aspectos. *(¡Muy bien!).*

Este es el estado del asunto. No es posible, en consecuencia, que adelantándose al despacho que oportunamente deben producir las comisiones, se pronuncie la Cámara en la forma que lo solicita el señor diputado por la Capital. Si él y su sector creen que se trata de un problema de orden comunal, no legislativo, en la hora oportuna del debate del despacho que produzcan las comisiones, harán todos los argumentos que estimen convenientes, establecerán

la doctrina que crean más ajustada y la Cámara se pronunciará, pero siguiéndose un trámite normal, correcto y reglamentario y no el que hoy se propone.

Por estas razones, brevemente expuestas, y pidiendo nuevamente a la Honorable Cámara disculpas por la forma desordenada en que he debido hacerlo, expreso que el sector demócrata nacional votará en contra de la moción de sobre tablas para que este asunto pase a comisión.

Nada más.

Sr. Castiñeiras. — Pido la palabra.

Sr. Presidente (Ferreira). — Advierto al señor diputado que sólo está en discusión la moción de sobre tablas.

Sr. Castiñeiras. — Sí, señor presidente; es para referirme a ella.

El problema del transporte colectivo de pasajeros en la Capital Federal, que el Poder Ejecutivo ha endilgado, a mi parecer indebidamente, a esta Cámara, ofrece a nuestra consideración dos aspectos de parecida gravedad y trascendencia para los intereses del pueblo de la Capital Federal.

Conviene advertir que una cosa es el asunto de la jurisdicción, es decir, saber si la cuestión ha de ser planteada y discutida en el Congreso o en el Concejo Deliberante, y otra cosa el fondo del problema o sea el proyecto de ley concebido por la comisión especial nombrada por el intendente y que hasta este instante no ha hecho suyo ningún diputado ni aun el Poder Ejecutivo.

Sr. Corominas Segura. — El Poder Ejecutivo sí; hay un mensaje expreso.

Sr. Castiñeiras. — Cuando en esta Cámara se dió entrada al curioso, imprecisо y sibilino mensaje del Poder Ejecutivo, algunos diputados expresaron sus dudas acerca del asunto de jurisdicción, y fué así como se determinó que el mensaje fuera a las comisiones de Negocios Constitucionales y de Legislación Municipal. Eso ya demuestra, en primer término, que era imprescindible que la Cámara se pronunciara sobre el primer aspecto del asunto, el de la jurisdicción, y así también lo ha entendido el señor diputado Iribarne, que en nombre de nuestro sector ha presentado el proyecto de resolución para que recaiga sobre ese aspecto un pronunciamiento de esta Cámara.

¿Por qué entendemos nosotros que es necesario un pronunciamiento de la Cámara sobre este primer aspecto? Ante todo conviene que la Cámara tome en cuenta, ya que no lo han hecho las comisiones, la resolución votada por el Concejo Deliberante y cuyos considerandos dicen así: «Que, como lo expresó este cuerpo en Julio 27 de 1932, el Departamento Ejecutivo carece de facultades para comprometer por su única y exclusiva gestión a la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires en la constitución de la pretendida corporación del transporte urbano. Que el problema real del transporte urbano plantea una cuestión fundamental dentro de los límites del municipio de la ciudad de Buenos Aires, correspondiendo, por consiguiente, su solución a la jurisdicción municipal. Que el problema derivado del transporte de pasajeros entre esta Capital y las comunas limítrofes se soluciona con la sola intervención de los municipios afectados. Por ello resuelve: Dirigirse a la Honorable Cámara de Diputados de la Nación expresándole que, en opinión de este cuerpo, la gestión del intendente relacionada con un proyecto de ley de monopolio del transporte urbano es contraria a las disposiciones de la ley orgánica municipal y que este Honorable Concejo Deliberante en virtud de la mencionada ley tiene atribuciones para conocer y resolver en materia de transporte de pasajeros.»

Para demostrar que es necesario en primer término un pronunciamiento de la Cámara sobre el aspecto de la jurisdicción, basta formularse la siguiente pregunta: ¿Cómo van a engolfarse las comisiones de Negocios Constitucionales y de Legislación Municipal en un estudio largo, serio y complejo del asunto de fondo, sin saber cuál es la opinión de la Cámara sobre el pri-

mer aspecto, o sea el previo de la jurisdicción? El señor diputado por Mendoza nos ha dicho que oportunamente las comisiones formularán un despacho para resolver el problema jurisdiccional. Ese despacho, que vendría conjuntamente con un proyecto de ley creando la corporación, tendría que ser tratado previamente por la Cámara. Y si la Cámara en su oportunidad expresara que no es asunto de su jurisdicción, yo pregunto si no habrían realizado las comisiones, al expedirse sobre el asunto de fondo, una labor estéril e inútil.

—Ocupa la Presidencia, el señor presidente de la Honorable Cámara, doctor Manuel A. Fresco.

Sr. Corominas Segura. — Esa posibilidad existe cada vez que la Cámara trata un despacho, porque si es rechazado en general no puede discutirse en particular.

Sr. Castiñeiras. — Pero en este caso hay una cuestión previa que puede ser resuelta sin exigir a las comisiones un despacho sobre el otro aspecto del asunto.

Sr. Corominas Segura. — No es una cuestión de previo pronunciamiento; es una cuestión de previo estudio. No es solamente el aspecto constitucional el que hay que contemplar.

Sr. Castiñeiras. — Si no hubiera que considerar ese aspecto previo, ¿qué tendría que hacer la Comisión de Negocios Constitucionales?

Pero no es sólo el Concejo Deliberante el que se ha pronunciado. El intendente en su mensaje habla también de la jurisdicción y estampa unas palabras que demuestran la importancia que tiene este primer aspecto que ahora consideramos.

De la misma manera, dice el intendente en su mensaje, cabría observar que al hablar de autoridad pública no se aclara si se trata del gobierno de la Nación o de la municipalidad. «Esta intendencia considera que habrá de respetarse la jurisdicción municipal y que ello debe de estar previsto en la ley. Lo único que corresponde establecer, en cuanto al poder de coerción del gobierno municipal, lo es en los casos previstos en el proyecto de que la corporación no realizara los servicios públicos que pudieran considerarse indispensables por la municipalidad.»

En su mismo mensaje el señor intendente reconoce que este problema de la jurisdicción debe ser tratado con toda amplitud por la Honorable Cámara.

Por su parte, el señor secretario de Obras Públicas, doctor Razzori, ha expresado con insistencia, en el debate producido en el Concejo Deliberante, lo siguiente: «Afirmé que el Departamento Ejecutivo ya no había invocado la representación de la municipalidad, sostuve que el Departamento Ejecutivo había sometido a consideración de este cuerpo — es decir al Concejo Deliberante — la cuestión en todos sus aspectos y que estaba dispuesto a colaborar con él en su estudio y en la sanción que resolviera conveniente aprobar con respecto al fondo del asunto.»

Cabe formular algunas otras preguntas. Una es ésta: ¿qué ocurriría si el Concejo Deliberante aceptara la invitación que insistentemente ha hecho el señor secretario de Obras Públicas, para que conjuntamente el Concejo Deliberante y el Departamento Ejecutivo estudien el problema, y terminen dictando una ordenanza? ¿Qué ocurriría si en los momentos en que este cuerpo, o las comisiones de este Congreso estudian el problema de fondo, el Concejo Deliberante resuelve dictar una ordenanza o hace suya la iniciativa de la minoría de la comisión especial?

Estos interrogantes y otros que se pueden hacer plantean aspectos que la Cámara no puede eludir para confiar sólo en la resolución interna de una o dos comisiones.

El señor diputado por Mendoza ha hecho algunas consideraciones de orden constitucional. No creo, evidentemente, que sea la oportunidad para provocar un amplio debate de orden constitucional y recordar antecedentes históricos para demostrar que no es al

Congreso a quien le corresponde tratar un asunto típicamente municipal..

Sr. Corominas Segura. — Yo no he dicho eso.

Sr. Castiñeiras. — ... encuadrado dentro de lo que prescribe la ley orgánica municipal en sus artículos 46 y 47.

Sr. Vicchi. — ¿Me permite el señor diputado una breve interrupción?

Sr. Castiñeiras. — Sí, señor diputado.

Sr. Vicchi. — Si no cree que es la oportunidad para hacer un debate constitucional de fondo, ¿cómo concibe el señor diputado que la Cámara pueda votar sobre tablas este inocente proyecto de resolución?

Sr. Castiñeiras. — Sostengo que es necesario que la Cámara se pronuncie. He creído por mi parte que no es la oportunidad de hacer largas consideraciones de orden constitucional porque es fácilmente demostrable que el asunto es típicamente municipal. Solamente en ese aspecto he querido recoger las palabras del señor diputado por Mendoza.

Sr. Corominas Segura. — No he dado opinión sobre el fondo del asunto sino sobre si se trataba o no sobre tablas.

Sr. Presidente (Fresco). — No deseo molestar al señor diputado, pero sí recordarle que las mociones de sobre tablas se fundan y discuten brevemente.

Sr. Castiñeiras. — He seguido el ejemplo de los demás diputados. Trataré de terminar lo más rápidamente posible.

Sr. Presidente (Fresco). — Advierto al señor diputado que ya van a transcurrir los 15 minutos.

Sr. Castiñeiras. — Voy a terminar.

El problema que se debate, en cualquiera de los dos aspectos, ya sea en lo que atañe a la coordinación de los transportes o transporte colectivo de pasajeros, es un problema que sólo se plantea dentro de los límites de la Capital Federal. Pretender convertirlo en un problema nacional para eliminar la intervención del Concejo Deliberante, a mi modo de ver constituye una aberración.

Ya conocemos, señor presidente, lo que prefija el inciso 27 del artículo 67 de la Constitución, en lo relativo a que este Congreso es Legislatura local, y ya ha sido citado también el inciso 3 del artículo 87, en cuanto determina que el presidente de la Nación es el jefe inmediato local de la Capital de la Nación.

En realidad, para tener una idea exacta de cómo deben ser interpretados estos artículos de la Constitución, sería menester recordar el memorable debate a que dió origen la sanción de la ley orgánica municipal. No lo voy a hacer, pues quiero por ahora limitarme al asunto en discusión.

¿Para qué se dictó la ley orgánica municipal? Para dar vida evidentemenmente a un organismo que atendiera con independencia aquellos problemas municipales, propios de la ciudad, cuya solución no afecta los intereses de orden político a que hace alusión la Constitución nacional.

Yo no voy a hacer perder tiempo a la Cámara para enumerar cuáles son los casos en que corresponde o puede corresponder la intervención de la Cámara y cuáles son funciones propias de la comuna, pero sí conviene tener en cuenta, señor presidente, en este debate, unas palabras que yo le escuché siendo concejal, al doctor Mujica, en aquel entonces también concejal, en 1928, en un caso análogo al que actualmente se discute en la Cámara, o que tendrá que discutir la Cámara.

En 1928, cuando se planteó la explotación del subterráneo Lacroze en la Capital Federal, el concejal Mujica dijo lo siguiente: «El Congreso nacional cuando ha dictado una ley orgánica para la ciudad de Buenos Aires, cuando ha fijado definitivamente cuáles son las atribuciones y cuál es el régimen permanente de esta ciudad, está de hecho inhibido moral e institucionalmente para hacer derogaciones parciales a ese régimen. Si quiere derogar el régimen de la ciudad de Buenos Aires, que lo derogue en buena hora, pero que lo derogue definitivamente. Lo demás es estabiecer el

régimen de lo absurdo, el régimen de lo arbitrario y la inseguridad más absoluta y afirmo más, que si mañana el Congreso de la Nación utilizando esa facultad que le da la Constitución y de la cual se ha desprendido, el Congreso de la Nación, digo, dictara una ley que permitiera, por ejemplo, el establecimiento de una compañía de tranvías o de una compañía de luz eléctrica que triplicara o cuadriplicara las tarifas que actualmente están en vigor en la ciudad de Buenos Aires, este concejo, la municipalidad o un simple ciudadano de Buenos Aires, podría ir ante la Corte Suprema a demandar la inconstitucionalidad o, por lo menos, la inaplicabilidad de esa ley, porque ella violaría uno de los principales fundamentos de derecho público y también de derecho natural: la igualdad ante la ley y la equidad que debe surgir de la misma ley».

De acuerdo con el criterio que sustentan algunos señores diputados, en realidad ya no existiría más Concejo Deliberante ni municipalidad en la ciudad de Buenos Aires, porque bastaría que cualquier señor diputado entendiera, de acuerdo con el inciso 27 del artículo 67 de la Constitución, que en su carácter de Legislatura local este cuerpo pudiera retomar facultades que evidentemente ha delegado, de acuerdo con la ley orgánica municipal, y entonces no habría ningún asunto propio de la comuna, y por tanto, no tendría por qué existir el organismo que tan ampliamente ha creado la ley 1.260.

Sr. Corominas Segura. — Yo desearía saber si se está discutiendo solamente la moción de tratar sobre tablas, para poder contestar al señor diputado, pues yo limité mi exposición no entrando al fondo del asunto.

Sr. Presidente (Fresco). — La Presidencia someterá a la Cámara si el señor diputado...

Sr. Castiñeiras. — No va a hacer falta, señor presidente, porque en seguida voy a poner fin a mi exposición.

Sr. Presidente (Fresco). — La Presidencia espera que así sea.

Sr. Castiñeiras. — Solamente quiero decir que los señores diputados que se sientan en estas bancas, sea cual fuere su ideología política, no han sido elegidos para sustituir al Concejo Deliberante o imponer por medio de una ley una corporación de transportes que, en el fondo, no implica más que otorgar irritantes privilegios a determinadas compañías de tranvías.

Sr. Ahumada. — Está prejuzgando sobre el fondo del asunto.

Debe limitarse a considerar la moción de sobre tablas.

Sr. Presidente (Fresco). — Así lo entiende la Presidencia.

Sr. Castiñeiras. — No podemos negar a la ciudad de Buenos Aires el derecho que tiene para solucionar, por intermedio de su representación popular, los problemas municipales. Y en ese sentido es el Concejo Deliberante la representación auténtica y legítima del pueblo de la Capital Federal, el que debe tratar este asunto, en el que no puede intervenir el Congreso sin cometer un atropello contra la voluntad soberana del pueblo de la ciudad de Buenos Aires.

Sr. Presidente (Fresco). — Tiene la palabra el señor diputado por la Capital, para referirse a la moción de sobre tablas.

Sr. de Andreis. — Voy a referirme al asunto en debate, diciendo dos palabras sobre la moción del señor diputado por la Capital.

Quiero decir con todo afecto al señor diputado por la Capital, hasta porque el consejo mejor viene siempre del adversario, que me parece que al señor diputado le están «enjabonando el piso», porque en el sector a que pertenece, del que forman parte seguramente los diputados más expertos de la Cámara, sobre todo en cuestiones reglamentarias, nunca le habrían aconsejado esos compañeros de representación que planteara este asunto en la forma como lo ha hecho. Y digo esto al señor diputado, porque es la segunda vez que le toca la desgraciada situación de plantear cuestiones realmente insostenibles.

Sr. Iribarne. — Ya le contestaré al señor diputado.

Sr. de Andreis. — También sabe el señor diputado — porque por el hecho de ser diputado reelecto tiene experiencia parlamentaria — que esta cuestión solamente pudo venir al recinto como una duda planteada en la comisión y traída en consulta a la Cámara, pero nunca como proyecto de resolución que — como lo explicó en forma tan elocuente y sensata el señor diputado por Mendoza — arrancara a la comisión un asunto que ya está en lo que se llama estado parlamentario. Nadie puede arrancar a la comisión que estudia este asunto el problema de la coordinación del transporte, hasta tanto produzca su despacho la comisión.

Esta cuestión se plantea porque su origen ha quedado olvidado, porque no se recuerda que el asunto fué pasado a estudio de las dos comisiones: si la Cámara sólo hubiera querido tener, por consulta a la Comisión de Negocios Constitucionales, opinión sobre la jurisdicción del asunto, nada tenía que hacer la Comisión de Legislación Municipal; cuando se pasa un asunto en consulta a una comisión especialísima como es la de Negocios Constitucionales, toda otra comisión está de más. La Comisión de Legislación General estudia conjuntamente con la de Presupuesto un asunto, cuando hay gastos de por medio o cuando el asunto tiene relación con los recursos o con el tesoro de la Nación; una ley de amnistía puede ser estudiada por la Comisión de Negocios Constitucionales conjuntamente con la Comisión de Guerra y Marina, porque el asunto, sobre todo cuando intervienen militares, es de especialización de esa comisión; pero nada tenía que hacer la Comisión de Legislación Municipal si solamente queríamos conocer la opinión de la Comisión de Negocios Constitucionales sobre el aspecto constitucional del asunto. No hay otra cosa que hacer en este caso. Hubiera sido posiblemente lo sensato, que las comisiones de Negocios Constitucionales y de Legislación Municipal se expidieran primero sobre la cuestión; pero no ha sido así. La comisión ha estudiado ya el aspecto jurisdiccional y ha dado su opinión sin necesidad de producir despacho, y ha nombrado una subcomisión para que formule un proyecto ante las dos comisiones reunidas.

En este asunto no hay nada de extraordinario. Nadie va a arrancar a la ciudad de Buenos Aires ninguno de sus derechos, y los que quieran hacer de Buenos Aires una Barcelona argentina, tampoco se verán frustrados en sus grandes deseos de defender el privilegio del municipio de la ciudad, porque esta Cámara será incapaz de desconocer los derechos y privilegios municipales.

Hay que mandar a comisión este proyecto del señor diputado, sin que esto pueda preocupar a ningún espíritu, porque la comisión estudiará con amor el asunto, inspirada exclusivamente en los intereses de la ciudad de Buenos Aires y de las provincias que tengan relación con ella.

Nada más. *(¡Muy bien! ¡Muy bien!).*

Sr. Iribarne. — Pido la palabra.

Ante todo quiero pedir disculpas al señor presidente de la Comisión de Negocios Constitucionales, por no haber dicho en mi exposición que fuese él quien planteó la cuestión referente a que el Poder Ejecutivo no había concurrido con su mensaje asumiendo el rol constitucional de poder colegislador. Efectivamente, fué el señor diputado Corominas Segura quien planteó la cuestión en el seno de la Comisión de Negocios Constitucionales primero y en la reunión conjunta de las dos comisiones después. Precisamente por eso le observaba, cuando hizo su exposición, que él era ilógico desde el momento que en el seno de las comisiones había sostenido un punto de vista y aquí sostenía otro totalmente distinto.

Sr. Corominas Segura. — No hay probidad en el señor diputado cuando afirma eso, porque posteriormente ha venido un mensaje del Poder Ejecutivo que cambia fundamentalmente la cuestión.

Sr. Iribarne. — Discúlpeme el señor diputado. No se moleste ni se inquiete.

En el seno de la comisión el señor diputado también ha tenido ocasión de manifestar que evidentemente ese mensaje no era tan claro como hubiera sido de desear, y que no decía con precisión si el Poder Ejecutivo hacía suyo algún proyecto.

Sr. Corominas Segura. — Eso en cuanto al primero, porque en cuanto al segundo hay la votación expresa en que hemos decidido que había proyecto que servirá de base a la discusión.

Sr. Iribarne. — Así se resolvió por votación expresa, pero después que los señores diputados expusieron sus puntos de vista; yo me estoy refiriendo a las manifestaciones del señor diputado, no a su voto.

Si bien es cierto que estamos discutiendo alrededor de cuestiones de forma, en realidad detrás de todo esto existe una grave cuestión de fondo, de las más graves que pueden presentarse a nuestra consideración. Por eso, precisamente, hemos querido evitar que las comisiones continúen tratando el fondo del asunto antes de que el Congreso haya resuelto esa previa cuestión jurisdiccional.

El proyecto que presentamos persigue precisamente esa finalidad. Tal vez la mayoría vote en contra; lo hemos previsto. Pasará a la Comisión de Negocios Constitucionales que hará su despacho, pero eso obligará a que el Congreso dé su manifestación concreta y definitiva sobre ese punto fundamental. Antes de ello no es posible que las comisiones del Congreso sigan tratando el fondo de la cuestión que significa, como lo decía hace un momento, entregar el transporte a una de las más poderosas empresas extranjeras y facultarla para aumentar las tarifas en momentos en que hay miseria y hambre en la población...

Sr. Vicchi. — O el señor diputado no habla castellano o las cosas que dice no tienen lógica. Que una comisión estudie un asunto, no significa que se entregue el transporte a una empresa.

Sr. Corominas Segura. — Pura demagogia. Lo que está diciendo no se puede contestar.

Sr. Iribarne. — Hay una cuestión fundamental detrás de este asunto.

Sr. Vicchi. — Se discutirá cuando se trate la ley.

Sr. Iribarne. — No continuaré haciendo consideraciones sobre el fondo de la cuestión.

Agradezco las manifestaciones paternales y suficientes, diremos así, que acaba de hacer el señor diputado por la Capital, doctor de Andreis, pero en nombre del pueblo de la Capital Federal no le agradezco al señor diputado el voto que ha de dar declarando que es de jurisdicción nacional el asunto de la coordinación de los transportes, porque ese voto ha de ir en contra de intereses fundamentales del pueblo.

El asunto está suficientemente discutido y debe someterse a votación. Si la mayoría resuelve que debe pasar a la Comisión de Negocios Constitucionales, debe recomendar pronto despacho a fin de que la cuestión que el proyecto plantea sea resuelta a la mayor brevedad y con carácter previo a todos los otros aspectos que ofrece el problema de la coordinación de los transportes.

Sr. Simón Padrós. — Pido la palabra.

Deseo simplemente destacar la contradicción existente entre la minuta presentada por el señor diputado por la Capital y lo resuelto por la misma representación socialista en las sesiones del 7 y 16 de Mayo.

Conviene recordar el procedimiento seguido, en virtud del cual el mensaje del Poder Ejecutivo pasó a estudio conjunto de las comisiones de Negocios Constitucionales y Legislación Municipal.

En la sesión del 7, el señor diputado Groppo propuso el nombramiento de una comisión especial para que se abocara el estudio del mensaje de fecha 14 de Marzo. El señor diputado Ghioldi le preguntó a qué proyecto se refería. Contestó el señor diputado Groppo que si bien no había ningún proyecto subscripto por algún legislador, existía el mensaje del Poder Ejecutivo, y que la comisión que proponía sería la encargada de dictaminar si el asunto, motivo del mensaje, correspondía ser o no tra-

tado por el Congreso. El señor diputado Ghioldi objetó que para eso estaba la Comisión de Negocios Constitucionales. Terció en el debate el señor diputado Adolfo Dickmann manifestando que la Cámara se anticipaba; que la sesión se celebraba solamente para fijar los días de sesión y facultar a la Presidencia para que nombrase las comisiones, por lo que iba a proponer en su oportunidad, que el asunto fuera estudiado también por la Comisión de Legislación Municipal. Hizo, pues, moción para que el mensaje quedara en la mesa de la Presidencia hasta que las comisiones fuesen constituídas, y entonces se viera a cuáles comisiones incumbía. Y así fué votado.

Llegó la sesión del 16 de Mayo y el señor diputado Groppo, en conocimiento de que las comisiones ya habrían sido constituídas, y recordando el antecedente de aquella anterior sesión manifestó que no tenía inconveniente en que pasara a la Comisión de Negocios Constitucionales, diciendo textualmente «a efecto de que dictaminara si incumbía o no al Congreso el estudio del asunto a que el proyecto se refiere». En ese momento el señor diputado Ghioldi pidió que se ampliara el pase a comisión, para que dictaminara conjuntamente con dicha comisión, la de Legislación Municipal.

Sr. Ghioldi. — Lo lógico es que las dos comisiones produzcan despacho para que la Cámara se pronuncie.

Sr. Simón Padrós. — Pero no es lógico entonces tratar la minuta en discusión por la que se propone que todos los antecedentes pasen a la municipalidad. Dejo demostrada, pues, una contradicción evidente, con este recuerdo de antecedentes.

Sr. Iribarne. — No deja demostrado nada, porque el señor diputado ignora...

Sr. Presidente (Fresco). — Ruego al señor diputado por la Capital que no interrumpa.

Sr. Simón Padrós. — Tanto no ignoro que la minuta a que me refiero, no pide el pronto despacho por las comisiones, sino que propone desprender, arrancar, como ha manifestado otro señor diputado, el asunto de las comisiones en donde está radicado, con el fin de pasar los antecedentes a la municipalidad, y con la previa declaración de que no corresponde ser tratado por el Congreso.

Como con una brevísima referencia al asunto de fondo, deseo ahora poner de manifiesto que no se trata de un problema simple. No es sólo un problema de organización del transporte, sino también de prolongación de vías. No podemos olvidar que la superficie de la Capital tiene hoy cerca de 20.000 hectáreas, que una red tranviaria permitiría, empalmando una vía con otra, llegar desde la plaza del Congreso a la ciudad de Mendoza. Es también un problema de coordinación, incluso con ferrocarriles de jurisdicción nacional, que tiene que atender un transporte a la zona periurbana y salir del perímetro federal y por consiguiente, no puede lógicamente ser negada al Congreso la facultad de resolver el problema, porque el poder municipal tiene una existencia legal pero no constitucional, actúa como autoridad delegada por el Congreso, y evidentemente para éste, quien puede lo más, puede lo menos. Por ello es indiscutible la facultad del Congreso.

A título de antecedente, me permitiré recordar que no ya respecto únicamente a la Municipalidad de la Capital, sino con las provincias, han ocurrido casos parecidos. Así, los ferrocarriles del Sud y Oeste, que nacieron dentro del régimen de la provincia de Buenos Aires antes de la capitalización federal, acogidos y amparados por la ley provincial, fué durante el ministerio de Quintana, durante la presidencia Sáenz Peña, que se modificó ese régimen y por una ley del Congreso se incorporó a la jurisdicción federal de los ferrocarriles. Llevado el asunto a la Corte Suprema recayó un fallo favorable a dicha jurisdicción impuesta por el Congreso argentino.

Para terminar, señores diputados, tengo a la vista una cantidad de asuntos sometidos al Congreso, algunos de

los cuales, aparentemente, pertenecen de manera más exclusiva a la jurisdicción municipal que el que hoy se discute. Quiero citar alguno, sin perjuicio de insertar en venidera oportunidad en el Diario de Sesiones, la lista completa.

En el año 1929 el diputado Saccone presentó un proyecto sobre caducidad de concesiones municipales de tranvías subterráneos otorgados para la Capital Federal, concesiones municipales que el Congreso reveía. Este es, pues, un caso sumamente elocuente.

Sr. Vicchi. — Yo le pediría al señor diputado que para ordenar el debate no entrara al fondo del asunto.

Sr. Simón Padrós. — Bien, señor diputado. Silencio ahora otros casos, pues he querido simplemente demostrar que es absurdo el principio sostenido en la minuta presentada, pero ante la invitación que me formula mi estimado colega el señor diputado Vicchi, reservo la exposición de fondo para cuando se debata el despacho de la comisión. Nada más.

Sr. Presidente (Fresco). — Tiene la palabra el señor diputado Vicchi. Le ruego que se concrete a la moción de sobre tablas.

Sr. Vicchi. — Sí, señor presidente. Sin embargo, por la forma en que se ha desarrollado el debate es necesario decir algunas palabras.

Desde luego, no pensaba intervenir en él, pero durante el curso del mismo se han avanzado con toda imprudencia algunos juicios que hay que dejar perfectamente dilucidados en el recinto, porque las palabras que aquí se pronuncian vuelan a la calle y allí se les da la interpretación que mejor convenga, e interesa a los hombres del Parlamento que cada una de sus actitudes queden claramente definidas.

Se han hecho manifestaciones como la que he rectificado, del señor diputado Iribarne, de que por el hecho de estudiar el Congreso un proyecto, se pretendía entregar el transporte de la ciudad de Buenos Aires a determinada empresa, lo que importa un agravio para los hombres que componen esta Cámara.

Sr. Iribarne. — No, señor diputado.

Sr. Vicchi. — Me interesa la aclaración.

Sr. Iribarne. — He dicho que resolver la cuestión jurisdiccional es resolver el fondo del asunto.

Sr. Vicchi. — El señor diputado Castiñeiras, a quien no oí bien — por lo que también me interesa que aclare — dijo, después de hacer alguna alusión a su posición de defensores celosos de la autonomía comunal, que no era posible que se eliminara prácticamente el régimen municipal para defender simplemente los intereses de empresas de tranvías. Creo que así se expresó...

Sr. Castiñeiras. — La frase que pronuncié no era tan hermosa como para que la recuerde.

Sr. Vicchi. — Desgraciadamente no tengo la galanura del señor diputado.

Sr. Castiñeiras. — Pero lo que yo he dicho no es lo que acaba de expresar el señor diputado.

Sr. Vicchi. — Por eso antes hice la salvedad de que no le había oído bien al señor diputado.

Entonces, hechas las aclaraciones, que acaban de oírse, solamente me explico esta posición un poco agresiva de los dos oradores aludidos por un exceso de amor a la autonomía municipal; y señalo en esto una incongruencia frecuente en la representación socialista, sumamente autonomista cuando se trata de la comuna de la ciudad de Buenos Aires y contraria a todas las autonomías, a las que consideran una rémora para el progreso de la República, cuando se trata de las provincias. Interesaría que en el asunto los señores diputados conserven la actitud lógica que adoptamos nosotros cuando se trata uno y otro problema.

Se ha hecho un debate alrededor de una cuestión de forma simple. Se ha presentado como proyecto de resolución un asunto que no puede ser resuelto en la forma en que se ha planteado sin que el Congreso olvide las normas constitucionales y reglamentarias a que debe ajustar su labor; y es bueno que en su extremado apego por la autonomía de la ciudad de Buenos Aires los señores di-

putados no olviden su posición de miembros del Congreso, al que deben resguardar de cualquier tropiezo.

El proyecto de resolución, en primer lugar no puede ser tal. ¿Qué ocurriría si la Cámara sancionara — me pongo en esta hipótesis — el proyecto de resolución presentado por el señor diputado? Simplemente no quedaría otro camino que recoger los antecedentes reunidos en la comisión y devolvérselos al Poder Ejecutivo. La Cámara por sí y ante sí en este caso, resolvería que este poder colegislador, que en un mensaje ha hecho suyo un proyecto de ley, no tiene el derecho de ejercitar la facultad de colegislar cuando se trate este asunto, y ello sin la anuencia de la otra rama que compone el Congreso, el Senado, por cuanto el asunto tiene forma de proyecto de resolución y los proyectos de resolución sólo son pertinentes cuando se trata de asuntos internos de la Cámara y cuando no tienen intervención otros organismos colegisladores, como dice el reglamento. Llamo la atención de los señores diputados para que adviertan que esta expresión está empleada en plural, lo que significa que no se ha referido solamente al Poder Ejecutivo, sino también a la otra Cámara, aun cuando en este último caso la expresión no es adecuada desde un punto de vista gramatical.

Es, pues, inaceptable que se trate el asunto en esta forma.

Además, insisto en el argumento central que ha hecho mi distinguido colega el señor diputado Corominas Segura, que me parece fundamental. ¿Desde cuándo el Congreso al tratar las leyes se plantea la cuestión previa de si tiene facultades o no para ello? ¿Qué significan las votaciones en general sino implícitamente el pronunciamiento sobre esas facultades? Es entonces cuando la Cámara se pronuncia sobre sus facultades de tratar o no los asuntos, de acuerdo con las atribuciones que le confiere la Constitución.

Sr. Dickmann (A.). — El señor diputado por Tucumán, con el recuerdo parlamentario que ha hecho, ha situado el asunto en sus verdaderos términos. Ha sido pasado por la Cámara en consulta y el señor diputado está argumentando como si no hubiera esa resolución...

Sr. Vicchi. — Está en un error.

Sr. Dickmann (A.). — No hay tal error, y el señor diputado Simón Padrós nos lo ha recordado.

Sr. Escobar. — Y aunque así fuera, hay que esperar que la comisión evacúe esa consulta.

Sr. Iribarne. — A eso tiende el proyecto.

—Varios señores diputados hablan simultáneamente y suena la campana del recinto.

Sr. Vicchi. — Señor presidente: Respetando la opinión del señor diputado en materia reglamentaria...

Sr. Dickmann (A.). — No me cuelgue el reglamento; cuélgueme el buen sentido práctico.

Sr. Vicchi. — Le cuelgo el reglamento porque con frecuencia el señor diputado hace uso de él y como lo reputo profesor en la materia le hago un elogio merecido.

Es que no se ha mandado el asunto en consulta a la comisión. Ha ido para su estudio, para que dictamine sobre él, y la comisión dirá en su oportunidad a la Cámara cuál es su criterio sobre todos sus aspectos y si entiende que el Poder Legislativo tiene o no facultades para tratarlo; o bien no despachará el asunto, o hará un despacho en contra. Esa será la oportunidad para que se lo considere por la Cámara.

Cualquier otro pronunciamiento en este momento sería contrario a toda norma legislativa y avanzaría un juicio peligroso, porque no es el caso de que obsesionada por el pleito comunal la Cámara se cierre completamente el camino para legislar en una materia en que hay mucho que discutir sobre jurisdicción.

Nada más.

Sr. Parera. — Pido la palabra.

Para decir, simplemente, que tal como se ha planteado el asunto, el sector demócrata progresista va a votar en contra de que se trate sobre tablas,

porque considera que un pronunciamiento sobre la cuestión que promueve el señor diputado Iribarne significaría entrar al fondo mismo de ella y comportaría un prejuzgamiento del asunto que consideran las comisiones de Negocios Constitucionales y de Legislación Municipal.

Por lo demás, el hecho de que el asunto traído por el señor diputado Iribarne pase a estudio de esas comisiones, entendemos que no perturba la acción del poder municipal, desde que éste podrá, si se considera con las facultades necesarias para legislar sobre transporte urbano, ejercitar esas facultades, y en su caso la ordenanza que dicte, en lo que se relaciona con su validez, será juzgada por el poder competente, que no es precisamente el Congreso, para decidir sobre ella.

Con este concepto votaremos en contra de que se trate sobre tablas el asunto, salvo que el señor diputado por la Capital modificara la proposición que ha formulado en el sentido que acaba de explicar el señor diputado Adolfo Dickmann.

Sr. Amadeo y Videla. — Pido la palabra para una moción de orden.

Estando ampliamente discutido este asunto, hago moción de que se cierre el debate y se vote.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar la moción de orden, de que se cierre el debate.

—Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar la moción de tratar sobre tablas el proyecto de resolución del señor diputado por la Capital. Se necesitan dos tercios de votos.

—Resulta negativa.

Sr. Presidente (Fresco). — Pasará a la Comisión de Negocios Constitucionales.

Sr. Corominas Segura. — Y a la de Legislación Municipal.

Sr. Presidente (Fresco). — Si hay asentimiento, pasará a las dos comisiones conjuntamente.

—Asentimiento.

Sr. Iribarne. — Debe pasar a la Comisión de Negocios Constitucionales pura y exclusivamente, para que se expida al respecto.

Sr. Presidente (Fresco). — Ha habido asentimiento para que pase el asunto a las dos comisiones conjuntamente, pero si el señor diputado se opone, será necesario una votación.

Sr. Iribarne. — Retiro mi indicación.

8

PROYECTO DE RESOLUCION

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Solicitar del Poder Ejecutivo, informe por escrito sobre los siguientes puntos:

a) Cuáles son las causas que impiden hasta la fecha, la prosecución de las obras del ferrocarril de La Paz a Feliciano;

b) En qué fecha aproximada considera el Poder Ejecutivo que podrán proseguirse dichas obras;

c) Si ellas — en caso de proseguirse — se harán por administración o por licitación y en este caso, si la licitación será pública o privada.

Guillermo Acosta.

Sr. Acosta. — Pido la palabra.

Voy a distraer muy brevemente la atención de la Honorable Cámara para explicar, en la forma más sintética que me sea posible, las razones que me han inspirado al presentar a su consideración el proyecto de resolución que se ha leído por Secretaría y para el cual pido a mis distinguidos colegas su voto favorable.

El aislamiento poco menos que absoluto en que se ha tenido y aun se le

CONGRESO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

JUNIO 27 DE 1935

8ª REUNION — 7ª SESION ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DOCTOR ROBERTO J. NOBLE

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

SUMARIO

1.—**Manifestaciones** en **minoría.**

2.—**Acta.**

3.—**Asuntos entrados:**

I.—**Comunicaciones** de **comisión.**

II.—**Peticiones particulares.**

III.—**Proyecto de ley** del señor diputado **González (B. S.)** y otros, **destinando** una **suma** como contribución para la **erección** del **monumento** al general **Joaquín Madariaga.**

IV.—El señor diputado **Sellarés** reproduce un **proyecto de ley universitaria.**

V.—**Proyecto de ley** de los señores diputados **Fresco, Corominas Segura** y otros, destinando una **suma** para la **erección** de un **monumento** al general **Julio A. Roca.**

VI.—El señor diputado **Ferreira** reproduce un **proyecto de ley** sobre **aumento** de la **subvención escolar** a las **provincias.**

VII.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Guglialmelli** sobre **reformas** a la **ley número 12.154,** en lo relativo a **jubilación** por **invalidez.**

4.—**Mociones,** del señor diputado **Fresco** sobre **designación** de una **comisión interna especial** encargada de establecer el **plan** de **trabajo** de la **Honorable Cámara,** y del señor diputado **Noble (J. A.)** para celebrar **sesiones** los días **martes** además de los establecidos. Son aprobadas.

5.—**Moción** del señor diputado **Corominas Segura** de **postergar** la consideración de la **interpelación** al señor **ministro de Obras Públicas** para la **sesión** del 7 **de agosto** y fijar el día **17 de julio** para **considerar** el **despacho** de la **Comisión de Comunicaciones y Transportes** sobre **reglamentación** de los **transportes** por **tracción mecánica** en los **caminos** de **jurisdicción nacional.**

6.—**Asunto entrado:**

VIII.—El señor diputado **Guglialmelli** reproduce un **proyecto de ley** sobre **reconocimiento de grado** y **estado militar.**

7.—**Moción** del señor diputado **Alonso** para tratar **sobre tablas** el **despacho** de la **Comisión de Presupuesto y Hacienda** sobre **realización** de **obras complementarias** para la **provisión** de **agua corriente** a varias **poblaciones** de la **provincia de Córdoba.** Es rechazada.

8.—**Moción** del señor diputado **Bosano Ansaldo** para **tratar** en la **sesión** del 5 **de julio** próximo, el **proyecto de ley** de **amnistía** de los **delitos** de **prensa** con la **presencia** del señor **ministro** del **Interior.** Queda en suspenso.

9.—**Designación** de la **comisión especial** encargada de establecer el **plan de trabajo** de la **Honorable Cámara.**

—En Buenos Aires, a veintisiete de junio de 1935, siendo la hora 15 y 25:

1

MANIFESTACIONES EN MINORIA

Sr. Rodríguez. — Pido la palabra.

Hago indicación para que, teniendo en cuenta el trabajo que debe realizar la Honorable Cámara, esperemos un cuarto de hora más para conseguir número.

—Asentimiento.

Sr. Presidente (Noble R. J.). — Habiendo asentimiento, se esperará un cuarto de hora.

—A la hora 15 y 32:

2

ACTA

Sr. Presidente (Noble R. J.). — Queda abierta la sesión con la presencia de 80 señores diputados.

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

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

3

ASUNTOS ENTRADOS

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

I

Comunicaciones de comisión

Buenos Aires, junio 27 de 1935.

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

Me es grato dirigirme al señor presidente, adjuntándole la nómina de los asuntos existentes en esta comisión, que en virtud de la ley número 2.714, deben pasar al archivo.

Saluda al señor presidente muy atte.

Silvio L. Ruggieri, Diputado-secretario. *Carlos D. Courel,* Diputado-presidente.

COMISION DE LEGISLACION GENERAL

Nómina de los asuntos, que en virtud de la ley 2.714, pasan al archivo

Diputados. — 1933

Número

15.—Argonz y otros. — Rebajas en el precio de los arrendamientos agrícolas. (Conjuntamente con Legislación Agraria y Presupuesto y Hacienda).

22.—Moreira (A. E.). — Declarando libre la exploración, cateo y laboreo de minas de oro y de plata, tierras y arenas auríferas.

5

MOCION

Sr. Noble (J. A.). — Pido la palabra.

En un breve intervalo, hemos llegado a ponernos de acuerdo con el señor diputado por Mendoza y con algunos otros señores diputados, en el sentido de modificar la proposición para que el asunto sobre coordinación de los transportes se trate en la sesión del día 17 de julio próximo.

Sr. Dickmann (E.). — Y siguientes.

Sr. Noble (J. A.). — Y siguientes; sí, señor diputado.

Sr. Corominas Segura. — Hace algunos minutos formulé indicación de preferencia para la orden del día 126. Indiqué como la sesión más propicia para tratarla, la del día 10 de julio. A fin de salvar objeciones que se han formulado, he consultado con los representantes de los otros grupos políticos, llegando a un acuerdo para que se fije el 17 de julio para tratarla. Como esa fecha estaba señalada con anticipación para recibir los informes del señor ministro de Obras Públicas, contestando al pedido presentado por el señor diputado Oddone, sobre cumplimiento de la ley de irrigación, le consulté también si tendría inconveniente en postergar ese asunto, habiéndome manifestado que no. De modo que formulo la moción, comprendiendo la postergación del informe del ministro de Obras Públicas — que se había fijado para el 17 de julio — para el primer miércoles del mes de agosto, día 7, destinando la sesión del 17 de julio para tratar la orden del día número 126.

Sr. Presidente (Noble R. J.). — En consideración.

Sr. Castiñeiras. — Pido la palabra.

El sector socialista va a apoyar la indicación que acaba de formular el señor diputado por Mendoza, para que en una sesión especial, el 17 de julio, la Cámara considere la orden del día 126, que trata de la reglamentación de transportes por tracción mecánica en caminos de jurisdicción nacional.

Reconocemos la importancia que tiene este asunto y la necesidad de que la Cámara lo trate lo antes posible. Tanto lo entendemos así, que quiero recordar que nuestro sector presentó hace tres años un proyecto lo suficientemente amplio y serenamente tratado como para que, si la Cámara lo hubiera considerado en su oportunidad, el país pudiese disponer a la fecha de una excelente ley para coordinar el transporte por los caminos nacionales.

Por otro lado, el deseo de que este asunto se trate cuanto antes lo acabamos de probar pidiéndole al señor diputado Oddone acepte que sea postergada la interpelación promovida por él.

Con estas previas palabras reconocemos la urgencia de tratar el asunto, y por eso apoyamos la indicación que se ha formulado.

Sr. Ferreira. — Pido la palabra.

Para adherir a la moción formulada por el señor diputado por Mendoza, referente a que se trate la orden del día 126, en la sesión del 17 de julio.

Sr. Oddone. — Pido la palabra.

Yo acepto la postergación de fecha fijada para la interpelación al señor ministro de Obras Públicas, no sólo por las razones expuestas de que en ese día se va a tratar un asunto importante, sino también porque entiendo que para los primeros días de agosto ha de estar de regreso el señor Alvarado, ministro titular de Obras Públicas, que tendrá a su cargo contestar el pedido de informes que he presentado.

La postergación que ya propuse en sesiones anteriores — del 26 del mes en curso, que había fijado primeramente para la interpelación, para el 17 de julio, — lo hice creyendo que el señor ministro de Obras Públicas titular, estaría de vuelta, no por creer que el ministro interino, señor Videla, no pudiera contestar la interpelación, sino porque tratándose de un asunto que no era de su departamento ni de su especialidad, era preferible que la contestara el titular de la cartera.

Acepto esta nueva postergación, con toda complacencia.

Sr. Aguirrezabala.—Pido la palabra.

Para adherir, con dos palabras, a la indicación de fijar la sesión especial del 17 de julio, para considerar la orden del día 126.

Sr. Presidente (Noble R. J.). — Se va a leer la proposición del señor diputado por Mendoza.

Sr. Secretario (González Bonorino). — *(Leyendo):* «Sesión especial del 17 de julio para considerar la orden del día 126...

Sr. Dickmann (E.). — ¿No acepta el señor diputado por Mendoza que se diga: «y siguientes»?

Sr. Corominas Segura. — Sí, señor diputado.

Sr. Secretario (González Bonorino). — «... transfiriendo la interpelación al señor ministro de Obras Públicas, fijada para el 17 de julio, al 7 de agosto próximo».

Sr. Presidente (Noble R. J.). — Se va a votar la proposición del señor diputado por Mendoza, con el agregado propuesto por el señor diputado por la Capital.

—Se vota y resulta afirmativa. *(Aplausos).*

un mensaje del Poder Ejecutivo, por el cual solicitaba autorización para la realización de obras complementarias de provisión de agua corriente a las poblaciones de Capilla del Monte, La Cumbre y otras de la provincia de Córdoba.

Este proyecto tuvo aprobación de la Honorable Cámara, pero en el Senado se le introdujo una ligera modificación consistente en la inclusión de la localidad de La Cumbre entre aquéllas a las cuales alcanzan las obras cuya autorización para efectuarlas solicitaba el Poder Ejecutivo.

Hago moción de que se trate sobre tablas este asunto, que no puede distraer largamente a la Cámara, toda vez que, después de una breve proposición del señor diputado Dickmann, en representación del sector socialista, y de producida una ligera aclaración, se convino en la procedencia del pedido y se sancionó, según creo, por unanimidad el proyecto.

Sr. Buira. — Pido la palabra.

Sr. Presidente (Noble R. J.). — Permítame el señor diputado. Está en consideración la proposición del señor diputado por Córdoba, de tratar sobre

JULIO 17 DE 1935

12ª REUNION — 11ª SESION ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DOCTOR MANUEL A. FRESCO, SEÑOR ANTENOR R. FERREIRA, Y DOCTORES ROBERTO J. NOBLE, RODOLFO COROMINAS SEGURA Y RAUL GODOY

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

SUMARIO

1.—**Indicación** del señor diputado **Bermúdez** para **dar** por **aprobada** el **acta** de la **última sesión** y **girar** los **asuntos** a las **comisiones**.

2.—**Indicación** del señor diputado **González Maseda** para **insertar** una **nota** relativa al **problema** del **algodón**.

3.—**Indicación** del señor diputado **Noble (J. A.)** para **insertar** una **nota** del **Colegio de Escribanos**.

4.—**Asuntos entrados:**

I.—**Mensaje** y **proyecto de ley** del **Poder Ejecutivo** por el que se acuerda un **subsidio** a la **Facultad de Ciencias Médicas** de la **Universidad Nacional del Litoral**, para **fomento** de **investigaciones científicas**.

II.—**Mensaje** del **Poder Ejecutivo** contestando el **pedido de informes** sobre la **situación social, cultural** y **económica** de los **indios** del **Norte argentino**.

III.—**Comunicaciones** de la **Presidencia**.

IV.—**Despachos de comisión**.

V.—**Comunicaciones oficiales**.

VI.—**Peticiones particulares**.

VII.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Buira** y otros, sobre **creación** de **escuelas prácticas** de **adaptación regional** en los **territorios nacionales** de **La Pampa**,

Chaco, Chubut, Río Negro, Formosa, Neuquén y Santa Cruz.

VIII.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Espil** sobre **contribución** de la **Nación** para las **obras** del asilo **municipal** de **San Andrés de Giles.**

IX.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Mancini** sobre **construcción** de un **hospital** de **llanura** para el **tratamiento** de la **tuberculosis osteoarticular.**

X.—**Proyecto de ley** del señor diputado **González Maseda**, sobre **organización** de **excursiones escolares** en la **Capital, provincias** y **territorios nacionales.**

XI.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Buyán** y otros, **modificando** el **artículo 4º** de la **ley número 10.650**, de **jubilaciones** de **empleados** y **obreros** de las **empresas ferroviarias.**

XII.—**Proyecto de ley** de los señores diputados **Cáceres** y **Vallejo**, sobre **instalación** de una **oficina química** en **Chilecito** (La Rioja).

XIII.—**Proyecto de ley** de los señores diputados **Cáceres** y **Vallejo**, sobre **construcción** de **edificios** para **Correos** y **Telégrafos** en localidades de la provincia de **La Rioja.**

XIV.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Besasso** y otros, sobre **tasa progresiva** a la **tierra** y a su **mayor valor.**

XV.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Fresco**, autorizando la **contribución** a la **erección** de un **monumento** al doctor **José Manuel Estrada.**

XVI.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Spinetto**, acordando una **suma** a la **Federación Argentina de Ajedrez**, como **contribución** al **envío** del **equipo argentino** al **torneo internacional** de **Varsovia.**

XVII.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Zarazaga**, sobre **creación** de una **escuela** de **artes** y **oficios** en **Laboulaye** (Córdoba).

XVIII.—**Proyecto de ley** de los señores diputados **Radío** y **Morrogh Bernard**, sobre **creación** de una **escuela normal** de **adaptación regional** en **Nogoyá** (Entre Ríos).

XIX.—**Proyecto de ley** del señor diputado **Costa Méndez**, sobre **refundición** de **reparticiones** encargadas de la **ejecución** de **obras arquitectónicas** del **Estado.**

5 —**Moción** del señor diputado **Fresco**, para **tratar sobre tablas** el **despacho** de la **Comisión de Presupuesto y Hacienda** en el **proyecto de ley** sobre **erección** de un **monumento** al **teniente general Julio A. Roca** y **adquisición** de la **casa** donde **nació**, en la ciudad de **Tucumán.** Es aprobada.

6 —Se **considera** y **aprueba** el **despacho** a que se **refiere** el **número anterior.**

7 —**Moción** del señor diputado **Rodríguez** para **postergar** la **consideración** del **despacho** de la **Comisión de Comunicaciones y Transportes** sobre **reglamentación** de los **transportes** por **tracción mecánica**, en los **caminos** de **jurisdicción nacional** y **continuar** tratando la **interpelación** a los señores **ministros** de **Guerra** y de **Marina** sobre la **organización, seguridad** y **eficiencia** de la **aviación militar** y **naval.** Es aprobada.

8 —**Cuestión** de **privilegio** planteada por el señor diputado **Bosano Ansaldo** con **motivo** del **pedido** de su **desafuero.**

—En Buenos Aires, a los diecisiete días del mes de julio de 1935, siendo la hora 15 y 25:

1

INDICACION

Sr. Presidente (Ferreira). — Queda abierta la sesión con la presencia de 84 señores diputados.

Sr. Bosano Ansaldo. — Pido la palabra para una cuestión de privilegio.

Sr. Presidente (Ferreira). — Se la concederé al señor diputado después de darse cuenta de los asuntos entrados.

comisión honoraria que tendrá a su cargo la tarea de organizar una colecta popular destinada a levantar un monumento en la Capital Federal al teniente general don Julio Argentino Roca y que queda autorizado el Poder Ejecutivo a destinar a tal objeto el saldo necesario hasta completar la suma de 350.000 pesos.

Sr. Presidente (Ferreira). — En el caso de que fuera rechazado el artículo 1º del despacho de la mayoría de la comisión, se votará el artículo propuesto en el despacho de la minoría.

Se va a votar el artículo 1º del despacho de la mayoría de la comisión.

—Resulta afirmativa.

—Sin observación, se aprueban los artículos 2º y 3º.

Sr. Secretario (González Bonorino). —El artículo 4º es de forma.

Sr. Presidente (Ferreira). — Queda sancionado y se comunicará al Honorable Senado.

Sr. de la Vega. — Hago indicación de que hoy mismo se comunique al Honorable Senado.

Sr. Presidente (Ferreira). — Así se hará.

7

MOCION

Sr. Rodríguez. — Pido la palabra.

La Honorable Cámara había iniciado el debate producido por la interpelación hecha por el señor diputado por Santa Fe a los señores ministros de Guerra y de Marina respecto a la aviación militar y naval.

Este asunto, que reviste mucho interés y que ha sido seguido con gran atención por el país entero, no puede quedar sin tener su continuación en la sesión de hoy.

La Honorable Cámara había fijado, por razones conocidas, la sesión de hoy para que se considerara el despacho de comisión sobre transportes ferroviarios.

Comprendo perfectamente el interés y la influencia que ejerce sobre la Cámara y sobre el público en general un debate de la importancia del que debía tratarse en la sesión de hoy. Pero a pesar de eso creo que la Cámara haría bien en continuar tratando la interpelación a los señores ministros de Guerra y de Marina para después entrar a considerar el despacho sobre coordinación de transportes, también hasta su terminación.

Como digo, hay interés en que se siga la interpelación ya iniciada, porque se ha dado pábulo a una chismografía que ya tiene cabida en algunos diarios respecto de divisiones entre los oficiales del ejército que no estuvieron en contacto con las escuelas militares y con motivo de algunas reflexiones que se han hecho en este recinto.

También considero que constituye un desaire al Poder Ejecutivo y a los señores ministros de Guerra y de Marina, que se interpele un asunto que yo califico de muy importante, mientras la Cámara está considerando una interpelación que tiene también la mayor importancia. Por otra parte, el asunto cuya consideración debía iniciar hoy la Cámara, con el mismo criterio podría ser suspendido en su consideración para comenzar con un tercero para el que se fijara preferencia.

Otro de los argumentos que podría hacer en favor de que la Honorable Cámara continúe la interpelación, es que los discursos y las razones a darse por algunos señores diputados sobre aviación, han de ser cortos y que conseguiríamos que este debate tenga los resultados de carácter legislativo que se ha propuesto el señor diputado interpelante.

Por estas razones, hago indicación de que posterguemos la consideración del despacho sobre coordinación de transportes durante el tiempo que sea necesario para que la Honorable Cámara termine la interpelación pendiente.

Sr. Presidente (Ferreira).—La Presidencia se permite advertir al señor diputado, que su moción se considera

destinada a aplazar el asunto contenido en la orden del día número 126, para continuar con la interpelación a los señores ministros de Guerra y de Marina.

Sr. Bosano Ansaldo. — ¿Me permite, señor presidente?...

Al empezar la sesión, pedí a la Presidencia me concediera el uso de la palabra para referirme a una cuestión de privilegio.

Sr. Presidente (Ferreira). — Oportunamente le será concedida la palabra al señor diputado.

Sr. Bosano Ansaldo. — En obsequio al homenaje que la Honorable Cámara desea rendir al general Roca y por pedido que me formularon varios señores diputados, permití — discúlpeseme el término — que primero se tratara aquel asunto.

Creo que lo lógico es que se trate ahora la cuestión sobre privilegio que quiero plantear.

Sr. Presidente (Ferreira). — La moción formulada por el señor diputado por Buenos Aires es de orden.

Sr. Bosano Ansaldo. — No hay moción de orden que pueda invalidar una cuestión de privilegio.

Sr. Presidente (Ferreira). — Previamente corresponde considerar la moción de orden formulada por el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Ghioldi. — Pido la palabra.

Al través de las muchas palabras que ha pronunciado el señor diputado Rodríguez al fundar el simple pedido de postergación de un asunto, yo no he escuchado si el señor diputado hizo una moción de carácter personal, de las que acostumbra a hacer, pero que no cuentan sino con su voto, o ha hablado en nombre de su sector.

Sr. Rodríguez. — He hablado en nombre del sector de la derecha.

Sr. Ghioldi. — Muy bien, señor diputado. Si el sector demócrata nacional propone la postergación de este asunto, nosotros los diputados socialistas, por una sola consideración de las muchas que ha enumerado el señor diputado Rodríguez, no tenemos inconveniente en que se postergue, dando prioridad a la interpelación a los señores ministros de Guerra y de Marina. Y esa razón es la de conservar la unidad del debate. Quisiéramos que la discusión se concluya, sin mezclar asuntos de distinta naturaleza.

No nos preocupa el aspecto de la chismografía ni tampoco el relativo al desaire que se podría hacer al Poder Ejecutivo, porque el desaire ya está hecho, desde el momento que la mayoría no ha querido sesionar el viernes próximo pasado.

Hecha esta aclaración, no tenemos inconveniente en aceptar la moción del señor diputado.

Sr. Presidente (Ferreira). — Se va a votar la moción de orden del señor diputado por Buenos Aires.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Ferreira). — Queda postergado el asunto.

8

CUESTION DE PRIVILEGIO

Sr. Presidente (Ferreira). — Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Rodríguez. — Mientras tanto, se podría invitar a que concurran, a los señores ministros.

Sr. Presidente (Ferreira). — Así se hará.

Sr. Bosano Ansaldo. — Desde que ocupo esta banca he tenido, entre los asuntos a los que les he prestado preferente atención, una constante preocupación por que se encarara y resolviera el estudio de la siguiente cuestión: la interpretación del artículo 32 de la Constitución nacional, que como los señores diputados saben, se refiere a que el Congreso no puede dictar leyes que restrinjan la libertad de imprenta y que sometan los delitos de prensa a la jurisdicción federal.

La primera manifestación concreta en ese sentido fué un proyecto de amnistía que presenté en las primeras sesiones del año pasado, en la del 30 de

CONGRESO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

SEPTIEMBRE 25 Y 26 DE 1935

36ª REUNION — 35ª SESION ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DOCTOR MANUEL A. FRESCO, DON ANTENOR R. FERREIRA Y DON MARCIAL J ZARAZAGA

MINISTROS PRESENTES: de Hacienda, doctor Federico Pinedo; de Obras Públicas, don Manuel R. Alvarado; DIPUTADOS PRESENTES: Acosta Guillermo, Agüero Santos, Aguirrezabala Miguel A., Ahumada Luis Alberto, Alonso Alfredo J., Ameri Rogelio L., Amoedo Aurelio F., Andreis Fernando de, Aráoz Ernesto M., Aráoz Eudoro D., Aráoz José Ignacio, Arce José, 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., Cordero Octavio, Corominas Segura Rodolfo, Costa Méndez Nicanor, Courel Carlos D., Critto Miguel, D'Anna Pablo S., Dávila Miguel V., Degano Alfredo P., Della Latta Jerónimo, De Miguel Benito, Dickmann Adolfo, Dickmann Enrique, Escalera Facundo, Escobar Adrián C., Espil Alberto, Fernández Damián, Ferreira Antenor R., Fresco Manuel A., Ganza Marcelino, García Gorostiaga Raúl, Ghioldi Américo, Giménez Angel M., Godfrid Juan, Godoy Raúl, Gómez Rincón Abel, González Benjamín S., González Guerrico Manuel, González Maseda Manuel, González Valentín, Graffigna Santiago, Grisolía Luis, Guglialmelli Aquiles M., Herrera Bruno J., Inda Rufino, Iribarne Alberto, Iriondo Urbano de, Jardel Enrique C., Korn Guillermo, Lamesa Juan B., Lencinas Rafael Néstor, López Héctor S., Magris Amleto, Manacorda Carlos, Mancini Rafael, Marcó Cipriano F., Mattos Luis María, Molina Serapio, Moret Carlos (h.), Morrogh Bernard Juan F., Mouchet Enrique, Movsichoff Bernardo, Noble Roberto J., Ocampo Enrique, Padilla Tiburcio, Palacín Manuel, Palacín Pedro, Palacio Benjamín, Palmeiro José, Parera Gregorio, Parodi Misael J., Pena José Luis, Pérez Leirós Francisco, Pfleger José E., Pintos Angel, Pita Carlos A., Presacco Juan P., Pueyrredon Carlos A., Quiroga Félix, Radío Pedro, Ramiconi Luis, Ramírez Manuel (h.), Repetto Nicolás, Rodríguez Alfredo, Rojas Marcos E., Rozas José E., Ruggieri Silvio L., Ruiz Guiñazú Jacinto, Ruiz Oscar, Salas José Raquel, Salcedo Saturnino, Santillán Enrique, Saravia José M., Schoo Lastra Dionisio, Sellarés Avelino, Simón Padrós Juan, Solari Felipe C., Solari Juan Antonio, Solís Rogelio J., Speroni Daniel C., Spinetto Alfredo L., Taboada Mora Cipriano, Uriburu Francisco, Vallejo Luis A., Vega Abraham de la, Vicchi Adolfo A., Vidal Baigorri José, Videla Dorna Daniel, Videla Rodolfo G., Vignart Uberto F., Vionnet Rodolfo L., Wade Eugenio, Zarazaga Marcial J.; AUSENTES, CON LICENCIA: Amadeo y Videla Daniel, Becerra Eugenio A. (h.), Besasso Manuel V., Calderón Osvaldo M., Garayalde José María, Oddone Jacinto, Repetto Agustín, Zerda Justiniano de la; SIN AVISO: Bunge Augusto, Carreras José, Noble Julio A., Pomponio Vicente E.

SUMARIO

1.—**Acta.**

2.—**Asuntos entrados:**

I.—**Mensaje** y **proyecto de ley** del **Poder Ejecutivo,** aprobando el **convenio** para **reprimir** la **falsificación** de **moneda** y **valores públicos,** celebrado con la República de **Chile.**

II.—**Mensaje** y **proyecto de ley** del **Poder Ejecutivo,** aprobando el **convenio** sobre **tramitación** de **exhortos judiciales,** celebrado con la República de **Perú.**

III.—**Mensaje** y **proyecto de ley** del **Poder Ejecutivo,** aprobando el **convenio** relativo a la **exposición** de **producciones artísticas** e **industriales,** celebrado con la República de **Chile.**

IV.—**Mensaje** y **proyecto de ley** del **Poder Ejecutivo,** aprobando el **convenio** sobre **tramitación** de **exhortos judiciales,** celebrado con la República de **Chile.**

V.—**Mensaje** y **proyecto de ley** del **Poder Ejecutivo,** estableciendo que la partida 50, inciso 3º, ítem 2 del plan de trabajos públicos para 1935, es correlativa de la cuenta 15, inciso 3º, de-

Poderes, sobre **pensión** a la señora **Mercedes S. de Irurzun.** Es aprobada.

41.—Se **considera** y **aprueba** el **asunto** a que se refiere el **número anterior.**

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

43.—**Cuarto intermedio.**

44.—**Termina** la **consideración** del **asunto** a que se refiere el **número 42.**

45.—**Moción** del señor diputado **Arce**, para que se **aplace** la **consideración** de varios **despachos** de las **comisiones de Presupuesto y Hacienda** y **de Legislación Agraria**, y se **considere** el **despacho** de las **comisiones de Negocios Constitucionales** y **de Legislación Municipal**, sobre **coordinación** de **transportes** en la **Capital Federal.** Es aprobada.

46.—Se **considera** y **aprueba** el **despacho** de las **comisiones de Negocios Constitucionales** y de **Legislación Municipal**, sobre **coordinación** de **transportes** en la **Capital Federal** y **pueblos circunvecinos.**

47 —**Asunto entrado:**

XX.—**Despacho de comisión.**

48.—**Moción** del señor diputado **Spinetto**, para que se **consideren** varios **despachos** de la **Comisión de Instrucción Pública.** Queda en suspenso. **Moción** del señor diputado **Corominas Segura**, para que se **trate** el **despacho** de la **Comisión de Negocios Constitucionales**, que modifica el artículo 55 de la ley de **elecciones nacionales.** Es aprobada.

49.—Se **considera** y **aprueba** el **despacho** de la **Comisión de Negocios Constitucionales** en lo que respecta a las **elecciones** de **senadores** por la **Capital** y de **presidente** y **vicepresidente** de la **Nación.**

50.—**Moción** del señor diputado **Corominas Segura**, para que se **considere** el **despacho** de la **Comisión de Peticiones y Poderes** en las **modificaciones** al **reglamento** de la Honorable Cámara, en la parte que se refiere a la **incorporación** de **diputados electos.** Se aprueba.

51.—Se **considera** y **aprueba** el **despacho** a que se refiere el **número anterior.**

52.—**Mociones:** del señor diputado **Corominas Segura**, para que se **termine** la **consideración** del **despacho** sobre **Comisión Reguladora de la Yerba Mate.** Queda en suspenso, y del señor diputado **Lencinas**, reiterando la del señor diputado **Spinetto**, para que se **trate** con anterioridad dos **despachos** de la **Comisión de Instrucción Pública.** Se aprueba.

53.—Se **considera** y **aprueba** el **despacho** de la **Comisión de Instrucción Pública**, sobre **publicación** de las **obras** del presbítero **Bernabé Pedernera.**

54.—Se **considera** y **aprueba** el **despacho** de la **Comisión de Instrucción Pública**, por el que se acuerda un **subsidio** para contribuir a la **construcción** de la **Ciudad Universitaria.**

55.—Se **aprueba** la **moción** del señor diputado **Corominas Segura**, a que se refiere el **número 52.**

56.—**Termina** la **consideración** del **despacho** de la **Comisión de Industrias y Comercio**, sobre creación de la **Comisión Reguladora de la Producción y Comercio de la Yerba Mate.**

57 —Se **considera** y **aprueba** el **despacho** de la **Comisión de Presupuesto y Hacienda**, por el que se **deroga** el **impuesto aduanero adicional** a la **yerba mate.**

58 —**Moción** de **preferencia**, formulada por el señor diputado **Ferreira**, para que se **trate** el **despacho** de la **Comisión de Obras Públicas**, sobre obras **hidráulicas** en **Santiago del Estero.** Es aprobada.

59.—**Moción** del señor diputado **Noble (R. J.)**, para que se **considere** de inmediato el **despacho** de la **Comisión de Presupuesto y Hacienda**, sobre **presupuesto general** de **gastos** y **leyes impositivas.** Es aprobada.

60.—**Mociones de preferencia:** del señor diputado **Padilla**, sobre el **despacho** de la **Comisión de Higiene**, referente a la **denuncia obligatoria** de las **enfermedades contagiosas**, y del señor diputado **Biancofiore**, sobre el **despacho** de la **Comisión de Presupuesto y Hacienda**, relativo a la **adquisición** de **semillas** de **papa.** Se aprueban.

61.—Se **consideran** y **aprueban** los **despachos** de la **Comisión de Presupuesto y Hacienda**, en los siguientes proyectos de ley:

I.—**Declarando** en **vigencia** para el año 1936 el **presupuesto** de gastos y recursos de la **ley número 12.150.**

II.—**Trabajos públicos** para el año 1936.

III.—**Refuerzo** de gastos del **Departamento de Justicia e Instrucción Pública.**

IV.—**Refuerzo de gastos** para la **Imprenta del Honorable Congreso.**

62.—**Moción** del señor diputado **Godoy**, para que se traten **sobre tablas** dos **despachos** de la **Comisión de Presupuesto y Hacienda**, uno autorizando a la Presidencia de la Honorable Cámara a **nombrar** una **comisión especial** que **estudie** los **presupuestos** de las **reparticiones autónomas**, y otro autorizando la **inversión** necesaria para establecer un sistema de **votaciones electromecánicas**. Es aprobada.

63.—Se **considera** y **aprueba** el **despacho** a que hace referencia, en primer término, el **número anterior.**

64.—Se **considera** y **aprueba** el **despacho** a que hace referencia, en segundo término, el **número 62.**

65.—**Mociones de preferencia**: del señor diputado **Alonso**, sobre un **despacho** de la **Comisión de Presupuesto y Hacienda**, por el que se crea un **juzgado federal** en **Río Cuarto.** Y del señor diputado **Arce**, sobre el **despacho** de la **Comisión de Higiene**, referente a un **pabellón** anexo al **hospital Tornú.** Quedan en suspenso.

66.—**Moción** del señor diputado **Noble (R. J.)**, para que la **Cámara** se **reuna** a **las 17 horas**, con media hora de tolerancia. Es aceptada.

—En Buenos Aires, a veinticinco de septiembre de 1935, siendo la hora 16 y 30:

1

ACTA

Sr. Presidente (Fresco). — Queda abierta la sesión. Hay 88 señores diputados presentes en el recinto.

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

—Por indicación del señor diputado Arúoz (Ernesto M.), se suprime la lectura, y se da por aprobada el acta.

2

ASUNTOS ENTRADOS

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a dar cuenta de los asuntos entrados.

I

Buenos Aires, septiembre 20 de 1935.

Al Honorable Congreso de la Nación.

El Poder Ejecutivo tiene el honor de someter a vuestra honorabilidad, en cumplimiento de los preceptos constitucionales, el convenio sobre represión de la falsificación de moneda y otros valores públicos, firmado en esta Capital el 2 de julio último, entre la República Argentina y la República de Chile.

Por dicho convenio se establecen los medios más eficaces para perseguir la falsificación de moneda metálica o fiduciaria, como asimismo de títulos de la deuda pública u otros instrumentos de crédito y billetes de lotería.

El Poder Ejecutivo espera que vuestra honorabilidad ha de servirse, en consecuencia, prestarle su aprobación en la forma del adjunto proyecto de ley.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

AGUSTÍN P. JUSTO.
Carlos Saavedra Lamas.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — Apruébase el convenio para reprimir la falsificación de moneda y otros valores públicos, firmado en esta Capital el 2 de julio de 1935, entre la República Argentina y la República de Chile.

Art. 2º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Carlos Saavedra Lamas.

—A la Comisión de Negocios Extranjeros y Culto.

de la Nación y de la provincia de Santiago del Estero, que le han acordado una modesta subvención durante algún tiempo.

El fundador de esta escuela, don Bernardo Irurzum, falleció en La Banda, quince años después de haber iniciado esta obra. Le sucedió en la tarea su esposa y colaboradora, doña Mercedes S. de Irurzun, la que ha continuado en su puesto hasta el día de hoy, en que, anciana y sin recursos, tiene el dolor de ver amenazada su escuela por la apertura reciente de una escuela nacional y otra provincial en el mismo barrio en que ella con su esposo sostuvieron con gran esfuerzo, durante 31 años, la suya propia. Considero a la señora viuda de Irurzun una verdadera servidora de la cultura del país, que por su obra ha comprometido la gratitud del Estado y se ha hecho acreedora a una pensión, que constituirá en su vejez el único medio de vida.

Nicolás Repetto.

Sr. Presidente (Fresco). — En consideración en general.

—Sin observación, se aprueba en general y en particular.

Sr. Presidente (Fresco). — Queda sancionado. Se comunicará al Honorable Senado.

42

COORDINACION DE TRANSPORTES

Sr. Corominas Segura. — Yo he formulado moción de que se pase a la orden del día.

Sr. Presidente (Fresco). — Se votará.

—Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fresco). — En consideración en particular el despacho sobre coordinación de transportes en caminos nacionales.

Sr. Pueyrredon. — Solicito que se invite al señor ministro de Obras Públicas, que está en antesalas.

Sr. Presidente (Fresco). — Así se hará.

Sr. Pena. — Pido la palabra.

En la edición de «The Economist», de los primeros días del mes pasado, se hacía referencia al proyecto que en este momento considera la Cámara, y con ese sentido práctico que caracteriza a los ingleses, se anticipaba que ya no era posible que fuera sancionado en el presente período. Decían esto, los ingleses, no obstante la formidable presión que habían venido ejerciendo en el transcurso de los últimos meses para conseguir la sanción de esta ley. No podían concebir ni imaginar que en un Parlamento fuera posible, en las condiciones precarias de este despacho, llegarse a retirarlo, a presentarlo de nuevo y a votarlo con una inusitada precipitación, que vulnera todas las reglas sanas y las condiciones normales en la consideración de los asuntos públicos.

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

Pero hemos visto a la mayoría ponerse en movimiento para servir los intereses del monopolio ferroviario; diputados en países vecinos, regresan apresuradamente para formar un quórum precario y sancionar, de una manera rápida, ésta y otras medidas aun mucho más graves.

En ese comentario de «The Economist» se presenta la modificación que se ha hecho al despacho en el artículo 1º como una modificación que en cierto modo atenúa la gravedad del despacho originario, en cuanto disminuye la intervención preponderante que tenían antes las empresas ferroviarias en la comisión organizadora de esta coordinación. Pero todos sabemos que se trata de una modificación que, aparte de haber tomado algunos enunciados del proyecto socialista, mantiene — como que es un remedo —, la influencia preponderante de los ferrocarriles en este asunto, dándole a la ley en trámite, no el carácter de coordinación de transportes, sino simplemente el de subordinación del transporte automotor a los intereses del monopolio ferroviario.

Y en este asunto convendrá, señor presidente, dejar sentadas algunas verdades, aunque sean desagradables.

El señor ministro de Obras Públicas, por razones de salud, se fué a Italia y nos complacemos en verlo restablecido, pero ha tenido tiempo, a pesar de su salud, de estar en Londres con los magnates ferroviarios hablando de estas cuestiones.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — ¡No es exacto! ¡Pruebe la afirmación que acaba de hacer el señor diputado! Yo no he hablado con los titulados magnates a que se refiere el señor diputado, absolutamente de ningún asunto que se vincule con la cuestión que está en debate, ni otro alguno.

Sr. Pena. — ¿El señor ministro de Obras Públicas no ha estado en Londres?...

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Sí, he estado en Londres.

Sr. Noble (R. J.). — Pido la palabra.

Esa es la consecuencia de no saber medirse en las palabras. El señor diputado ha iniciado su discurso en la misma forma en que lo hace siempre, atribuyendo a la mayoría parlamentaria el propósito de poner los intereses del país al servicio de las grandes empresas capitalistas. Pido que se dé lectura al artículo 148 del reglamento.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — El señor diputado pretende presentar al ministro de Obras Públicas como subordinado al interés particular de las empresas ferroviarias, y el ministro exige ser respetado porque entiende defender los intereses del país. No va a tolerar ninguna imputación de esa naturaleza.

Sr. Presidente (Fresco). — La Presidencia va a hacer respetar al señor ministro. Se va a leer el artículo pertinente del reglamento.

Sr. Pena. — Permítame el señor presidente...

—Suena la campana de orden.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a leer el artículo 148 del reglamento.

—Se lee:

Son absolutamente prohibidas las alusiones irrespetuosas y las imputaciones de mala intención o de móviles ilegítimos hacia las Cámaras del Congreso y sus miembros.

Sr. Presidente (Fresco). — Queda notificado el señor diputado.

Sr. Pena. — El reglamento es muy sabio. Había previsto lo que iba a decir, de que el ministro estuvo en Londres.

Sr. Presidente (Fresco). — Ruego al señor diputado guarde las formas parlamentarias.

Sr. Noble (R. J.). — No puede hacer imputaciones gratuitas el señor diputado.

Sr. Pena. — A ese hecho se agrega el conocido banquete de Plaza Constitución, demasiado conocido para que hagamos a su respecto comentarios.

Sr. Noble (R. J.). — Pido al señor presidente que tenga en cuenta las disposiciones reglamentarias.

Sr. Pena. — Ya cuando se trató en la Cámara del año pasado el protocolo de Londres, me permití decir, en la sesión del 20 de agosto, estas palabras que creo son de absoluta oportunidad: «Hay en todo este Convenio de Londres inteligencias financieras para servirse de las necesidades de este gran pueblo en beneficio de capitales que aquí tienen gran influencia, favorecidos por ganaderos que están dispuestos a entregar toda la economía nacional a los intereses de esos grupos capitalistas.»

«La Prensa» de junio de este año, en una información de junio 19 (United) da cuenta que el ministro de Relaciones Exteriores Samuel Hall contestó una interpelación en la Cámara de los Comunes sobre si el gobierno pediría a la Argentina que se remedien los inconvenientes que las autoridades argentinas continúan imponiendo a las operaciones de las empresas ferroviarias y declaró: «Espero que el presidente de la República dará a conocer en fecha próxima una resolución

sobre ciertas cuestiones que se discuten, relacionadas con el funcionamiento de los ferrocarriles argentinos; al mismo tiempo asegura que este asunto es cuidadosamente vigilado». Oigan bien los señores diputados «*vigilado*».

Cuanto se ha dicho, tanto por la mayoría como por la minoría, está basado principalmente en la situación financiera de los ferrocarriles. Por mi parte deseo hacer notar que este informe que se nos ha pasado, está calculadamente hecho con los años que se sabe fueron de máxima depresión económica y de honda repercusión financiera sobre toda la actividad universal, tomando los años 1929 a 1933, omitiendo el de 1934.

Este informe está hecho en condiciones tan deficientes que a ratos parecería ser escrito por una persona, porque habla a veces en primera persona del singular y en otras, como se trata de una comisión, se acuerda y usa la primera persona del plural.

Aquí está el informe remitido por el señor ministro de Marina, a cargo interinamente de la cartera de Obras Públicas, y como puede verse en el folio 6 en que dice «recordaré», después dice «debemos». De manera que hay plurales y singulares que revelan que este informe se ha hecho en condiciones muy extraordinarias.

Sr. Noble (R. J.). — Y además que el señor diputado está enfermo de suspicacia.

Sr. Pena. — El señor diputado es el niño molesto de la mesa.

Sr. Noble (R. J.). — ¡El «niño molesto de la mesa» no le va a permitir que haga ninguna imputación a la mayoría parlamentaria!

—Suena la campana.

Sr. Iriondo. — Está en discusión el artículo 1º.

Sr. Ruggieri. — ¿Qué significa «no permitir»?

Sr. Noble (R. J.). — ¡Que vamos a hacer aplicar...

—Suena la campana de orden.

Sr. Uriburu. — ¿Qué está en discusión?

Sr. Pena. — Cuando fué la misión Roca a Londres, el país supo, atónito que estaba integrada por un abogado ferroviario que se permitió decir en aquella capital inglesa, que la Argentina se parecía a un importante dominio británico.

Sr. Pueyrredon. — No es exacto. El doctor Guillermo Leguizamón lo rectificó en una nota que tuvo entrada en esta Cámara.

Sr. Pena. — Las rectificaciones no sirven.

Cuando días pasados el ministro de Obras Públicas daba a conocer conclusiones que no eran tales, sino proyectos de conclusiones de la Conferencia Internacional de Ferrocarriles en Madrid, me permití decir que todo eso que el ministro refería debía relacionarse con países que por su densidad de tráfico, por su superficie territorial, por la naturaleza de su suelo y de sus ferrocarriles, algunos de propiedad del Estado, no admitían comparación en el problema que estábamos debatiendo. El señor ministro contestó que ello podía servir para un discurso. Le agradecí la observación, porque es evidente que esos son los fundamentos de un discurso que podría hacerse de no mediar la circunstancia de estar limitado mi tiempo en el uso de la palabra a quince minutos.

Propuse en la Cámara la designación de una comisión especial que estudiara la situación de los capitales ferroviarios, la que solicitó del Poder Ejecutivo la remisión de una cantidad de informes que recién llegaron el mes pasado, y aun no he podido leer, porque el señor presidente de la comisión, diputado Costa Méndez, me los solicitó para informarse previamente. Esta es la razón por la cual la comisión no ha podido en modo alguno producir despacho.

Estamos de nuevo frente a una situación en que la Argentina se encuentra a merced de los hombres financieros del mundo, que tienen conocimiento claro y preciso del porvenir de los negocios.

Originariamente fuimos generosos en extremo con los ferrocarriles. Les entregamos todo; absolutamente todo. Queríamos la unidad nacional, y a ese precio no pusimos ninguna limitación ni reparo. Los ferrocarriles fueron en este país minas de oro para los hombres que, después de haber cobrado con creces todo cuanto aquí invirtieron, todavía están reclamando dividendos sobre un capital que el país ya ha pagado, no sé cuantas veces. Por lo demás, se trata de capitales invertidos en el país y que han sido el fruto de la explotación, denunciada en Inglaterra por las legislaciones de fábrica, de aquel capitalismo aventurero y voraz que hacía trabajar a las criaturas hasta 16 horas por día, bajo el látigo. Así se amasó en el siglo pasado la fortuna de los hombres cuyos hijos y cuyos nietos reclaman aún ahora del pueblo argentino la libra de carne de Shylock.

Nos encontramos, pues, frente a esta situación: los capitales invertidos han sido ya pagados; los rieles han sido colocados metro a metro y los terraplenes han sido hechos metro a metro por los criollos y por los inmigrantes, que han dejado aquí su vida en aras del trabajo, explotados en la forma despiadada en que lo fueron en las épocas iniciales del capitalismo argentino. Pero seguimos pagando y debemos seguir pagando a través de los siglos la hipoteca ilevantable. Por eso el doctor Justo, señalando la urgente necesidad de nacionalizar los ferrocarriles argentinos, ha dicho en *Teoría y práctica de la historia*, que solamente en la imprevisión de las primeras horas pudo explicarse que se hubiera dejado hacer por empresas privadas los ferrocarriles. Y, sin embargo, hoy estamos bajo los apremios de esta legislación precipitada dejando de lado, hace rato, una orden del día que se propone ampliar los ferrocarriles del Estado, porque hay que ceder paso, primero, a los ferrocarriles particulares.

Los hombres de negocios saben bien lo que les conviene. Pero en el pueblo argentino hay, no ya el instituto que hubo antes, sino la clara inteligencia de su verdadera situación y de las necesidades de su porvenir. Frente a los intereses dominantes del capital ferroviario, del capital frigorífico, del capital cerealista y de todos los que estrangulan la actividad argentina, hay una conciencia pública argentina despierta y que quiere poner límite a tales abusos.

Allí está la base de nuestra disidencia y el motivo de nuestra protesta, porque no ha de hacérsenos creer que la preocupación que inspira estos proyectos es la de salvar a los trabajadores...

—Suena la campanilla que indica que ha vencido el término acordado al orador para su exposición.

Sr. Presidente (Fresco). — Corresponde votar si se acuerda una prórroga al señor diputado.

Sr. Pena. — Sólo me resta decir dos palabras.

Sr. Presidente (Fresco). — Reglamentariamente, corresponde la votación.

Sr. Pena. — Si se desea concederme el uso de la palabra, hablaré dos minutos más.

Sr. Presidente (Fresco). — Si no hay oposición, continuará con la palabra el señor diputado, por dos minutos, y vencidos esos dos minutos, la Presidencia cortará su exposición.

Sr. Palacio. — Es que el señor diputado no está hablando sobre el artículo que está en discusión.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar si se concede ampliación de término para que continúe en el uso de la palabra el señor diputado por la Capital.

—Resulta negativa.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar en particular el artículo 1º.

—Resulta afirmativa.

—En discusión el artículo 2º.

Sr. Moret. — Pido la palabra.

En la discusión en general, los di-

putados socialistas manifestaron que una de las objeciones más importantes que hacemos al despacho de la mayoría, era que en lugar de un despacho de verdadera coordinación, parecía ser un despacho que tendía a defender ciertos aspectos — acerca de cuya legitimidad no me pronuncio — que interesaban particularmente a las empresas ferroviarias.

Caracterizando mejor, podría decir que la inspiración predominante en el despacho de la mayoría y en los proyectos que lo han precedido ha sido de origen ferroviario.

Desde que se comenzó a agitar el problema de la coordinación del transporte, nos encontramos con la acción de los ferrocarriles, como que la cabeza de proceso, diríamos así, se halla en el memorial de 12 de noviembre de 1931 en el que, a raíz de la sobretasa a la nafta, decretada por el Gobierno Provisional, los ferrocarriles expresaron que veían con recelo los resultados que, sobre la explotación ferroviaria, podría tener el desenvolvimiento del plan caminero nacional. Después de exponer algunos argumentos para justificar su afirmación de que la legislación vigente y la acción de los poderes públicos tendía a perjudicar al ferrocarril, gravándolo en distintas formas, mientras se dejaba en absoluta libertad al transporte automotor, fundamentaba sus demandas en varias proposiciones que encuadran genéricamente dentro de un pedido de igualdad. Lo injustificado de este pedido fué puesto en evidencia en el debate en general.

Los ferrocarriles concretaban su pedido en estas proposiciones que saco del libro del señor Ramos Mejía publicado en 1933 y denominado *Coordinación de los transportes.*

A este propósito, me voy a permitir una pequeña digresión para decir que reconozco complacido que las empresas ferroviarias y círculos afines han puesto a nuestra disposición un abundante material, hecho elogiable, no solamente por la abundancia de él, sino también porque ha sido seleccionado con una probidad mental muy grande que trasunta de la idiosincrasia particular de la nación inglesa. Así todos los argumentos que podemos hacer valer en contra del despacho de la mayoría, los hemos sacado íntegramente de las publicaciones que los ferrocarriles nos han enviado y hasta podríamos decir que si la mayoría de la comisión hubiese estudiado con real preocupación los hechos que se exponen en estos memoriales, podría haber despachado un verdadero proyecto de coordinación de transportes. En cambio, vamos a ver qué es lo que ha salido de sus deliberaciones.

En este libro del señor Ramos Mejía, se concretan las demandas de los ferrocarriles en la siguiente forma: «Actualmente la industria del transporte terrestre se encuentra excesivamente favorecida por el Estado. Para ella todo se facilita, nada se restringe, a la inversa de lo que sucede con los ferrocarriles. Estos se encuentran sometidos a una rígida legislación y a una reglamentación que no les deja la libertad de acción acordada a otras grandes industrias del servicio público.

«El transporte por caminos debería estar igualmente reglamentado.»

Recalco esta conclusión porque la reputo de una importancia fundamental para comprender perfectamente bien el sentido del despacho de la mayoría.

Y entonces, en virtud de lo que he leído, el transporte por caminos, debería ser igualmente reglamentado, ya que el Poder Ejecutivo mandó a la Cámara un proyecto, que tomaba en cuenta particular, si no exclusivamente, ese pedido de los ferrocarriles de que el transporte automotor debería soportar las mismas cargas que los ferrocarriles.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — ¿Me permite una interrupción el señor diputado?

Sr. Moret. — Con mucho gusto.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Desearía que el señor diputado mani-

fieste de qué fecha son las publicaciones del señor Ramos Mejía de que hace mención y en qué fecha el Poder Ejecutivo envió el proyecto a la Cámara.

El señor diputado va a comprobar así, que la fecha originaria del proyecto es bastante anterior a la serie de publicaciones que han hecho los ferrocarriles, lo cual demostraría que el Poder Ejecutivo no ha necesitado ser asesorado directamente — aunque no hubiera habido inconveniente ninguno, por otra parte, en consultar a las autoridades, diré así, ferroviarias, que existen en el país —, sino que ha estudiado el problema a la luz de otros antecedentes, recogiendo en las fuentes, podría decir, todo lo que se comenzaba a hacer en distintos países del mundo para corregir lo que nosotros queríamos evitar.

Sr. Moret. — En contestación a la pregunta concreta del señor ministro, le diré que el pedido de los ferrocarriles se encuentra en el memorial del 12 de noviembre de 1931 y que el mensaje del Poder Ejecutivo es del 17 de agosto de 1932.

De las publicaciones de Ramos Mejía he sacado el memorial presentado, como digo, el 12 de noviembre de 1931.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Que comprendía muchísimos proyectos y que rozaba muy por encima la cuestión de la coordinación de los transportes.

Sr. Moret. — No tanto, señor ministro, porque el pedido principal que formulaban era respecto a la igualdad de tratamiento.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Lo que se estaba discutiendo, en ese momento, en el mundo entero.

Sr. Palacio. — Una cosa es el memorial de los ferrocarriles y otra lo que está a consideración de la Cámara. Son cosas completamente distintas.

Sr. Moret. — Voy a continuar señor presidente.

Ese punto fundamental cuya iniciación se encuentra en el memorial de los ferrocarriles de noviembre de 1931, pasó al proyecto del Poder Ejecutivo. Voy a citar, sin leerlos, los artículos 1º, 5º, 9º, 10 y 11 del proyecto del Poder Ejecutivo en todos los cuales se encuentran cláusulas que tienden — he dicho que por el momento no me pronunciaré sobre su justicia — a imponer a los automotores las mismas cargas que soporta el ferrocarril.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Análogas.

Sr. Moret. — Análogas.

Ese punto pasó del proyecto del Ejecutivo al despacho de la mayoría de la comisión, que figura en la orden del día número 126 del año 1934. Con algunas modificaciones a que luego me referiré pasó también al despacho que consideramos y en particular a los artículos 2º, 4º y 6º.

Concretamente, en lo que respecta al artículo 2º no habría nada que objetar al pedido de las empresas y al criterio con que la mayoría de la comisión ha despachado estos proyectos si las condiciones técnicoeconómicas a las cuales se refieren las disposiciones legales que se pretende sancionar, fuesen similares a las que afectan a los ferrocarriles, a igualdad de disposiciones legales. Es aquí donde formulo un cargo fundamental a la mayoría de la comisión que no ha llegado a la raíz misma del problema para comprobar que las condiciones técnicoeconómicas en que se desenvuelve el tráfico ferroviario y en que se desenvolverá el tráfico automotor son totalmente distintas.

Sr. Pueyrredon. — No se equipara el ferrocarril con el camino. Pareciera que el señor diputado no ha leído el despacho.

Sr. Moret. — Verá el señor diputado cómo, entrando a las expresiones precisas del artículo en discusión, le señalaré que ese criterio se impone.

Ante todo me referiré al artículo 1º de la orden del día número 126, antecedente inmediato del artículo 2º de la orden del día número 184.

Los puntos básicos de ese artículo son los siguientes: se aplica, salvo una excepción, que luego destacaré, a todos los transportadores que realicen un comercio dentro de lo que la técnica

jurídica norteamericana ha denominado *interstate* —, entre Estados — y establece para la realización de ese comercio el régimen de las concesiones. Es exactamente la misma norma que se aplica a los ferrocarriles, a los cuales se les dice lo mismo: toda persona o sociedad que se proponga exportar el transporte ferroviario, deberá someterse a las disposiciones de las leyes y deberá obtener una concesión del Poder Ejecutivo nacional. Pero la situación de los ferrocarriles y de los transportadores por camión es totalmente distinta. No me extenderé mucho sobre esto que sería interesante, por no cansar la atención de la Honorable Cámara.

—Suena la campanilla que indica el vencimiento del término reglamentario acordado al orador.

Señor presidente: Estoy hablando en representación del sector socialista.

Sr. Presidente (Fresco). — Entiendo que no, señor diputado.

Sr. Moret. — Y creo que el artículo pertinente, número 157, respecto a la discusión en particular, dice que regirán las mismas excepciones que rigen en la discusión en general.

Sr. Presidente (Fresco). — La Presidencia entiende que, por la representación del sector, en la sesión anterior habló el señor diputado Castiñeiras y el señor diputado Coca en nombre de la minoría.

Sr. Moret. — Hablaron en general. Por otra parte en particular, esos señores diputados no harán uso de la palabra en nombre del grupo.

Sr. Pueyrredon. — El señor diputado está concretando.

Sr. Presidente (Fresco). — Bien; continúe el señor diputado.

Sr. Moret. — La base técnica del transporte por ferrocarril impone de hecho el monopolio. Las vías construídas por las propias empresas no pueden, evidentemente, ser recorridas por ningún vehículo que no pertenezca a la empresa. Por lo tanto, es lógico que, ya que se otorga un derecho exclusivo a la vía, el Poder Ejecutivo intervenga y otorgue la concesión.

Por otra parte, la vía es de construcción costosa y el tráfico ferroviario tiene su mayor ventaja en el hecho técnico de que transporta gran cantidad de cargas y que cuanto mayor es la carga que puede transportarse por unidad, mayor es la economía de arrastre. En cambio, en el camión las circunstancias son totalmente distintas. La vía, sea costeada de rentas generales, lo que no es exacto, sea costeada por los propios automotores mediante impuestos a la nafta, es construída por la Nación y puesta a disposición de toda persona habilitada por la autoridad competente en atención a razones de seguridad y capacidad, que quiera utilizarla, sea con propósitos personales o con propósitos comerciales. Esa es una diferencia fundamental que hace que no pueda regir sobre los caminos, para el transporte comercial, la misma norma que rige para el transporte ferroviario, que es la norma de la concesión.

En el libro muy interesante que los señores diputados habrán de conocer, *Documentos de la Cámara de Comercio Internacional,* «La route rail et en quarante país», se dice con perfecta claridad que la concesión es de la esencia del transporte ferroviario y que el régimen del permiso o licencia es de la esencia del transporte automotor.

Sr. Pueyrredon. — Es licencia lo que dice el despacho.

Sr. Moret. — Efectivamente, señor diputado.

Sr. Pueyrredon. — ¿Entonces, para qué perdemos tiempo?

Sr. Moret. — Fíjese el señor diputado Pueyrredon, en que he dicho que me iba a referir como antecedente a la orden del día 126, donde todavía la comisión no se había apercibido de la diferencia fundamental existente entre el régimen de las concesiones, por naturaleza exclusiva, y el régimen de los permisos, por naturaleza libre a toda persona que lo solicite dentro de determinadas condiciones establecidas con anterioridad.

Sr. Pueyrredon. — Cuando se apercibió, la comisión modificó y mejoró su despacho. En todo caso, el punto habría quedado para la discusión en particular.

Sr. Moret. — Modificó las palabras, pero deja el concepto de concesión en otra serie de disposiciones del actual despacho, que voy a considerar.

Sr. Pueyrredon.—Es licencia siempre.

Sr. Moret. — Dice licencia, pero impone condiciones de concesión.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — ¿Y qué es lo que acuerda actualmente la Municipalidad de la Capital para la circulación de ómnibus?

Sr. Moret. — Hay, además, razones técnicas que hacen que el régimen legal ferroviario no sea aplicable al transporte automotor.

Mientras, como he dicho, por razones de economía de gastos generales y de tracción en el ferrocarril se impone el transporte en grandes masas, en el transporte automotor es todo lo contrario, y predomina la unidad de transporte, sino la unidad aislada, cuando más, con uno o dos acoplados, pero eso en forma excepcional. Y al predominar la unidad individual de transporte, cambia completamente, por esa razón técnica, el régimen económico de la explotación. No se concebiría la existencia de pequeñas empresas o individuos aislados en la explotación de ferrocarriles, pues para ello se impone la gran empresa. En cambio, en el transporte caminero la gran empresa es la excepción, mientras que el transporte individual o semiindividual, de pocas unidades, es la regla. Ello así por la sencilla razón de que en la aplicación técnica de este transporte la atención individual sobre el motor, el combustible, la lubricación, las gomas, el cuidado general del material, es el factor preponderante que decide del éxito o del fracaso financiero de una explotación, y en este caso nadie mejor que el directamente interesado en la explotación de una unidad de transporte para reducir esos gastos al mínimo.

Es por eso que las grandes empresas de camionaje de transporte por caminos han fracasado en casi todos los países. En la Argentina tenemos un caso típico: en la ciudad de Buenos Aires se formó una gran empresa que quería absorber casi todo el movimiento de comunicaciones de la Capital, la C.A.T.I.T.A., si no me equivoco; y el resultado no fué favorable a esa empresa, que prácticamente ha quedado reducida a la explotación de muy pocas líneas. En cambio, el transporte de automóviles colectivos a base de propietarios de uno o dos vehículos o de medio vehículo — dos propietarios para uno solo — ha tenido un gran éxito. En Estados Unidos las grandes empresas de camionaje se han visto obligadas a dar participación en los beneficios o a repartir acciones al personal que maneja camiones.

¿Contempla el despacho de la mayoría esta realidad nacional? El señor presidente en su informe nos ha mencionado muchos antecedentes extranjeros, pero no menciona antecedentes nacionales, que son muy ilustrativos para el caso. La Dirección Nacional de Vialidad nos dice que en los servicios automotores en el país existen 2.200 pequeños propietarios de medio, uno o dos vehículos, diez compañías con 20 vehículos, término medio, o sea 200 vehículos en compañías frente a 2.200 vehículos individuales, y dos compañías con 3 y 6 vehículos, respectivamente. Este informe es de julio 15 de 1935 en contestación a un pedido oficial del diputado que habla.

Quiere decir que en la Argentina se impone este hecho técnicoeconómico que he señalado: la gran empresa para el transporte automotor es la excepción. Mientras eso sucede, el despacho de la mayoría de la comisión, particularmente, más el de la orden del día 126 que el de la 184, parecen creer que el transporte automotor por caminos en el país habrá de seguir la influencia del transporte ferroviario, y habrá de realizarse por grandes empresas. De ahí que el artículo 9º del despacho, orden del día 126, que hoy no

existe ya, es perfectamente ilustrativo al respecto, al hablar de los boletos, las cartas de porte, estaciones, iniciación de los viajes, tonelajes, etcétera, lo trataba evidentemente en la suposición de que el transporte se iba a hacer por grandes empresas, que son las únicas que tienen la posibilidad de cumplir la disposición de ese artículo 9º.

En el despacho actual rige el mismo concepto, en parte, no sé si es porque los diputados que han reformado el anterior olvidaron sacar algunas cláusulas o porque no percibieron perfectamente las diferencias que había. Por ejemplo, dice, el artículo 2º: «Toda persona o sociedad que se proponga efectuar mediante retribución el transporte de pasajeros, encomiendas o cargas por cuenta de terceros, en o entre los territorios nacionales, o entre éstos y las provincias, o entre las provincias, o entre ellas y la Capital Federal, deberá obtener previamente el permiso de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.» Esto, que sería perfectamente comprensible si el tráfico automotor se fuese a realizar por grandes empresas, se vuelve absurdo, permítaseme el término, cuando se trata de la forma como se realiza y se va a seguir realizando, por las razones técnicoeconómicas a que me he referido, el transporte automotor.

Se me han señalado dos casos particulares que voy a presentar como ejemplo, advirtiendo que me hago cargo de que al final del artículo hay una restricción de importancia. En Punta de Rieles, del Ferrocarril del Sud, Zapala, territorio del Neuquén, que está dentro de las disposiciones geográficas de este artículo, un mecánico, dueño de un taller situado en esa localidad, realiza durante la estación del verano, con dos o tres automóviles, uno manejado por él y los otros por empleados suyos, vehículos antiguos y destartalados, el importantísimo servicio de transportar pasajeros por el paso de Pino Hachado hasta la vecina República de Chile. Ese meritorio factor del progreso vial argentino en esas apartadas regiones tendría, de acuerdo a las disposiciones de este artículo 2º, que solicitar en la Capital Federal el permiso para transportar pasajeros, por cuanto no entra dentro de la excepción que dice que queda excluído el transporte realizado por cuenta de terceros, cuando los vehículos automotores sean conducidos por sus propietarios. Como tiene más de un vehículo y a menudo no lo conduce él mismo sino alguno de sus dos empleados, ya no entra en las disposiciones finales de este artículo y tendría que venir a pedir ese permiso a la Capital Federal, y posiblemente el sellado y los depósitos que exige la ley serían mayores que el costo de los vehículos destartalados, con los que, como he dicho, realiza ese transporte, cuyo ejemplo señalo a la Cámara y que es general en todas las regiones de la República.

Sr. Pueyrredon. — ¿Si me permite el señor diputado?

En el decreto reglamentario que se dictará serán contemplados ese caso y muchos otros, para evitar que la persona que mencionaba no tenga que costearse hasta la Capital Federal.

Sr. Moret. — Señalaré otro ejemplo que va a justificar la modificación que voy a proponer a este artículo y que espero que la comisión aceptará.

Sr. Ahumada. — ¿Me permite el señor diputado?

Para decirle que el caso que el señor diputado ha señalado tan bien, desgraciadamente es la regla general en las provincias del Norte y la circunstancia que el señor diputado anota pensaba presentarla como una de las objeciones más fundamentales en contra de este artículo.

Sr. Moret. — Me place que coincida conmigo el señor diputado por Catamarca, que conoce las condiciones en que se efectúa el transporte en las regiones alejadas de la República.

Sr. Pueyrredon. — ¿Pretende el señor diputado que en la ley se disponga que haya un empleado de la Comisión de Coordinación de Transportes en cada una de las localidades de la Repúbli-

ca? Esa es una cuestión de reglamentación.

Sr. Moret. — Voy a proponer una modificación que si el señor miembro informante de la mayoría de la comisión la percibe bien, la va a encontrar muy justificada; pero voy a señalar ahora en el extremo opuesto otra situación: me traslado a la Capital y veo uno de esos expresos que por cuenta de terceros transportan desde las estaciones o el puerto, baules u otras cargas, o que hacen mudanza de muebles. No sólo el propio propietario maneja uno de esos camiones, sino que muchas veces posee dos o tres camiones y trabaja con ayudantes. Y bien, señores diputados: si se va a aplicar la disposición de ese artículo que consideramos, una persona que quiera hacer mudar sus muebles o transportar cualquier carga accidentalmente, de la ciudad de Buenos Aires a la vecina localidad de Avellaneda, no podría hacerlo sino por intermedio de aquellas empresas o de aquellos servicios de expresos que previamente hayan solicitado ese permiso o concesión.

Sr. Pueyrredon. — Si el señor diputado toma un taxímetro para ir hasta el Alvear Palace Hotel, donde se aloja, ese taxímetro ha pedido una concesión en la que se reglamenta hasta el tamaño de las ventanillas.

Sr. Moret. — No es exacto. Ese taxímetro ha pedido solamente un permiso que es obligatorio que la Municipalidad se lo conceda si se han cumplido todas las condiciones de seguridad e higiene que la ordenanza municipal establece.

Sr. Pueyrredon. — ¿Quiere que le lea todas las trabas de la reglamentación?

Sr. Moret. — Es sobre higiene y seguridad, señor diputado.

Ahora, para obviar estas dificultades que surgen en virtud del despacho...

—Suena la campanilla que anuncia la terminación del término reglamentario para el uso de la palabra.

Sr. Presidente (Fresco). — Lamento tener que interrumpir al señor diputado.

La Presidencia entiende que reglamentariamente el señor diputado no puede hablar por un período mayor de 15 minutos, porque considera que no es representante del sector. En la discusión en general, ha hablado en nombre del sector el señor diputado Castiñeiras. Y no es posible que en la discusión en particular se haga rotación entre los diputados del sector y puedan hablar todos sin limitación en su nombre.

Esa es la interpretación que da el presidente al reglamento. Entiendo que es limitativo y no extensivo. De modo que si no estuviéramos de acuerdo con el señor diputado, someteré a la resolución de la Cámara esa duda, con respecto a la interpretación reglamentaria.

Sr. Moret. — La Presidencia me permitirá que diga dos palabras para exponer mi punto de vista.

Es evidente que con respecto a un despacho de la importancia de éste se hace para su estudio una repartición de trabajo entre los miembros del sector.

Sr. Presidente (Fresco). — El reglamento no admite la rotación para hablar en nombre del sector.

Sr. Moret. — Es evidente que el diputado que habla en general, en nombre del grupo, puede no ser el que haya estudiado las diversas cuestiones en particular. En este caso va a hablar en nombre del grupo, en la discusión en particular, el diputado que está en el uso de la palabra, y no habrá rotación, como dice el señor presidente.

Sr. Presidente (Fresco). — Eso no es posible, a juicio de la Presidencia. Como no se pueden turnar entre los miembros de la minoría de la comisión, para hablar en nombre de la misma, tampoco se pueden turnar entre varios diputados para hablar en nombre del sector. Eso es absolutamente claro. El sector socialista ha designado para hablar en su nombre al señor diputado Castiñeiras, porque es el que hizo uso de la palabra en la discusión en general.

Sr. Moret. — En la discusión en general.

Sr. Presidente (Fresco). — Así como pueden hablar sin limitación de tiempo un solo autor del proyecto y un representante de la comisión — uno por la mayoría y otro por la minoría de la comisión — también debe haber en ese sentido un solo representante de cada sector. Ese es el espíritu de la reforma del reglamento.

Ahora, si el señor diputado promete una discreción que me permita hacer uso de mi buena voluntad, que la tengo para todos los diputados, no haré la cuestión reglamentaria.

Sr. Moret. — Iba a proponer la modificación del artículo.

Sr. Castiñeiras. — Si me permite el señor presidente...

Yo creo que posiblemente la interpretación que da al reglamento el señor presidente está basada en la sospecha de que nosotros valiéndonos de ese recurso vamos a hacer rotación entre los representantes del grupo para hablar en particular.

Sr. Presidente (Fresco). — Me he referido a la interpretación estricta del reglamento. No tengo suspicacia de ninguna naturaleza.

Sr. Castiñeiras. — El grupo ha designado al señor diputado Moret para hablar en su nombre; de modo que me parece prudente que el señor diputado Moret pueda continuar su exposición.

Sr. Presidente (Fresco). — El señor diputado conoce mi criterio. De modo que espero que el señor diputado se conduzca en forma que responda a la hidalguía que la Presidencia ha tenido para con él.

Sr. Pfleger. — Si me permite...

Esto podría invocarse luego como un precedente. Quiero, a mi vez, dejar establecido para la oportunidad en que se planteara el caso, que disiento con el criterio del señor presidente.

Sr. Presidente (Fresco). — Si se plantea la cuestión de interpretación, resolverá la Cámara.

Sr. Palacio. — Según el reglamento, ¿durante cuánto tiempo puede hablar cada diputado en la discusión en particular?

Sr. Presidente (Fresco). — Quince minutos, con excepción del miembro informante, del autor del proyecto y del representante del sector. En nombre del sector ha hablado el señor diputado Castiñeiras en la discusión en general.

Sr. Pfleger. — Puede hablar otro diputado en la discusión en particular.

Sr. Presidente (Fresco). — Debe haber un solo representante del sector, como hay un solo autor del proyecto y un solo representante de la mayoría y otro de la minoría de la comisión.

Sr. Pfleger. — El reglamento hace distinción entre discusión en general y particular.

Sr. Presidente (Fresco). — Son correlativas las interpretaciones. Así lo entiende la Presidencia.

Sr. Ruggieri. — ¿Qué importancia tiene el cambio de representante del sector?

Sr. Presidente (Fresco). — Se presta a abusos y obstrucción parlamentaria que no está dispuesta la Presidencia a tolerar.

Sr. Ruggieri. — El espíritu de la disposición del reglamento es limitar el uso de la palabra a un tiempo determinado; pero no mutilar la atribución de un sector para conferir la representación a uno de sus miembros.

Sr. Presidente (Fresco). — Continúa con la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Ruggieri. — El diputado Moret habla en nombre de nuestro sector, en este caso, por resolución del mismo.

—Suena la campana.

Sr. Moret. — Voy a proponer un cambio en la terminología del artículo Donde dice: «Toda persona o sociedad que se proponga efectuar», etcétera, propongo se diga: «la explotación de los servicios públicos de transporte automotor por camino», que es el verdadero término dentro de la legislación universal y el que emplea la Dirección Nacional de Vialidad en su proyecto de ley de tráfico. El artículo 5º de ese

proyecto, dice: «La explotación de los servicios públicos de transporte sobre los caminos nacionales». Es, por lo demás, la expresión que figura en esta publicación de la Cámara Internacional de Comercio. Al final, el artículo diría: «La Comisión Nacional de Coordinación de Transportes determinará lo que deberá entenderse como servicio público de transporte automotor por caminos, a los efectos de esta ley, atendiendo a la importancia y regularidad del servicio prestado». Y entonces el final del artículo, diría: «En ningún caso se entenderá que queda comprendido en las disposiciones de esta ley, el transporte de mercaderías si son conducidas en vehículos de propiedad del vendedor o comprador. Tampoco incluirán a los explotadores de un solo vehículo o a aquellos que sólo ocasionalmente efectúen transportes por cuenta de terceros». Es decir, el final del artículo de la comisión, más o menos.

En esta forma la Comisión de Coordinación de Transportes podría excluir de la vigencia de esta ley aquellos servicios a que me he referido de los territorios nacionales, y de las provincias a que ha aludido el señor diputado por Catamarca, ese transporte ocasional de muebles que realizan los expresos de Buenos Aires a Avellaneda o hasta Morón, si se quiere, y dejándolos sometidos únicamente a las disposiciones municipales correspondientes. Allí donde la comisión nacional descubra que hay más que un transporte accidental, un verdadero servicio, lo haría entrar dentro de las disposiciones de la ley y le impondría las condiciones generales que ella establece.

Dejo así fundada esta proposición y espero que la comisión, tomando en cuenta la seriedad con que la he formulado, sabrá acogerla. Ella introducirá, estoy seguro, una mejora en el articulado de la ley.

Sr. Ahumada. — Pido la palabra.

Debía hablar en general, en la sesión de anoche, contra este proyecto, pero las circunstancias especiales que rodearon a la reunión mencionada me llevaron a abstenerme de hacerlo.

Ahora, en particular, brevemente, voy a concretar mis observaciones que considero de notoria importancia sobre todo para la región Norte del país, y que me sugiere especialmente este artículo 2º.

Las provincias del Norte, desde hace cuarenta años, vienen clamando contra el injustificado abuso de las tarifas ferroviarias. Los ferrocarriles, que debieran ser de fomento para esas zonas del país, han resultado, en muchos casos, factores de retroceso y de estancamiento de las industrias primordiales que pudieron hacer el porvenir y el bienestar de las mismas.

En las dos Cámaras que integran el Congreso de la Nación, los diputados y senadores de esa zona presentaron múltiples iniciativas y, desgraciadamente, la falta de interés con que el Congreso ha mirado esta clase de asuntos, ha provocado el mantenimiento de la situación actual.

A cuarenta años de la sanción de la ley general de ferrocarriles, las provincias del Norte del país siguen esperando aún que las tarifas ferroviarias sean «justas y razonables» como lo impone una prescripción legal muy conocida.

Quizás esa misma circunstancia es la que ha llevado a la economía propia de esas zonas a prestigiar y exigir el incremento del camino, y puedo asegurar sin exageración, que gran parte del comercio interestadal, en estas zonas, se realiza exclusivamente valiéndose de los caminos de que disponen; el ferrocarril, puede decirse que solamente se utiliza por excepción, para enviar mercaderías a las zonas y puertos del litoral. En cuanto al transporte de pasajeros, entre las provincias mencionadas, la intervención del ferrocarriles, prácticamente, casi nula.

—Ocupa la Presidencia, el vicepresidente 1º de la Honorable Cámara, don Antenor R. Ferreira.

En mi provincia, por ejemplo, las zonas de mayor producción comercian con Salta, Tucumán, Santiago del Este-

ro y Córdoba, valiéndose especialmente del camino interprovincial. Y esta ley, prácticamente va a significar la aplicación de una serie de medidas restrictivas contra el desarrollo e incremento de ese tráfico automotor, que necesariamente se traducirán en un perjuicio notorio para el desarrollo de la economía lugareña.

El caso a que se ha referido el señor diputado Moret, es el caso común en estas provincias. En realidad, buscar empresas de transporte automotor en esas zonas del país es buscar algo que no existe; el tráfico se realiza casi siempre en camiones o en automóviles de propiedad particular, y el propietario dispone apenas de un vehículo. Exigir a ese propietario, de un vehículo, que cumpla las exigencias de la ley que se va a sancionar, obligarle a llenar todos los requisitos que esta ley impone y que se someta a todas las tramitaciones que la misma ley va a establecer, es sencillamente obligar a ese propietario a que se cruce de brazos y abandone totalmente sus actuales tareas. Eso implicará, para esta zona del país, un perjuicio enorme.

Sr. Pueyrredon. — Casi todas las provincias tienen una reglamentación análoga y con exigencias mucho mayores.

Sr. Ahumada. — Una cosa es la reglamentación municipal que existe en todas partes del país, y otra cosa es esta nueva reglamentación, que se va a sumar a aquélla, acumulando una serie de restricciones y exigencias que en el mayor número de los casos no estarán los interesados en condiciones de satisfacer.

Sr. Pueyrredon. — Las leyes de Entre Ríos, de Mendoza y de Santa Fe, no son simples reglamentaciones municipales.

Sr. Wade. — La ley de Santa Fe es muy distinta de este proyecto; se aplican normas legales y constitucionales totalmente diferentes de las que se aplican en este proyecto.

Sr. Pueyrredon. — Pero se reconocerá que son exigentes.

Sr. Presidente (Ferreira). — Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por Catamarca.

Sr. Ahumada. — Por la aplicación del artículo que consideramos se llega a esta conclusión arbitraria: si el propietario de un vehículo lo maneja personalmente y realiza el transporte de una provincia a otra, no está sujeto a las prescripciones de la ley, pero si ese propietario, por cualquier motivo, por razones muy atendibles, no puede manejar personalmente ese vehículo y lo entrega a un empleado, a un amigo o pariente, cae dentro de las prescripciones de la ley.

Es ridículo — perdóneseme la expresión — considerar a ese propietario de un vehículo automotor como un verdadero empresario y exigirle que se encuadre en las exigencias de la ley.

En mi provincia ocurren casos como éste. Hay fiestas religiosas, en diciembre y abril, con motivo de las cuales gran cantidad de feligreses acuden de Tucumán, Santiago del Estero, La Rioja y aun de Córdoba y Salta. Los propietarios de autos de tales provincias aprovechan esas ocasiones para transportar feligreses. Es lo que corrientemente se llama una changa, es decir la oportunidad para ganar unos pesos. Si el proyecto se sanciona como está, ese tráfico quedará prácticamente suprimido, porque los propietarios de tales vehículos por más derrengados y viejos que sean, para pasar de Salta o de Tucumán a Catamarca, tendrán necesariamente que cumplir los requisitos de esta ley.

Sr. Pueyrredon. — No, señor diputado. Hay una comisión que considerará con buen criterio esos casos particulares.

Sr. Ahumada. — El despacho es terminante. Si el señor diputado lo modifica, entonces la situación será distinta. Tal como está, no hay excepción posible. Sería una arbitrariedad si el proyecto se sancionara así y se hiciesen tales excepciones.

Sr. Pueyrredon. — Tratándose de transportes ocasionales, los tendrá en cuenta la comisión nacional.

Sr. Ahumada. — A tal extremo se lleva el absurdo que, sin ánimo de hacer chistes, expondré estos otros casos. El artículo 2º impone a todas las personas o empresas — sin hacer excepción — que quieran realizar el tráfico interprovincial, que soliciten el permiso, concesión o licencia a la comisión nacional. Es sabido que en las provincias de Santiago del Estero y Catamarca existe la industria, en cierta medida próspera, de la explotación de bosques. Es sabido, también, que en ese caso el camión ha fracasado, por la dificultad insalvable de los malos caminos: de allí, que los obrajeros utilicen el transporte por carros. Cuando una tropa de carros pase de Santiago del Estero a Catamarca, o viceversa, lo que ocurre con frecuencia, caerá bajo el imperio de esta ley y el propietario deberá cumplir sus requisitos estrictos.

Si se estira el argumento, ocurrirá que el pobre coya que realiza el transporte de vinos, frutas secas, etcétera, en una tropa de burros, de una provincia a otra, tendrá que ser considerado como empresario de transporte interprovincial; tendrá que venir a Buenos Aires a reclamar de la comisión coordinadora la licencia correspondiente y someterse a toda la tramitación.

Sr. Palacio. — Está equivocado, señor diputado. La ley se refiere a entidades que realizan habitualmente transportes; no al coya, ni al que transporta ocasionalmente a esos feligreses a que se refirió el señor diputado.

Sr. Ahumada. — Si el señor diputado llega a demostrar eso...

Sr. Palacio. — Es el concepto de la ley.

Sr. Ahumada. — No basta la afirmación; demuéstremelo con razones.

Tales son las consecuencias de un proyecto — lo digo con todo respeto — que no ha tenido el suficiente estudio en la comisión respectiva. No se ha contemplado que nuestro país está bastante diferenciado de otros países extranjeros, cuyas legislaciones se han traído a colación con una abundancia innecesaria de detalles. Es sabido que una legislación puede ser muy buena en Francia, Inglaterra o España, y puede ser pésima en nuestro país, ya sea porque el nuestro tenga una configuración geográfica distinta, por una idiosincrasia particular de nuestra población o por cualquiera otra razón.

Yo hubiera contemplado esta ley con un poco más de optimismo, si en su articulado hubiera disposiciones previsoras, que por lo menos dieran a las provincias del Norte y andinas la esperanza inmediata de que ese pavoroso problema de las tarifas ferroviarias, tuviese, por fin, alguna solución; pero, desgraciadamente, en el articulado que la Cámara está considerando, no hay sino vagas alusiones a las tarifas y una vaga promesa de que la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes propiciará ante el Poder Ejecutivo la reforma de las tarifas ferroviarias...

Sr. Pueyrredon. — Promoverá.

Sr. Ahumada. — ... a los efectos de la buena coordinación del tráfico en el territorio del país.

Sr. Pueyrredon. — Promoverá, señor diputado, porque la ley de ferrocarriles establece que las tarifas serán justas y razonables.

Sr. Ahumada. — La observación que hago al artículo 2º y que también la ha hecho en cierta medida el señor diputado Palacio, me llevan a pedir que se considere la situación especial que se va a crear a esas provincias, asunto al que se ha referido también el señor diputado Moret con acopio de antecedentes y de casos particulares.

Es necesario que la comisión que ha despachado este asunto considere la necesidad de que esta ley sea lógica. Nadie va a discutir la procedencia de la aplicación de las disposiciones legales que se relacionen con una verdadera empresa de transporte, pero es ridículo y hasta inhumano pretender aplicarlas a personas o particulares que se valen del tráfico interestadal, únicamente como medio de no morirse de hambre.

Sr. Pueyrredon. — Están excluídos.

Sr. Ahumada. — Aceptando la interrupción que me hace el señor presidente de la comisión, le pediría que me demuestre que están excluídos.

Sr. Pueyrredon. — Con todo gusto.

En el artículo 2º, se dice: «Queda excluído expresamente de las disposiciones de la presente ley, el transporte realizado por cuenta de propietarios de vehículos automotores, con propósitos puramente individuales ajenos al comercio de transporte, aunque se trate de adquisición o venta de mercaderías o productos, así como también el transporte por cuenta de terceros, cuando se efectúen en vehículos automotores conducidos por sus propietarios.»

La Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, ante esta disposición expresa y categórica del artículo, cuando vea que se trata de un transporte ocasional, no intervendrá. Tampoco intervendrá cuando se trate de la adquisición o venta de mercaderías o productos, como lo dice el despacho.

Sr. Ahumada. — Señor presidente: Estoy acostumbrado a leer y a interpretar leyes. Yo interpreto este artículo cuando se refiere a que «queda excluído expresamente de la presente ley el transporte realizado por cuenta de los propietarios de vehículos automotores, con propósitos puramente individuales», como que se refiere al caso en que el transporte se realice de una provincia a otra por el propietario de un vehículo y para su beneficio personal. No es el caso de propietarios de vehículos que los utilizan para transportar accidentalmente personas o mercaderías de terceros con fines especulativos. Es este segundo caso el que me preocupa, pues el primero está contemplado en el despacho.

Sr. Pueyrredon. — Entonces, ¿qué solución aconsejaría a la segunda parte?

Sr. Ahumada. — Yo propongo a la comisión que se excluya expresamente «el propietario que tenga dos vehículos exclusivamente», porque en esa forma se trataría de un caso totalmente extraño a la ley y de una explotación individual digna de todo respeto, que debe más bien fomentarse y no restringirse, en aquella zona del país.

Sr. Pueyrredon. — Vamos a buscar la forma.

Sr. Palacio. — Pido la palabra.

Las objeciones que se han hecho, surgen de que, a mi juicio no se han apreciado debidamente los verdaderos propósitos perseguidos por esta ley.

El señor diputado Moret se ha referido a la sanción del monopolio del transporte ferroviario si el proyecto se aprueba, y el señor diputado Ahumada ha hecho alusión a la restricción injustificada que se haría al simple transporte en forma circunstancial y no permanente por los caminos interprovinciales.

El señor diputado Ahumada también se refirió a que esta legislación no remueve fundamentalmente los intereses creados en favor de las empresas ferroviarias por lo que toca a las tarifas.

Esta legislación crea una comisión nacional de transporte encargada, mediante normas ágiles y flexibles, de realizar la coordinación de los transportes, no permitiendo el predominio avasallante de las empresas ferroviarias ni tampoco realizando restricciones injustificadas a la evolución portentosa que ha experimentado el transporte automotor. En el despacho se precisa, especialmente, que cuando se trate de una solicitud de permiso, la comisión deberá estudiar el transporte que se pide realizar y las condiciones económicas de la zona a donde debe implantarse, y teniendo en cuenta principalmente la rapidez, economía y comodidad con que se ofrezca efectuarlo, preferirlo en esas condiciones a todo otro que exista en esa zona.

Esta disposición basta para establecer que en ningún caso se sanciona el monopolio del transporte ferroviario. Bastará que la comisión ante una solicitud de permiso constate que el transporte automotor que se solicita sea más beneficioso que el ferroviario, para que lo acuerde.

El artículo a consideración de la Cámara no impone una restricción al

transporte automotor; excluye completamente el transporte automotor dentro de los Estados federales, y solamente cuando cruce la zona de las distintas provincias o de un territorio a otro, recién vienen las restricciones de los permisos a acordarse.

Y me pregunto: ¿acaso en todos los países del mundo el transporte no es un servicio público? El eminente profesor Jéze ha escrito un artículo notable sobre el asunto, publicado en «La Prensa», donde sienta de manera clara, precisa y terminante, que el transporte es un servicio público. Y preguntar a los señores diputados socialistas: los servicios públicos como el transporte, indispensable para la vida de una nación, ¿no deben estar sujetos al control del Estado?

Sr. Moret. — Tanto estamos de acuerdo, que la modificación que propongo del artículo consiste justamente en incorporar la expresión «servicio público de transporte automotor por caminos», expresión ausente del artículo.

Sr. Palacio. — El señor diputado puede poner la expresión que quiera, pero es indudable que el servicio de los transportes en el país debe estar perfectamente controlado y sujeto a la reglamentación que dicte el Estado.

Sr. Castiñeiras. — Pero no supeditado un medio de transporte a otro.

Sr. Palacio. — Por otra parte, señor diputado, — y es necesario que quede bien establecido — esta legislación no pretende desde ningún punto de vista establecer el monopolio de ningún transporte. Se dicta sólo y exclusivamente para evitar la competencia antieconómica y ruinosa de los distintos medios de transporte que se disputan el predominio en el país y para establecer la sola competencia económica que pueda hacer el ferrocarril al transporte automotor y éste a aquél, incluyendo también la coordinación de los transportes terrestres con los transportes por agua.

Sr. Castiñeiras. — Si me permite el señor diputado...

Reconozco que puede ser esa la voluntad de los miembros de la mayoría de la comisión, pero de la interpretación o aplicación de la ley se pueden desprender cosas completamente opuestas a las que acaba de expresar el señor diputado.

Sr. Palacio. — No puede ser así, pues la Comisión Nacional de Transportes que se crea, al otorgar los permisos, deberá tener en cuenta las directivas generales de la ley, que no son otras que las que estoy exponiendo en este momento.

Sr. Wade. — Desearía preguntar al señor diputado, con permiso de la Presidencia, si los permisos que otorgará la Comisión Nacional de Transportes serán excluyentes de otros.

Sr. Palacio. — La Comisión Nacional de Transportes deberá estudiar, en cada caso, el permiso que se solicita y es claro que si el otorgamiento de un número excesivo de permisos en determinada zona del país resulta antieconómico y ruinoso, tendrá que limitar su número en beneficio de los transportes del país y de los intereses generales.

Sr. Parera. — ¿Quisiera el señor diputado contestar a la pregunta, que es fundamental, de si concedido el permiso se excluye la competencia de otra empresa?

Sr. Palacio. — La comisión nacional estudiará cuántos permisos pueden otorgarse en una zona determinada para que el servicio público gane en rapidez, economía y comodidad. Dentro de esas normas y en cumplimiento de ellas, la comisión nacional concederá un número determinado de permisos.

Sr. Parera. — ¿Y concedido determinado número de permisos, éstos serán excluyentes?

Sr. Palacio. — Evidentemente. No podrán concederse más permisos de los que requiera la zona.

Sr. Parera. — Entonces, sólo hay un juego de palabras: el permiso es la concesión y la concesión es el mono-

polio. Si el permiso fuera libre, habría libre concurrencia.

Sr. Palacio. — Entonces no dictaríamos ninguna legislación.

Sr. Parera. — Tendremos, entonces, monopolio.

Sr. Palacio. — La norma es la que he señalado anteriormente.

Sr. Parera. — Esa es la falta de la ley: es un simple juego de palabras.

Sr. Palacio. — Por otra parte, es sabido que las empresas ferroviarias actúan en el país de acuerdo con las leyes de concesión, a las cuales están sujetas.

Después del largo tiempo en que dichas empresas funcionan y se desenvuelven en el país, esta legislación marcará recién la iniciación de la política de la desgravación de las tarifas ferroviarias, a la que se ha referido el señor diputado Ahumada y a la cual aspiramos legítimamente todos los diputados que representamos los intereses del pueblo argentino.

La Comisión Nacional de Transportes al otorgar los permisos y establecer la coordinación — porque ella será la que realice la cordinación de los trans portes — iniciará esta política y podrá imponer a las empresas ferroviarias para que mantengan los recorridos de sus líneas de manera excluyente, la desgravación de las tarifas ferroviarias. Esta política que se inicia en virtud de esta ley va a ser de efectos saludables y pronto se sentirán sus grandes y benéficas consecuencias.

Por lo demás, este artículo excluye el transporte que se realiza dentro de los Estados provinciales; no comprende el transporte realizado por los propietarios de su propia cosecha o productos, excluye totalmente el tráfico, aun cuando sea interprovincial, a que se refería el diputado Ahumada, realizado en forma puramente accidental. El artículo se refiere al tráfico permanente y habitual, al tráfico competitivo, antieconómico y ruinoso. El tráfico que se realice sin estas condiciones no está comprendido en las disposiciones de la ley.

Sr. Ahumada. — Eso hay que decirlo en la ley.

Sr. Palacio. — De manera, que creo que esta disposición puede votarse con toda tranquilidad. En este sentido no voy a agregar una palabra más y solicito se vote el artículo tal como está redactado, con algún agregado que contemple la situación a que se ha referido el señor diputado por Catamarca.

Sr. Coca. — Pido la palabra.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Si el señor diputado tuviera la gentileza de cedérmela, tal vez con las breves explicaciones que voy a dar quedará definitivamente aclarado el punto.

Sr. Coca. — No tengo inconveniente.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — A mi modo de ver, la discusión gira sobre la forma de redacción del artículo, más que sobre el contenido o fondo del mismo.

Con mucha razón el señor diputado Moret, que ha ido rápida y precisamente a la cuestión formulando una serie de objeciones tendientes a aclarar el verdadero espíritu de la ley y en particular de este artículo — lo que prueba cuánto vale una colaboración prestada así, sin imputaciones maliciosas, sin críticas acerbas a los propósitos de interés público que tiene la Cámara —, ha colocado la cuestión, digo, en su verdadero terreno. Lo que esta ley quiere, como lo acaba de expresar elocuentemente el señor diputado por Córdoba, doctor Palacio, es reglamentar el servicio público de transporte automotor o de tracción mecánica. Tanto es así, que el primer párrafo del mensaje del Poder Ejecutivo elevando a la Honorable Cámara este proyecto, en agosto de 1932, decía: «Tengo el honor de dirigirme a vuestra honorabilidad sometiendo a su consideración un proyecto de ley sobre reglamentación del servicio público de transporte de tracción mecánica en los caminos de jurisdicción nacional.»

Podría ocurrir, si se fuera a aplicar estrictamente la letra de este artículo, como lo teme el señor diputado por Catamarca, que quedara comprendido en

la serie de trabas que se ha calificado injustamente de excesivas por algún señor diputado, el permiso o concesión de uno o dos automóviles que ejercen un pequeño negocio de transporte en la campaña. No ha sido ése el propósido del Poder Ejecutivo ni de los diputados que forman la mayoría de la comisión. ¿No es así?

Sr. Pueyrredon. — Evidentemente.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Yo no creo que haya inconveniente en aceptar la modificación que propone el señor diputado, que consiste, por lo que tengo a la vista, en colocar al comienzo de este artículo, dejando intacto todo lo demás, las siguientes palabras: «La explotación del servicio público de transporte automotor por caminos, por toda persona o sociedad...» Lo demás quedaría como está.

Sr. Moret. — Al final habría que poner la facultad conferida a la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, para determinar...

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Esa facultad está entendida. Esa va a ser — ya lo dije en la discusión en general — la función delicada y difícil de la comisión coordinadora, va a empezar por reglamentar de acuerdo con las conveniencias públicas bien entendidas, el servicio público del transporte por tracción mecánica y va a llegar como aspiración final a la mayor, que nosotros todos compartimos, de que se alcance alguna vez la coordinación total de los transportes, previendo sucesos que otros países se han visto obligados a corregir con ingentes pérdidas para las empresas mismas y la economía nacional.

Nada más.

Sr. Coca. — Pido la palabra.

La discusión a que acabamos de asistir sobre el artículo 2º, facilita el entendimiento de la proposición que voy a hacer, que consiste en suprimir del primer párrafo del artículo 2º las palabras «o entre ellas y la Capital Federal».

Creo que con este artículo 3º del proyecto de ley se presentan varios problemas importantes, como los que han mencionado los señores diputados Moret y Ahumada, porque en él no se contemplan algunas particularidades locales importantísimas que debiera tener en cuenta, pues afectan intereses respetables. Desde luego, que en el caso que voy a plantear no se trata solamente de los intereses de los transportadores, sino, de una manera muy especial, del interés de los usuarios.

Buenos Aires es, podríamos decirlo, el mayor mercado en materia de transportes que hay en el país y uno de los mayores del mundo.

Los pasajeros que se transportan en la ciudad de Buenos Aires son una cantidad tal, el dinero que se insume es tanto, y los intereses de todo orden que el servicio de transportes compromete son tan cuantiosos, que de ninguna manera podría ser el transporte de pasajeros en la Capital regido por una ley como ésta que se discute, que, a fin de cuentas, con el tiempo se podría aplicar igualmente en la Capital, con lo cual sería posible irrogar enormes perjuicios a todos los habitantes de la misma que necesitan todos los días trasladarse de un lugar a otro, en miles de casos más de una vez.

Sr. Pueyrredon. — No les va a causar perjuicio.

Sr. Coca. — Permítame, señor diputado, plantear el asunto; ya contestará y vamos a ver lo que resolverá la Cámara.

La Capital Federal es una enorme aglomeración urbana que desde hace algunos años se viene extendiendo desde su centro geográfico hacia el Este, de una manera principal y también hacia el Norte y el Sur. Es éste un proceso de expansión muy intenso y todos los habitantes de Buenos Aires que se trasladan a los barrios suburbanos, a la periferia de la ciudad, o a los pueblos que están situados en ella, son casi exclusivamente hombres de la clase trabajadora que necesitan, por razones de su ocupación habitual, todos los días, por la mañana, al mediodía y por la noche, tomar medios de transporte que los conduzcan desde el lugar de trabajo hacia el lugar donde habitan o vi-

ceversa. Se entiende, entonces, perfectamente bien, la importancia esencial que tiene el buen servicio, en el sentido de la rapidez y de la baratura, para esos centenares de miles, de millones de pasajeros que diariamente circulan por la ciudad de un lugar a otro, para ir a sus ocupaciones, y se ve que se trata de un problema de primera magnitud que afecta a la economía de cada pasajero y de cada hogar. Es conveniente, pues, tomar todas las providencias y prever todas las posibilidades para que, so pretexto de coordinación de los transportes, no ocurra lo que es fácil pueda ocurrir, o sea una elevación de tarifas, que es, en realidad, lo que se persigue con las coordinaciones, tanto la nacional como la que se refiere exclusivamente a la Capital, que, por fortuna, todavía no ha entrado a considerarla y que sería bueno no la considerara la Cámara.

Sr. Palacio. — La ley dice lo contrario de lo que manifiesta el señor diputado.

Sr. Coca. — Ya va a ver que no dice lo contrario.

Sr. Palacio. — Lea el inciso *e*).

Sr. Coca. — Esta cuestión de las tarifas no está consultada absolutamente por el despacho de la comisión. Tan poco consultada está, que en el artículo 3º, el último párrafo dice: «En ningún caso las empresas de transportes por camiones quedarán sujetas a más de una jurisdicción, salvo el derecho que corresponde a las municipalidades para fijar recorridos y reglamentar el tráfico dentro de la zona urbana del municipio.» «Fijar recorridos y reglamentar el tráfico», y no fijar tarifas, lo que es, igualmente, muy importante.

De manera, que este punto de gran trascendencia, no sólo para las empresas ferroviarias y otras de transporte, sino singularmente para el pueblo usuario de la Capital, estaría regido en materia de tarifas para todas las empresas de transporte que traen y llevan pasajeros de la Capital, por la comisión coordinadora, que operaría así en el orden nacional, pero de una manera alarmante, por los intereses que ello involucra, en la Capital de la República.

Los vecinos de Buenos Aires, gracias a una previsión de la Municipalidad, muy importante, que ahora se quiere dejar de lado, por este proyecto y por el otro: el de coordinación local, gozan de tarifas moderadas, que siempre fueron suficientes para que las empresas pudieran desenvolverse en la forma espléndida en que lo han hecho hasta el presente, tarifas para los tranvías y los ómnibus, de 10 centavos por viaje directo y de 15 centavos en las combinaciones. Se desea echar abajo esta tarifa, que algún publicista de los que escriben para las empresas ha señalado —no sólo ahora, sino hace mucho tiempo—, como uno de los puntos vitales que hay que atacar para permitir, no un mayor y legítimo desenvolvimiento, sino mayores ganancias para las compañías de transporte.

Esta tarifa previsora que permanece todavía invulnerable, porque ni ciertas empresas de ómnibus, ni las grandes empresas tranviarias de la Capital han podido todavía echarla abajo, por este proyecto quedará completamente eliminada, puesto que no se hace ni siquiera la menor mención de la intervención de la Municipalidad en materia de tarifas y queda en manos de la llamada comisión coordinadora, que hará en este punto lo que entienda mejor, que no creo será lo que más convenga a los que tienen absoluta necesidad de usar los medios de transporte en la Capital y pueblos circunvecinos.

Entiendo, entonces, que debe dejarse completamente a salvo a los usuarios de medios de transporte de la Capital Federal y pueblos circundantes, de la posibilidad de que les puedan imponer tarifas mayores que las que ahora abonan: se trata de gente trabajadora, que necesita costearse con su salario, diariamente, el traslado desde el lugar del suburbio en que vive, hasta, generalmente, el otro extremo de la Capital, en donde está ubicado lo que llamamos el centro, pero que no es el centro, sino un extremo de la urbe, y los lugares de trabajo, que

también están en los extremos de la ciudad. Esa enorme masa de consumidores del transporte se verá seriamente lesionada, o, por lo menos, seriamente amenazada en sus atendibles intereses por este proyecto de ley.

Por eso proponemos que se excluya a la Capital Federal del alcance de esta ley, y que del artículo 2º se eliminen estas palabras: «... o entre ellas y la Capital Federal», dejando que la ley rija únicamente en los territorios federales y en las provincias, teniendo en cuenta, como he dicho, la característica especialísima de la aglomeración bonaerense y los enormes intereses que afectará cualquier ley o reglamentación que vulnere el sistema tarifario que existe actualmente en vigencia por ordenanzas municipales en la Capital Federal y que es la garantía inconmovible de los usuarios de los medios de transporte — que suman anualmente centenares de millones —, pues eliminando esas tarifas, hasta ahora inconmovibles y siempre muy previsoras, se los afectará enormemente en sus intereses, que son modestos, porque son de hombres de la clase trabajadora casi en su totalidad, pero que son muy importantes y que una modificación substancial en las tarifas vendría a lesionar profundamente, dañando a la economía de centenares de miles de hogares.

Propongo, pues, esta modificación y espero que, en atención a la importancia del asunto y a las razones dadas, será aceptada por la mayoría de la comisión.

Nada más.

Sr. Zarazaga. — Pido la palabra.

Sin entrar a hacer consideraciones sobre el fondo de este proyecto de coordinación de transportes, quiero dejar constancia de que me hago solidario con las observaciones hechas en la comunicación enviada por el gobierno de mi provincia.

Pero quiero pedir una aclaración respecto al artículo 2º, que dice: «Toda persona o sociedad que se proponga efectuar mediante retribución el transporte de pasajeros o carga por cuenta de terceros en o entre los territorios nacionales, o entre éstos y las provincias, o entre las provincias, o entre ellas y la Capital Federal...»; preguntaría si están comprendidos los puertos.

Sr. Pueyrredon. — No están comprendidos.

Sr. Zarazaga. — Si no están comprendidos, planteo mi disidencia de fondo con el artículo, porque querría decir que se erige un privilegio irritante para las provincias que tienen puertos. No regirían las restricciones de la ley para las provincias que tengan puertos, para Santa Fe o Buenos Aires, por ejemplo, ni regirían para las provincias limítrofes con países extranjeros: las provincias limítrofes con Chile podrían comerciar sin que su industria transportadora se viera trabada por esta ley, que sólo regiría para las provincias mediterráneas.

No hago la observación por egoísmo, sino porque creo que debe ponerse en igualdad de condiciones a todas las provincias, sometiéndolas a todas las disposiciones de una misma ley. Para ello, pediría que se agregara al párrafo que he leído las palabras «y puertos».

Haría también un segundo pedido. El último párrafo del artículo, dice: «Queda excluído expresamente de las disposiciones de la presente ley el transporte realizado por cuenta de los propietarios de vehículos automotores con propósitos puramente individuales ajenos al comercio de transporte, aunque se trate de adquisición o venta de mercaderías o productos, así como también el transporte por cuenta de terceros, cuando se efectúe en vehículos automotores conducidos por sus propietarios».

En obsequio de la protección al pequeño capital, en obsequio también del comercio de las provincias, del centro, del Norte y del Oeste, propongo que se agregare: «... como también las pequeñas compañías con menos de diez vehículos».

Sr. Pueyrredon. — Es inaceptable la modificación.

Sr. Zarazaga. — No quiero entrar a la discusión de fondo. Me limito a for-

mular la proposición, porque la creo justa y porque la considero protectora del pequeño capital. Basta esta sola reflexión para que considere innecesario hacer argumentaciones lógicas sobre las ventajas que tendría la disposición redactada en la forma que proyecto.

Dejo, pues, formuladas estas dos proposiciones: primera, que se agregue la palabra «puertos» en el párrafo inicial; y, segunda, que el último párrafo excluya a las compañías con menos de diez vehículos.

Sr. González (B. S.). — Pido la palabra.

Voy a proponer una modificación de mero detalle, que consiste en ampliar a 180 días el plazo de 90 días fijado para que toda persona o sociedad que al promulgarse la ley se ocupe del transporte de pasajeros, encomiendas o cargas, por cuenta de terceros, llene los requisitos establecidos en la misma; y espero que el señor miembro informante de la comisión habrá de aceptar, porque beneficiará ese mayor plazo a los fines de que puedan colocarse todos los propietarios dentro de los requisitos de la ley.

Sr. Pueyrredon. — Sobre eso no hay inconveniente.

Los pedidos del señor diputado por Córdoba, doctor Zarazaga, se refieren a dos casos concretos: propone agregar la palabra «puertos» y ampliar la franquicia con la inclusión de los propietarios de diez vehículos.

Acerca de los puertos, la comisión lo discutió; en un despacho anterior existe el término. Pero se ha reflexionado que en la práctica iba a resultar esto: una empresa de transportes en la provincia de Santa Fe, por ejemplo, que llegara al puerto de Rosario, si quisiera eludir la ley bastaría con que desembarcara las cargas a una distancia de un metro de la zona portuaria. Esto encarecería el transporte, porque esa carga sería trasladada por changadores o en carretillas o zorras, lo que vendría a ser una traba y un encarecimiento del transporte de la producción nacional.

Si la empresa fuera de Santa Fe y llegara al puerto que está en su territorio, no le alcanzaría la ley; pero si llegara a Buenos Aires, entonces sí. Que unas provincias tengan puerto y otras no, es cuestión geográfica que no la podemos remediar.

Respecto a la excepción de los diez vehículos para proteger las pretendidas pequeñas empresas, si así se hiciera, sería preferible no dictar la ley, porque estas pequeñas empresas pueden ser respaldadas por grandes empresas vendedoras y fabricadoras de camiones. De modo que aquéllas, aparentemente, serían autónomas, pero en realidad serían empresas simuladas.

Tales son las razones que tuvo la comisión para formular su despacho y no aceptar las modificaciones que se proponen.

Sr. Zarazaga. — Entonces se establece un privilegio irritante que no puede admitirlo ningún representante de las provincias del centro y del Norte.

Quiere decir que las provincias de Santa Fe y de Buenos Aires van a tener el privilegio de llevar libremente a sus puertos todos los productos, sin que sean trabadas por ninguna ley.

Sr. Pueyrredon. — ¿Qué culpa tiene la ley de que unas provincias posean puertos y otras no?

Sr. Zarazaga. — Poblaciones como Villa María, San Francisco, Bell Ville, Marcos Juárez, Arias, que están a dos kilómetros de la línea limítrofe con Santa Fe, estarán regidas por esta ley; y en cambio las poblaciones de Santa Fe, Buenos Aires o de cualquier provincia que tenga puertos naturales, no van a estarlo.

Creo que el Congreso no puede dictar una ley semejante, de privilegio para ciertas provincias.

Sr. Pueyrredon. — No hay privilegios. Habrá mayores facilidades.

Actualmente, el cargador de Villa María tiene que pedir un permiso en la provincia de Córdoba y otro en Santa Fe. Ahora bastaría uno solo.

Sr. Zarazaga. — El que va a cargar al puerto no necesita permiso.

Sr. Pueyrredon. — Necesita permiso de la provincia donde está.

Sr. Zarazaga. — Necesita el permiso interno, pero no el de la Comisión Coordinadora de Transportes.

Sr. Castiñeiras. — Pido la palabra.

Evidentemente, una cosa son los anhelos y las esperanzas de los miembros de la mayoría de la comisión y otra el texto del proyecto que consideramos.

En asuntos de esta índole, lo más conveniente es redactar con la mayor precisión, para no dar lugar a equívocos, y que sólo pueda existir una interpretación.

Anoche recordé que la Road Traffic Act del 1º de agosto de 1930, contenía 132 artículos, en los que se determinaba claramente la forma en que habría de aplicarse la coordinación que se intentaba y que luego no se pudo aplicar por las dificultades que surgieron al chocar con la realidad y los intereses comprometidos. Por eso conviene especificar claramente lo que se quiere.

Sin modificar substancialmente el segundo párrafo del artículo 2º, voy a proponer una reforma que tiende a aclarar los propósitos que se persiguen. Propongo que en el párrafo 2º del artículo 2º, se diga: «Los servicios públicos de transporte automotor por caminos, que funcionen en virtud de concesiones municipales o provinciales y que en razón de intercomunicar dos o más provincias queden en lo futuro comprendidas en el régimen de la presente ley, tendrán derecho a continuar el servicio que estuvieren prestando por un término de cinco años, a cuyo efecto deberán llenar los requisitos establecidos en la misma dentro de un plazo de 90 días» o de 180 como proponía el señor diputado por Corrientes.

Las condiciones que por reglamentación se estipulen en lo sucesivo sobre características, capacidad, dimensiones, etcétera, del material rodante, no serán aplicables al que ya estuviera en circulación durante un plazo de dos años. Las tarifas vigentes no podrán ser aumentadas sino en la proporción necesaria para cubrir la diferencia entre las patentes y tasas actuales y las que resulten de la aplicación de la presente ley.

Concretando: lo que se persigue con esa modificación son estas tres cosas. En primer término, que no se deje exclusivamente en manos de la comisión de coordinación determinar los servicios de transporte necesarios que, imprescindiblemente de acuerdo con la ley, si se sancionara tal cual ha sido proyectada, tuvieran que desaparecer.

En segundo lugar, la modificación tiende a evitar — aunque yo no lo quiero creer — que la Comisión Nacional de Coordinación, de pronto resuelva modificar todo el tren rodante de los vehículos automotores que circulan por los caminos nacionales. Puede ser esto una cosa absurda, aparentemente, pero también puede una comisión nacional incurrir en una grave equivocación, y entonces ese podría ser el procedimiento escogido para provocar la eliminación de algunos servicios.

Nosotros pedimos que si la Comisión Nacional de Coordinación quiere determinar las modificaciones del tren rodante de todos los vehículos automotores porque crea que es más conveniente para el tráfico de pasajeros y de mercaderías, a estas empresas, transportadores o dueños de vehículos se les dé, por lo menos, un plazo de dos años para hacer la modificación, sobre todo teniendo en cuenta que todos los vehículos automotores de transporte de pasajeros y aun de mercaderías, que circulan por caminos nacionales, son vehículos modernos, adquiridos hace uno o dos años.

La última modificación a este artículo 2º en su apartado 2º, tiende a evitar una alteración de las tarifas que vendría a comprometer los intereses a que hacía mención el señor diputado por Catamarca. Sería ésta la mejor forma de coordinar con inteligencia, tratando de salvar, vuelvo a repetirlo, lo que debe estar por encima de todos los intereses particulares o de empresas: los intereses económicos de la Nación. Nada más.

Sr. Pueyrredon. — Pido se lean las proposiciones del señor diputado Moret.

Sr. Presidente (Ferreira). — Se van a leer las proposiciones formuladas.

Sr. Ahumada. — Yo desearía una aclaración que solicito al señor presidente de la comisión y al señor ministro.

El artículo 2º establece como imperativo que toda persona o empresa que se dedique al transporte de pasajeros o carga, queda sujeta a las prescripciones de esta ley. Esa expresión amplísima entiendo que comprende, desde luego, a las empresas ferroviarias.

Sr. Pueyrredon. — Ferroviarias o automotoras.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Pero las empresas ferroviarias están sujetas a un régimen más amplio, severo y estricto que el que marca esta ley, de manera que si se aplicaran las disposiciones de esta ley a las empresas ferroviarias significaría más bien una ventaja, una concesión.

Sr. Ahumada. — No voy a eso.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Se rigen por la ley número 2.873.

Sr. Ahumada. — Veamos un caso concreto: si se presenta una nueva empresa que quiere explotar servicios ferroviarios, ¿a quién debe acudir dicha empresa? ¿A la comisión nacional que se crea?

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Al Congreso de la Nación.

Sr. Ahumada. — El artículo se expresa en una forma muy amplia y sin excepciones de ninguna clase, al referirse a toda persona o empresa que quiera hacer el servicio de transporte. Me preocupa el problema por la circunstancia de que una concesión de explotación ferroviaria es de importancia enorme y es evidente que en la concesión debe intervenir, sin excepción, el Congreso.

Sr. Pueyrredon. — Desde luego, porque las leyes correspondientes no se derogan.

Sr. Ahumada. — Pero ésta es una ley posterior que podría derogar tácitamente a aquéllas.

Sr. Pueyrredon. — Esta ley no las derogaría.

Sr. Ahumada. — El señor presidente de la comisión y el señor ministro de Obras Públicas establecen claramente que, en caso de concesión de una nueva empresa ferroviaria, debe acudirse al Congreso de la Nación.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Es evidente.

Sr. Ahumada. — Si ese es el verdadero alcance, yo no tengo nada más que decir, y hacía la observación para dejar expresamente a salvo esa circunstancia que es importante.

Sr. Pueyrredon. — Tanto es así, que se ha cuidado de no afectar las leyes ferroviarias existentes. Por eso no se ha tratado de las tarifas ferroviarias sino en aquello de «promoverá», que alguien ha observado, porque la ley número 2.873, dice que las tarifas deben ser justas y razonables y discutidas con el Ministerio de Obras Públicas, con la intervención de la Dirección General de Ferrocarriles. No se le ha ocurrido a la comisión que se pudiera dudar que para una concesión ferroviaria no regiría la ley de ferrocarriles.

Sr. Repetto (N.). — Un género de transporte sería excluído de la coordinación o de la ley.

Sr. Pueyrredon. — No, señor...

Sr. Repetto (N.). — El transporte ferroviario.

Sr. Pueyrredon. — ...porque una vez dada la concesión vendrá la ley de coordinación de transportes para reglamentarla y será consultado el Congreso, que podrá contar con el dictamen de la comisión, así como para toda concesión se solicitan informes a la Dirección General de Ferrocarriles.

Sr. Repetto (N.). — Si el segundo apartado no comprende a las empresas de ferrocarril, quiere decir que éstas están excluídas de la ley de coordinación. Es evidente que esto no quedará definitivamente aclarado, a pesar de las palabras del señor diputado Ahumada.

Sr. Wade. — Pido la palabra.

Sostuve al informarse en general el despacho de la mayoría, que la palabra

«permiso» a que se refiere el artículo 2º del despacho de la comisión, no era nada más que una concesión.

El señor diputado Moret, al hacer la interesante exposición que hemos oído, destacó la equivalencia de estos dos conceptos en la ley. Y el señor ministro, haciendo una interrupción, habló de licencia, concesión o permiso, como expresiones jurídicas equivalentes. El interrogante que formula el señor diputado Ahumada viene a consolidar mis sospechas de que este permiso no es nada más que una concesión. La ley, señor presidente, debe ser clara.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — No es clara cuando la quieren embarullar. A fuerza de sutilezas todo es obscuro.

Sr. Wade. — El señor diputado Palacio, contestando una interrupción del señor diputado Parera, sostuvo también que estos permisos son excluyentes de otros para servicios de la misma naturaleza. Pediría, entonces, al señor presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, una referencia o explicación concreta sobre el alcance del problema que nos plantea esto, que es, en el fondo, como lo sostuve antes, una verdadera delegación de poderes: ¿se trata de una concesión, de un permiso o de qué se trata?

Sr. Pueyrredon. — Contestaré al señor diputado.

Es un permiso como los que se dan en todos los países. El libro *La route et le rail dans 40 pays,* que acaba de citar el señor diputado Moret, trae al respecto un cuadro sinóptico muy interesante, que contiene la nómina de los países y la clase de autorización que otorgan. Es el siguiente: Estados Unidos, certificado de permiso o licencia para los acarreadores públicos; Canadá, licencia; México, licencia; Gran Bretaña, licencia; Estado Libre de Irlanda, concesión; llamada: licencia; Francia, autorización; España, concesión; Bélgica, autorización; Luxemburgo, concesión para servicios públicos; Países Bajos, licencia; Suiza, concesión; Italia, concesión; Alemania, licencia, con exclusión solamente por más de cincuenta kilómetros; Checoeslovaquia, concesión; Austria, concesión; Hungría, concesión; Yugoeslavia, licencia; Rumania, concesión; Polonia, concesión; Lituania, concesión: Letonia, concesión; Estonia, concesión; Filandia, autorización; Dinamarca, autorización; Suecia, concesión obligatoria para todo tráfico profesional; Noruega, concesión obligatoria para todo tráfico profesional; Indias británicas, licencia; Indias holandesas, concesión; Indochina francesa, autorización; China, licencia; Japón, concesión; Unión de Sud Africa, concesión; Australia, concesión.

Sr. Wade. — Y la concesión entre nosotros debe otorgarla el Congreso.

Sr. Pueyrredon. — En ninguna parte se ha entendido que esto afecte facultades del Congreso, porque el Congreso no puede convertirse en comisión de transportes, y estos son hechos administrativos.

Sr. Wade. — El permiso a que el proyecto se refiere no es reglamentario sino constituyente, porque afecta a la existencia misma del transporte. No se refiere al funcionamiento sino a la existencia del transporte.

Sr. Moret. — Pido la palabra.

No pensaba tocar el punto de los permisos y las concesiones en ocasión de tratarse este artículo, sino al considerarse el artículo 4º, en que iba a hacer una pregunta concreta a la comisión. Pero ya que el señor diputado Parera y luego el señor diputado Wade han tocado el punto, trataré de concretar mi opinión al respecto para estar así en condiciones de saber cuál es el sentido que la comisión ha dado al cambio de la expresión «concesión», que estaba en el primitivo despacho, por la de «permiso» que figura en el actual.

Yo entiendo que la esencia de un contrato de concesión es la exclusividad absoluta o relativa para el uso de una vía o la realización de un servicio. En cambio, «permiso», «licencia» o «autorización», referidos a los automotores, descartan la exclusividad.

Sr. Palacio. — Entonces es mejor el término que emplea el despacho.

Sr. Moret. — Quiero dar mi concepto sobre la diferencia entre «concesión» y «permiso» para saber cuál es la opinión de la comisión.

El concepto de permiso es el siguiente: dentro de determinadas condiciones que se refieren a la seguridad, a la higiene y a algunos otros factores conexos, a todo aquel que se presenta solicitando un permiso se le acuerda. Es el caso del permiso para la circulación de automóviles particulares, en que llenadas las condiciones requeridas para que ese vehículo no sea un peligro público, basta presentarse acreditando idoneidad para el manejo y pagar la patente respectiva para tener derecho a circular por todas partes donde ese permiso surta efecto.

Yo desearía saber cuál es el concepto de la comisión cuando ha reemplazado «concesión» por «permiso», porque voy a citar un antecedente muy interesante. La provincia de Buenos Aires ha dictado dos leyes de tráfico: el año pasado la número 4.247 y este año, la número 4.258. En sus disposiciones, que son muy explícitas y muy claras, se dice: «Siendo limitado el número de caminos para los que se han solicitado concesiones — emplea el término «concesión», a mi juicio erróneamente — y debiendo tenerse muy en cuenta la seguridad del transporte y las posibles superposiciones de servicios que se produjeran innecesariamente entre sí, al establecerse el itinerario definitivo se observarán las siguientes reglas: *a)* Ningún recorrido podrá superponerse a otro en una extensión mayor del 30 por ciento, salvo casos especiales exigidos por un mejor servicio público; *c)* Cuando medien razones de orden público, en virtud de una propuesta más ventajosa, se podrá autorizar — aquí habla de autorización — el nuevo servicio sobre el mismo recorrido de concesiones preexistentes».

Quiere decir, que la provincia de Buenos Aires, haciéndose cargo de las dificultades de este punto ha establecido el criterio de la superposición. Allí donde no haya superposición en más del 30 por ciento del recorrido — y la superposición es el criterio que rige también en la Capital Federal — se acordarán los permisos, siempre que se llenen todas las condiciones técnicas de seguridad.

Para conocer el criterio de la comisión, le someto este caso particular. Una empresa A, solicita hacer el servicio entre la Capital Federal y Rosario y anuncia que correrá cuatro coches diarios, por ejemplo, y se le acuerda el permiso; si más adelante llegan otras empresas y solicitan hacer el mismo recorrido con o sin ninguna variante — puede haber alguna diferencia, ser coches mejores o peores, con tarifa más baja — no quiero entrar en el terreno de las tarifas por el momento — y también solicita concesión para hacer ese mismo servicio, deseo saber si mientras para la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes esos nuevos pedidos no representen una saturación de servicios en atención al tráfico corriente o previsible, se irán acordando sucesivamente los permisos.

Sr. Palacio. — Ese es el concepto. El criterio que tiene la comisión coordinadora para otorgar los nuevos permisos, es de que no existan las saturaciones a que se ha referido el señor diputado.

Sr. Moret. — No existiendo saturación no habrá preferencias a favor de ninguno.

Sr. Palacio. — Se juzgará la zona por su riqueza, por sus necesidades; si ello requiere que se otorguen diez, veinte o treinta permisos, se otorgarán hasta tanto se realice la saturación.

Sr. Pueyrredon. — Más aún; por eso es que en la comisión están representados los distintos intereses y hay un funcionario imparcial al frente.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — En la comisión coordinadora no va a haber sino una mayoría y es la que va a representar el verdadero y legítimo interés público, por cuanto va a estar representado en ella por tres funcionarios, el Estado, y es lógico pensar que el Estado, por los órganos correspondientes, no puede tener otra mira al establecer todas las reglamentaciones que se quiera sobre servicios de transportes ferrovia-

rios o automotor, que el interés público. De manera que hay la garantía plena que puedan exigir los señores diputados.

Sr. Moret. — Hubiera deseado, que así como la ley de la provincia de Buenos Aires y otras disposiciones legales han tratado de ser lo más explícitas posibles, este proyecto lo hubiera sido igualmente.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Es mejor que sea así para que responda bien al propósito que ha animado al señor diputado al proponer la reforma que nos ha fundamentado con tanta precisión y éxito y que yo, por mi parte, — es una opinión personal — no tendría inconveniente ninguno en acogerla. Ya lo he expresado que es mejor dar una mayor amplitud, la mayor elasticidad posible a esa comisión coordinadora para que pueda dictar las normas, los reglamentos, las reglas que mejor se acondicionen a las conveniencias públicas sin perder de vista los intereses particulares en juego, en la medida de lo justificado y de lo razonable.

Pero debemos concluir de una vez, señor diputado. Estamos volviendo a la discusión en general, a propósito de este artículo 2º; y cuando el ministro de Obras Públicas ha acogido en la forma como lo ha hecho, la modificación, y creo que también en principio la mayoría de la comisión, estamos perdiéndonos en una discusión absolutamente inútil y en hacer distingos que no cabe hacer entre concesiones, licencias, etcétera.

Sr. Moret. — Las manifestaciones de los miembros de la comisión y del señor ministro me dejan satisfecho. Entiendo que si alguna vez se plantea ante la comisión una duda al respecto, estas manifestaciones servirán de normas para que la Comisión Coordinadora de Transportes no niegue arbitrariamente ningún permiso que pueda ser beneficioso.

Sr. Presidente (Ferreira). — Se dará lectura de las modificaciones propuestas por su orden.

Sr. Secretario (Zavalla Carbó). — El señor diputado Moret propone encabezar el artículo con las siguientes palabras: «La explotación de los servicios públicos de transporte automotor por caminos, por toda persona o sociedad», etcétera; y reemplazar los apartados 4º y 5º del despacho de la comisión, por el siguiente: «La Comisión Nacional de Coordinación de Transportes dictaminará lo que deberá entenderse como servicio público de transporte automotor por camino, a los efectos de esta ley, atendiendo a la importancia y recorrido del servicio prestado. En ningún caso se entenderá que queda comprendido en las disposiciones de esta ley el transporte de mercaderías si son conducidas en vehículos de propiedad del vendedor o comprador. Tampoco se incluirá a los explotadores de un solo vehículo o a aquellos que sólo ocasionalmente efectúen transportes por cuenta de terceros.»

Sr. Moret. — Si me permite el señor presidente, voy a decir dos palabras para explicar la diferencia que tiene esta parte final con el artículo de la comisión.

Las diferencias son las siguientes: En lugar de: «... propietario de un solo vehículo...», se dice: «... explotador...» Yo creo que lo que interesa no es la propiedad, sino la explotación que puede ser distinta de la propiedad. Y además figura la expresión, como excepción: «de los que sólo ocasionalmente desempeñan transportes».

Son las modificaciones a esa parte final del despacho.

Sr. Secretario (Zavalla Carbó). — La segunda modificación es la propuesta por el señor diputado Ahumada.

Sr. Palacio. — Quedaría comprendida en la del señor diputado Moret.

Sr. Ahumada. — Desde luego, si la comisión acepta la proposición del señor diputado Moret, yo retiro la mía.

Sr. Pueyrredon. — Por mi parte, acepto.

Sr. Spinetto. — Yo también.

Sr. Secretario (Zavalla Carbó). — La tercera modificación es la propuesta por el señor diputado Coca. Consiste en suprimir en el primer apartado del artículo 2º las palabras: «o entre las provincias o entre ellas y la Capital Federal».

Sr. Pueyrredon. — La comisión no acepta, porque es fundamental.

Sr. Coca. — Solamente: «o entre ellas y la Capital Federal».

Sr. Pueyrredon. — No acepta la comisión, porque esto es fundamental para la ley, y entiende la comisión que no afecta en absoluto ni al público ni a los transportadores. Es menor la exigencia de esa ley que la que existe en el municipio de la Capital. Tengo aquí el Boletín Municipal, donde se publicó la ordenanza de febrero 3 de 1933, que pido se inserte en el Diario de Sesiones. (1)

Sr. Palacio. — No puede considerarse a la Capital Federal como excluída de la República. Esta es una ley nacional.

Sr. Moret. — Sería únicamente esto, señor diputado Palacio: reemplazar el criterio político, un tanto arbitrario, por el concepto de la realidad económica de la aglomeración de la población bonaerense.

Sr. Presidente (Ferreira). — Se va a continuar con la lectura de las modificaciones propuestas.

Sr. Secretario (Zavalla Carbó). — La cuarta proposición es del señor diputado Zarazaga, que consiste en lo siguiente: agregar en el primer apartado del artículo 2º la palabra «puertos».

Sr. Pueyrredon. — Yo no acepto, por las razones que he dado, porque se presta a violación y al encarecimiento de los transportes. Llegarán las cargas hasta a un metro de las líneas de los puertos.

Sr. Palacio. — Pido la palabra.

Quiero apoyar la proposición formulada por el señor diputado por Córdoba, doctor Zarazaga. Yo concretaría la indicación estableciendo que esta ley regirá, fuera de los lugares que enuncia el artículo, «en cualquier otro lugar de jurisdicción nacional», para que de esta manera queden comprendidos los puertos de la República.

El agregado propuesto por el señor diputado por Córdoba tiene esta finalidad: colocar a los transportadores de las provincias mediterráneas en un pie de igualdad con los transportadores de las provincias que tienen directamente acceso a los puertos, como, por ejemplo, la provincia de Buenos Aires, la provincia de Santa Fe, las de Entre Ríos y Corrientes y algunos territorios nacionales. Es, simplemente, un criterio de igualdad estricta y de justicia para los transportadores de las provincias mediterráneas, con los transportadores de esas provincias que tienen acceso directo a los puertos, lo que me lleva a apoyar la indicación del señor diputado por Córdoba, que pido a la comisión acepte.

Sr. Secretario (Zavalla Carbó). — La otra proposición del señor diputado Zarazaga, es eximir de las disposiciones de la ley a las compañías con menos de 10 vehículos.

Sr. Pueyrredon. — No acepta la comisión.

Sr. Secretario (Zavalla Carbó). — La proposición del señor diputado Benjamín S. González, consiste en que en el segundo apartado del artículo 2º el plazo de 90 días se eleve a 180.

Sr. Pueyrredon. — La comisión acepta.

Sr. Secretario (Zavalla Carbó). — El señor diputado Castiñeiras propone que el segundo apartado del artículo 2º se redacte en la siguiente forma:

«Toda persona o sociedad que al promulgarse la presente ley se ocupe del transporte de pasajeros, del transporte de encomiendas o cargas por cuenta de terceros, o del transporte de pasajeros en virtud de concesiones municipales o provinciales que en razón de intercomunicar dos o más provincias quede en lo futuro comprendida en el régimen de la presente ley, tendrá derecho a continuar el servicio que venía prestando por un término de cinco años, a cuyo efecto deberá llenar los requisitos establecidos en la misma, dentro de un plazo de 90 días. Las condiciones que por reglamentación se estipulen en lo sucesivo, sobre características, capacidad, dimensiones, etcétera, del material rodante, no serán aplicables al

(1) Véase pág. 431.

que ya estuviera en circulación durante un plazo de dos años. Las tarifas vigentes no podrán ser aumentadas sino en la proporción necesaria para cubrir la diferencia entre las patentes y tasas actuales y las que resulten de la aplicación de la presente ley.»

Sr. Pueyrredon. — Esa misma proposición fué hecha en la Legislatura de Buenos Aires, y manifesté que si alguien la presentaba y fundaba, la comisión no tendría inconveniente en aceptarla. De manera que la comisión acepta.

Sr. Presidente (Ferreira). — Se votará al despacho de la comisión con los agregados que la comisión ha aceptado

—Se llama para formar quórum.

Sr. Palacio. — Pido que se lea el despacho de la comisión, en la forma como queda con las modificaciones aceptadas.

Sr. Presidente (Ferreira). — Se va a leer.

Sr. Secretario (Zavalla Carbó). — El despacho de la comisión, con las modificaciones aceptadas, queda así:

«La explotación de los servicios públicos de transporte automotor por caminos y por toda persona o sociedad que se proponga efectuar mediante retribución el transporte de pasajeros, encomiendas o cargas por cuenta de terceros, en o entre los territorios nacionales, o entre éstos y las provincias, o entre las provincias, o entre ellas y la Capital Federal, deberá obtener previamente el permiso de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.»

Sr. Castiñeiras. — Pediría que se leyera en voz un poco más alta, porque son modificaciones importantes las que se han hecho y no se alcanza a oír.

Sr. Secretario (Zavalla Carbó). — «Los servicios públicos de transporte automotor por caminos, que funcionen en virtud de concesiones municipales o provinciales, y que en razón de intercomunicar dos o más provincias queden en el futuro comprendidos en el régimen de la presente ley, tendrán derecho a continuar el servicio que estuvieren prestando, por un término de cinco años, a cuyo efecto deberán llenar los requisitos establecidos en la misma, dentro de un plazo de 180 días.

«Las condiciones que por reglamentación se estipulen en lo sucesivo, sobre características, capacidad, dimensiones, etcétera, del material rodante, no serán aplicables al que ya estuviere en circulación, durante un plazo de dos años.

«Las tarifas vigentes no podrán ser aumentadas sino en la proporción necesaria para cubrir la diferencia entre las patentes y tasas actuales y las que resulten de la aplicación de la presente ley.»

Sr. Ministro de Obras Públicas. — ¿Eso ha sido aceptado por la comisión?

Sr. Pueyrredon. — Ha sido aceptado por la comisión en esa forma.

Sr. Palacio. — ¿Qué más hay?

Sr. Secretario (Zavalla Carbó). — «Los permisos no podrán exceder de diez años y no serán renovados, negociados o transferidos sin expresa autorización de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.

«La Comisión Nacional de Coordinación de Transportes determinará lo que deberá entenderse como servicio público de transporte automotor por caminos, a los efectos de esta ley, atendiendo a la importancia y regularidad del servicio prestado. En ningún caso se entenderá que queda comprendido en las disposiciones de la presente ley el transporte de mercaderías si son conducidas en vehículos de propiedad del vendedor o comprador. Tampoco se incluirá a los explotadores de un solo vehículo o a aquellos que sólo ocasionalmente efectúan transportes por cuenta de terceros.»

Sr. Coca. — Como la comisión ha aceptado alguna proposición de nuestro sector, vamos a votar este artículo, excepto la frase «o entre ellas y la Capital Federal». Propongo, entonces, que se vote el artículo tal como ha quedado, con excepción de esa frase,

y que después la Cámara se pronuncie sobre ella.

Sr. Zarazaga. — No ha sido leída la frase «y puertos», cuya agregación propuse.

Sr. Pueyrredon. — No ha sido aceptada por la comisión.

Sr. Palacio. — Entonces, debe votarse el despacho de la comisión en el resto del artículo, para votar después la incorporación de la frase propuesta por el señor diputado Zarazaga.

Sr. Moret. — Antes deberá votarse la exclusión de los transportes entre las provincias y la Capital Federal.

Sr. Presidente (Ferreira). — Se votará en primer término el despacho de la comisión, y luego se pronunciará la Cámara sobre las modificaciones propuestas por los señores diputados y no aceptadas por la comisión.

Sr. Coca. — Votamos el artículo, con la exclusión de la frase objetada.

Sr. Presidente (Ferreira). — Se va a votar el despacho de la comisión en el artículo 2º, con la redacción de que se ha dado lectura por Secretaría.

—Se aprueba.

Sr. Presidente (Ferreira). — Se va a votar la supresión de las palabras «o entre ellas y la Capital Federal».

Sr. Pueyrredon. — La comisión no acepta.

—Se vota y resulta negativa.

Sr. Pueyrredon. — Quiere decir que quedan.

Sr. Presidente (Ferreira). — Se va a votar el agregado: «puertos», propuesto por el señor diputado por Córdoba.

—Resulta negativa.

—En discusión el artículo 3º.

Sr. Coca. — Pido la palabra.

Propongo que donde dice «para fijar recorridos y reglamentar el tráfico...», se diga: «para fijar recorridos, fijar tarifas y reglamentar el tráfico dentro de la zona urbana del municipio».

Para fundamentar esta inclusión sirven, desde luego, las manifestaciones que ya hice.

Deseo agregar que en la ley de tráfico de la provincia de Buenos Aires y su decreto reglamentario, hay un antecedente valioso sobre este punto. El apartado *b)* del artículo 21 dice: «Cuando un servicio debe pasar en tránsito por una localidad que sea terminal de otro otorgado con anterioridad, la tarifa obligatoria de tránsito en el trayecto común será la máxima permitida en el presente proyecto».

Es una disposición que tiene por objeto evitar que el manejo de las tarifas del transporte sea dirigido por intereses que no sean los de la localidad en donde se presta el servicio de transporte. En la Capital, este asunto tiene una importancia excepcional por los valiosos intereses que comprende.

—Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, doctor Manuel A. Fresco.

Sr. Aráoz (José I.). — Pido la palabra para una aclaración.

Según este artículo, las provincias y las municipalidades pueden autorizar y reglamentar el tráfico dentro de las mismas. Esos servicios pueden utilizar los caminos públicos de la Nación. Las provincias pueden convenir tarifas con las empresas. Deseo preguntar si estas tarifas que rigen dentro de las provincias están regidas por la presente ley y por las disposiciones reglamentarias.

Sr. Pueyrredon. — Las tarifas que para el tráfico interno establezcan las provincias nada tienen que ver con esta ley. Otro es el caso del tráfico interprovincial. Esta ley no se aplicará en los casos en que se trate de transportes que se realicen dentro de una misma provincia, en cuyo caso, ésta es dueña de establecer lo que más convenga a sus propios intereses.

La comisión mantiene su despacho.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar el artículo 3º.

—Resulta afirmativa.

—En discusión el artículo 4º.

Sr. Pueyrredon. — Pido la palabra.

Yo me permito pedir a los señores diputados, por la unidad de esta ley y para su mejor éxito, que no hagan ninguna observación que tienda a que se modifique el texto del artículo despachado por la comisión.

Sr. Palacio. — Nadie observa el artículo.

Sr. Presidente (Fresco). — No habiéndose formulado observaciones, se va a votar el artículo 4º.

—Resulta afirmativa.

—En discusión el artículo 5º.

Sr. Coca. — Pido la palabra.

Voy a proponer que en el último párrafo de este artículo se agregue «y la Municipalidad de la Capital», quedando la redacción en la siguiente forma: «El Poder Ejecutivo convendrá con las provincias y la Municipalidad de la Capital, interesadas, la exención de patentes provinciales y municipales y la distribución del importe percibido por las tasas mencionadas».

Sr. Pueyrredon. — La comisión acepta.

Sr. Palacio. — A pesar de la aceptación que manifiesta el señor diputado, debo decir que al hablarse de municipalidades se entiende la de la Capital Federal.

Sr. Coca. — No; porque en el párrafo que objeto no habla de la Municipalidad de la Capital sino que se refiere únicamente a las provincias. Es preferible que la aclaración quede dentro de la ley.

Sr. Pueyrredon.—La comisión acepta.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar el artículo 5º, en esa forma.

—Resulta afirmativa.

Sr. Castiñeiras. — Haría indicación de que pasáramos a cuarto intermedio porque la sesión ha sido ya un poco larga.

Sr. Presidente (Fresco). — Rogaría al señor diputado que demorara su indicación hasta que nos avisen que la cena está preparada.

Sr. Castiñeiras. — Habiendo una razón gastronómica ... (*Risas*).

Sr. Presidente (Fresco). — En consideración el artículo 6º.

Sr. Moret. — Pido la palabra.

Plantearé una cuestión de alta importancia, que los miembros de la comisión podrán aclarar.

No soy suspicaz y no diré, por ello, que ella pueda suceder, de aprobarse el artículo tal como está en el despacho, lo que temo; de cualquier modo sería bueno que se evitase hasta la posibilidad de que ocurriera.

Ante el interés extraordinario que las empresas ferroviarias de la Argentina han puesto en la aprobación del despacho, estudiado éste a fondo, encuentro que la aplicación de esta ley, de sancionarse, será evidentemente restringida desde que sólo afectará al tráfico interprovincial, por lo cual, dado aquel interés despertado en las empresas, sería preciso que la ley cambiara en forma acentuada las condiciones en que se desenvuelve el tráfico restante a reglamentar.

Procurando ver la importancia de este tráfico frente al ferroviario, llego a la conclusión de que la competencia del transporte automotor y del ferroviario ha sido enormemente exagerada por las empresas ferroviarias y por los círculos afines que las apoyan. Al respecto daré dos o tres datos que fundamentan algunas de las deducciones que haré.

En Estados Unidos, donde el desarrollo de la red vial es el más importante y, por lo tanto, donde la competencia caminera habría de ser lógicamente mayor, frente al problema ferroviario, el informe del señor Alfredo Smith, ex candidato demócrata a la presidencia, dice: «con respecto a la competencia por aire, agua, líneas de

cañerías y caminos, creo que la competencia de los ferrocarriles ha sido exagerada». Si esto es así en Estados Unidos, y debemos creerlo por cuanto es un informe de gran seriedad, dado por el señor Alfredo Smith, que, por otra parte, está muy vinculado a intereses capitalistas de ese país, con mayor razón esa competencia ha de haber sido exagerada, es decir, tiene menor importancia, que la que se dice, en la Argentina.

La Dirección de Vialidad, en contestación al pedido de informes que formulé este año — y en forma amable hago un reproche a la comisión por no haber procurado que estos documentos tan interesantes llegasen a nuestras manos por conducto de la misma, sin que tuviera que pedirlos un diputado. . .

Sr. Pueyrredon. — Estaban a disposición de todos los señores diputados.

Sr. Moret. — . . . se refiere a lo siguiente, en la página 7: «Esa detención de la caída del tráfico ferroviario en un año en que el desarrollo del transporte automovilista ha empezado a repuntar, según lo expresa el consumo de nafta, es una prueba de la poca influencia que tiene el desarrollo del transporte de pasajeros por automotores sobre el tráfico ferroviario».

Y aclara en la página 10 del mismo informe, que la capacidad de los servicios comerciales de carga con automotores, o lo que es lo mismo, la capacidad actual de estos últimos, sólo representa el 1 % del transporte ferroviario. Es un informe de la Oficina de Investigación Técnico Económica de la Dirección Nacional de Vialidad.

Entonces, yo me pregunto: Si la competencia camionera, de acuerdo a todos los informes coincidentes, basados en cifras, es tan relativa frente al tráfico ferroviario, ¿de dónde viene el interés de los ferrocarriles en la aprobación de esta ley? Temo, señor presidente, que no obstante las intenciones basadas en el exclusivo interés público que habrá de tener, como lo esperamos, la Comisión Nacional de Transportes, encuentren las empresas ferroviarias en el artículo 6º un resorte que les permita solucionar en parte, sus dificultades financieras en una forma que, desde luego, no sería coincidente con el superior interés público.

Sr. Pueyrredon. — La comisión ha dicho que escuchará con toda atención todas las mejoras que se le propongan.

Sr. Moret. — Por eso, al final de esta exposición voy a proponer una modificación que espero aceptará la comisión.

Esta suspicacia mía tiene su fundamento en algunas opiniones vertidas en documentos de los ferrocarriles. Dice el informe de la Comisión Nacional del Transporte de los Estados Unidos, fechado el 13 de febrero de 1933: «La política de procurar avaluar las propiedades ferroviarias sobre alguna base elegida de avaluación y después afirmando que tienen derecho a una justa recompensa, según este avalúo, debe ser reconsiderada. Donde existe competencia con camiones y otros medios, ésta — la competencia — determinará las tarifas. En otros casos las tarifas deben ser reglamentadas».

Las recomendaciones de emergencia del mismo informe dice, en lo que respecta a las tarifas ferroviarias: «Creemos que esta regla, — la de determinar las tarifas de acuerdo a la cuenta «capital», para cubrir los intereses del mismo — debe ser abandonada. A nadie se le ocurre decir que el costo de los ladrillos y la argamasa, en una fábrica industrial, pudiera determinar lo que debiera cobrarse por sus productos. Si puede mantener su costo tan bajo que pueda ganar una utilidad sobre el valor de su producto, en la competencia pública con otros, su valor es diez a veinte veces mayor de lo que gana. En este sentido, las actuales reglamentaciones de los ferrocarriles colocan el carro delante del caballo. Tienden a uniformar los resultados de la perpetuación de la deuda y los capitales exagerados y anticuados, insuficiencia de reservas para depreciación y materiales en desuso y el mantenimiento de propiedades y facilidades innecesarias.»

Esto quiere decir que me temo que los ferrocarriles que estarán representados en la comisión, hagan valer ante ella un argumento de esta índole, allí donde en competencia con el ferrocarril existe una línea o un servicio de transporte automotor cuyas tarifas son mucho más bajas. La propia Dirección Nacional de Vialidad dice que las tarifas que rigen en los servicios de ómnibus y colectivos son análogas a las ferroviarias mínimas de segunda clase y 50 % inferiores a las de primera clase de ida. Supongamos que el tránsito de Buenos Aires a Luján, en que la tarifa ferroviaria es mucho más elevada que la tarifa de colectivo. Las empresas ferroviarias pretenderán demostrar a la Comisión de Coordinación de Transportes que el ferrocarril, de acuerdo a su cuenta «capital», es decir, para cubrir el interés autorizado por la ley de ferrocarriles, no puede tener una tarifa menor que la que cobra y que, por lo tanto, debe imponerse al servicio automotor una tarifa mínima igual o más o menos parecida a la del ferrocarril. Esto traería un aumento de la tarifa de los automotores en casi todo el país.

No creo, desde luego, que esa sea la intención de los que han redactado el artículo, pero temo que él dé pie a que los ferrocarriles hagan esa reclamación, la que podría justificar el enorme entusiasmo que han puesto en esta aprobación.

Por eso, para evitar cualquier dificultad, en reemplazo del artículo 6º del despacho de la comisión en coincidencia con el inciso *b)* del artículo 10, yo propongo: «La Comisión Nacional de Coordinación de Transportes fijará las tarifas máximas del servicio de transporte automotor por caminos, a que se refiere la presente ley. Al solicitar el permiso establecido en el artículo 2º, deberá también requerirse la aprobación de las tarifas que se propondrán, las que deberán ser uniformes, razonables y justas. Toda modificación ulterior deberá ser también, aprobada por la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.»

Vale decir, que el juego que yo preveo en el actual artículo 6º, sería el siguiente: que una empresa de colectivos para hacer un servicio entre dos puntos determinados, — Buenos Aires y Luján, por ejemplo — presente una tarifa 50 % menor que la ferroviaria, y que el ferrocarril, como es norma, defendiendo sus intereses, haga oposición a esa tarifa; entonces, de acuerdo al artículo 6º, la Comisión de Coordinación de Transportes podría exigir al servicio de automotores que eleve su tarifa hasta un nivel vecino a la del ferrocarril.

Ahora, de acuerdo con el artículo que yo propongo, la Comisión Nacional fijaría para ello, para ese trayecto de Buenos Aires a Luján, una tarifa máxima, pongamos, de 2 pesos; y un servicio, al solicitar el permiso podría proponer una tarifa, de acuerdo a los distintos puntos que escala hasta llegar a Luján, de 1 peso. Entonces, si esa tarifa es razonable, esto es, si no es evidentemente propuesta de mala fe, para provocar cualquier inconveniente, si es uniforme, si está de acuerdo con lo normal en cuanto al kilometraje y en cuanto a los puntos intermedios para evitar tarifas discriminadoras, y si es justa, aunque fuese inferior a la tarifa ferroviaria...

—Suena la campanilla que anuncia la expiración del término reglamentario concedido al orador.

Sr. Moret. — Voy a terminar en breves momentos.

En esas condiciones la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes tendría que aprobar esa tarifa, siendo razonable, uniforme y justa, aunque sea menor que la ferroviaria y a pesar de la oposición de la empresa del ferrocarril.

Sr. Pueyrredon. — Las palabras que ha pronunciado el señor diputado las doy como fundamento del artículo que se acaba de leer. Espero que le baste porque es exactamente lo mismo.

Sr. Moret. — El mío es más claro.

Sr. Palacio. — Pido la palabra.

En su exposición, el señor diputado por la Capital parte de la base de que

la coordinación de transportes en el país se va a hacer teniendo en cuenta los intereses de las entidades transportadoras, pero no los intereses públicos, que son los únicos que debe tener en cuenta esa comisión al otorgar los permisos y al permitir el desenvolvimiento del tráfico por los caminos interprovinciales.

Sr. Moret. — ¿Si me permite una aclaración de mis propias palabras?

No digo que lo que he dicho vaya a suceder; pero no quiero que pueda haber pie para que suceda.

Sr. Palacio. — El artículo 4º del despacho establece en su último inciso, que en todos los casos la Comisión Coordinadora deberá otorgar los permisos teniendo en cuenta que las entidades que soliciten esos permisos ofrezcan realizar el tráfico en las mejores condiciones de precio, tiempo y continuadamente; vale decir, que solicitado un permiso por una empresa automotor que llene estas condiciones, deberá ser otorgado enfrente del tráfico ferroviario establecido en esa zona.

No tendría por qué determinar la ley los límites a que se refiere la proposición del señor diputado Moret. El permiso deberá ser siempre acordado cuando el transporte automotor llene estas condiciones, aun con preferencia al tráfico ferroviario. Si el tráfico automotor en condiciones que no son antieconómicas ni ruinosas solicita hacer un transporte por una cantidad determinada que es más ventajosa que la del tráfico ferroviario, el permiso deberá ser acordado, porque llenará entonces las condiciones de la ley.

Por otra parte, la Comisión Coordinadora, como puede resultar que el tráfico automotor al realizar el transporte pueda hacerlo en mejores condiciones que el tráfico ferroviario, tiene la facultad de pedir la disminución de la tarifa ferroviaria, y ésa es la gran importancia de esta ley, a que me he referido en mi exposición anterior.

Sr. Moret. — La Comisión Nacional Coordinadora de Transportes podrá pedir todas las rebajas de tarifas ferroviarias que considere necesarias, pero la ley Mitre asegura a los ferrocarriles un rendimiento.

Sr. Palacio.—Las leyes de concesión y los reglamentos de los ferrocarriles les autorizan a tener las tarifas actuales, pero en el caso de que cuando la Comisión Coordinadora solicite la disminución de esas tarifas ferroviarias las empresas no las rebajen, tiene derecho la Comisión Coordinadora, de acuerdo con los intereses de la zona, a autorizar el transporte automotor en competencia con el transporte ferroviario.

Bastan las disposiciones del artículo para asegurar los intereses legítimos del público y también los intereses del transporte automotor, enfrente de los intereses del transporte ferroviario.

Por estas razones, soy de opinión que no es necesario agregar a la ley la disposición que ha propuesto el señor diputado por la Capital.

Sr. Pena. — Pido la palabra.

El texto que propone el señor diputado Moret, resuelve mejor las cuestiones que debatimos en este momento. Pero no puede aceptarse como solución que el presidente de la comisión diga que él cree que esas son las consecuencias de lo que propone el despacho. Lo que determina consecuencias es el despacho, que será el texto legal y no las palabras del señor diputado por Córdoba, en cuanto dan a este segundo párrafo del artículo 6º el sentido que indica sin decirlo el propio despacho.

El despacho habla de revisión. Debería decir a mi juicio «rebaja», porque el artículo puede prestarse al doble juego del alza, por el primer párrafo, de la tarifa del automotor y la consecuencia inmediata del alza en la tarifa ferroviaria, en cuanto se establezca la unidad y el monopolio capitalista. El público estaría completamente indefenso frente a esa doble maniobra que permite el artículo.

De manera que no debe decir, «revisión», porque revisión puede ser hacia arriba o hacia abajo. Debe decir «rebaja».

Sr. Pueyrredon.—La comisión acepta, señor diputado.

Sr. Pena. — Admitirá el señor diputado que discutimos de una manera algo irregular. El texto legal no sería claro si no quedara en la forma en que lo ha permitido este debate realizado en condiciones un tanto difíciles.

Sr. Pueyrredon. — Es lógico, señor diputado: si la comisión propone la revisión de la tarifa es para rebajarla, no para aumentarla.

Sr. Pena. — Debe decir rebaja, no revisión.

Sr. Pueyrredon. — Revisar es estudiar el asunto para hacer la rebaja. Es la palabra técnica.

Sr. Presidente (Fresco). — Sírvanse no dialogar los señores diputados.

Sr. Zarazaga. — Pido la palabra.

Voy a proponer una pequeña enmienda al último párrafo del artículo 6º, en la siguiente manera: «La Comisión Nacional de Coordinación de Transportes intervendrá como tribunal de apelación cuando las tarifas ferroviarias sean objetadas por no responder a los fines de coordinación, y en ese caso el comité someterá al Poder Ejecutivo las modificaciones de la tarifa si lo cree necesario».

Me parece que con eso hemos aclarado y hemos dado la función efectiva que corresponde a la comisión coordinadora.

Sr. Pueyrredon. — La comisión no acepta, porque sería modificar la ley de ferrocarriles, que es más terminante en favor del público.

Sr. Moret. — Yo no voy a mantener mi proposición, desde el momento que la interpretación que los miembros de la comisión dan a este artículo es absolutamente coincidente con la mía, y que por lo tanto, la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes no podrá negar una tarifa justa, razonable y uniforme, aunque ella sea más baja que las tarifas ferroviarias.

Sr. Pueyrredon. — Es evidente, señor diputado, que la razón de justicia y de equidad es lo que va a regir. Lo que se quiere es evitar que se haga competencia desleal, que se estén alterando las tarifas todos los días. Lo dije al informar en general el despacho. Si hoy en día un ferrocarril quiere hacer competencia desleal para el trayecto de Luján a Buenos Aires, por ejemplo, y rebaja la tarifa de cinco pesos a tres, las empresas de camiones, sin hacer ningún cálculo, sin contraer ninguna responsabilidad, sin preocuparse de las horas de trabajo de los chauffeurs, ni del seguro, ni de nada, si quieren hacer competencia, ponen la tarifa en dos pesos en vez de tres y así sucesivamente. Es lo que se quiere evitar con el proyecto que está en consideración.

Sr. Briuolo. — Pido la palabra.

Voy a decir muy pocas palabras, ya que en este artículo han intervenido hombres de mi sector que han estudiado detenidamente este asunto, pero como se habla de tarifas y de autorización a la Comisión Nacional de Coordinación y se apunta en el mismo, la posibilidad de una revisión de tarifas aun para las ferroviarias, me voy a permitir aportar un dato que es conocido, pero me veo en el deber de declararlo en esta sesión.

Se ha hecho eco en muchos diputados entusiastas por aprobar este despacho de coordinación de los caminos nacionales, que hay una competencia ruinosa por parte de los esfuerzos meritorios de los hombres, que por los caminos hechos y por hacer, transportan mercaderías y pasajeros y el primer paso sería impedírselo en la medida que se pueda, de acuerdo a las restricciones que está sancionando la Honorable Cámara.

El argumento es, que la gente que trabaja en los transportes de pasajeros y cargas con vehículos de automotor, no tiene control, gana poco y ese es todo un argumento que no tiene base efectiva. Se dice que no están sujetos al control de una ley o de una reglamentación, pero si bien es cierto que el trabajo ferroviario de todo el país está sujeto a leyes y reglamentaciones, pero en cuanto a los salarios que ganan los obreros sirviendo los intereses de las empresas de ese gran

medio de locomoción y transporte como es el ferrocarril, tampoco están controlados por ninguna reglamentación legal. Sólo por la fuerza y la acción de la organización obrera La Fraternidad y la Unión Ferroviaria, es que tienen en alguna medida, sueldos respetables en donde han podido imponerles a las empresas ferroviarias. Lamento no tener en este momento la prueba gráfica y material, que desde ya ofrezco a los señores diputados, para la sesión de la noche, de los sueldos que se pagan, por ejemplo, en la sección almacenes de los ferrocarriles, con lo que veríamos el valor del argumento de las empresas cuando dicen que los obreros al servicio del transporte automotor en los caminos nacionales, no ganan sino sueldos exiguos y que no hay control; prometo a los señores diputados que quieran cerciorarse de ello, la demostración de que esos obreros ganan 25, 29, 30 y 44 pesos quincenales, lo que da un jornal de $ 2 a 3,50. Pregunto entonces a los señores diputados, si pueden creer que hay competencia desleal.

Seguramente no conocen estos hechos; no les voy a hacer el cargo gratuito de que, conociéndolos, hayan afirmado lo que hemos escuchado. No niego que pueda haber poco control o falta de vigilancia sobre lo que sucede en los caminos, porque no están sujetos a la reglamentación de las leyes del trabajo estas manifestaciones de actividad. Pero quiero dejar hecha la constancia de que no hay competencia desleal por parte de los hombres que se atreven a surcar los caminos de la Nación, que en gran proporción están por hacerse aún, con coches automotores, al servicio del interés público, llevando carga, bultos y pasajeros, porque en ningún caso esos hombres, sobre todo cuando hay un servicio regular, ganan menos de 6 a 8 pesos diarios.

Quería dejar establecidos en el debate estos hechos que no han sido tenidos en cuenta, y lamento que se hagan argumentos basados en el olvido de hechos fundamentales, que deben ser tenidos en cuenta para valorar los intereses afectados por esta ley de la coordinación.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar el artículo 6º.

—Se aprueba.

43

CUARTO INTERMEDIO

Sr. Presidente (Fresco). — Invito a la Honorable Cámara a pasar a cuarto intermedio hasta las veintidós horas.

—Así se hace a la hora 21 y 20.

44

COORDINACION DE TRANSPORTES

—A la hora 22 y 50:

Sr. Presidente (Fresco). — Continúa la sesión.

Sr. Zarazaga. — Yo había propuesto un agregado, que no se votó, al artículo 6º.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a leer.

Sr. Secretario (González Bonorino). — El agregado dice así: «Intervendrá como tribunal de apelación cuando las tarifas ferroviarias sean objetadas por no responder a los fines de coordinación; y en ese caso someterá al Poder Ejecutivo la modificación de la tarifa, si lo cree necesario».

Sr. Pueyrredon. — La comisión no acepta.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar el agregado propuesto.

—Resulta negativa.

—Sin observación, se aprueban los artículos 7º, 8º y 9º.

—En discusión el artículo 10.

Sr. Molina. — Pido la palabra.

En el inciso *d)* propongo que se agregue la palabra «horarios» después de «recorridos».

La comisión ha omitido, entre las obligaciones que se imponen a las empresas, algo fundamental que para el público viajero tiene gran importancia: los horarios.

Sr. Pueyrredon. — La comisión acepta.

Sr. Moret. — Pido la palabra.

Creo que en este inciso *d)* la palabra «velocidades» no tiene en realidad mayor sentido, desde el momento que la velocidad se reglamenta por las leyes de tráfico, como el reglamento general de ferrocarriles que establece las velocidades a que deben sujetarse los maquinistas en las vías, y los máximos y mínimos de acuerdo con el diagrama del tren. En esta ley, tratándose de vehículos que van a andar por caminos, muchos de los cuales de tierra, expuestos a las lluvias y a otras alteraciones, en realidad lo único que interesa es que exista una velocidad máxima fijada en las leyes de tráfico. La velocidad no tiene nada que hacer en la ley de coordinación.

Yo acepto la proposición del señor diputado Molina de poner «horarios», pero excluyendo la palabra «velocidades», porque el hecho de establecer el horario, significa establecer la velocidad a que debe ir cada vehículo, de acuerdo con las leyes de tráfico, que en la provincia de Buenos Aires está fijada en 70 kilómetros como máximo.

Sr. Presidente (Fresco). — ¿La comisión acepta?

Sr. Pueyrredon. — Sí, señor presidente; la comisión acepta la modificación que propone el señor diputado Molina.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar el artículo 10 con el agregado aceptado por la comisión.

—Se vota y aprueba el artículo 10, en la siguiente forma:

Art. 10. — Las empresas transportadoras que hubieran obtenido permiso de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes estarán obligadas:

a) A aceptar el transporte de las personas y efectos que están autorizados a conducir, sin acordar preferencias por razón de tiempo y lugar;

b) A no cobrar por el transporte un precio distinto del establecido en las tarifas aprobadas por la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes. El precio sólo podrá recibirse en dinero o en cheques;

c) A no acordar diferencias de trato a ningún cargador, sin autorización especial de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes;

d) A realizar los transportes con los recorridos, horarios y velocidades autorizados por la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes;

e) A suministrar a la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes todos los datos estadísticos que sean requeridos sobre el funcionamiento financiero de la empresa;

f) A asegurar sus riesgos y los de las personas y cargas que transporten, comprendiendo los riesgos de terceros;

g) Los transportes de personas o cosas de propiedad del Estado gozarán del cincuenta por ciento de rebaja y deberán ser efectuados por los titulares de los permisos, hasta un límite que no pase de un cinco por ciento de la capacidad útil de cada unidad en marcha de las empresas transportadoras.

Sr. Spinetto. — Pido la palabra.

Voy a hacer una proposición que iría como inciso *h)* del artículo 10. Se refiere mi proposición a la obligación por parte de las empresas que hayan obtenido los permisos de concesiones de parte de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, de llevar en toda su extensión, un empleado uniformado de la Dirección de Correos, de los llamados guardahilos, que están obligados a atender el cuidado del telégrafo, que generalmente corre al costado o a poca distancia del camino por donde pue-

den circular los vehículos de las empresas.

Sr. Presidente (Fresco). — ¿Acepta la comisión?

Sr. Pueyrredon. — La comisión acepta el agregado, porque es completamente razonable el pedido que formula el señor diputado. Y podría agregar que de 33 países que están en el cuadro sinóptico que conocen los señores diputados, 27 tienen esa disposición.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar el agregado propuesto por el señor diputado por la Capital, que iría como inciso *h)* del artículo 10, que se va a leer.

—Se lee:

Toda empresa que obtenga un permiso acordado por la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, queda obligada a transportar gratuitamente, en toda la extensión de su recorrido, a un empleado de Correos uniformado, encargado del cuidado de los hilos del telégrafo nacional o provincial, instalado próximo al camino utilizado por los vehículos de dicha empresa.

—Se vota y resulta afirmativa, quedando como inciso *h)* del artículo 10.

—Sin observación se aprueba el artículo 11.

—En discusión el artículo 12.

Sr. Moret. — Pido la palabra.

Voy a proponer que, en substitución del texto despachado por la comisión como artículo 12, se acepte el siguiente: «Los servicios públicos de transporte automotor por camino, estarán obligados a cumplir las disposiciones legales sobre condiciones de trabajo de sus empleados y obreros, así como a conceder a los mismos, salarios que guarden relación con los percibidos por los empleados y obreros que desempeñan funciones equivalentes en otros medios de transporte, los que determinara la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.»

Sr. Pueyrredon. — La comisión acepta.

Sr. Moret. — Voy a fundamentar...

Varios señores diputados. — Está aceptado.

Sr. Moret. — Pero quiero exponer el concepto que nos guía. Saben los señores diputados que son abogados, que se han aprobado aquí leyes sin discusión, pero su interpretación ha sido luego diversa, porque no se conocían los motivos que las fundamentaron. El artículo en discusión es de gran importancia para nosotros, por cuanto, como grupo socialista, lo que nos preocupa, indudablemente, es la situación de los trabajadores. Es nuestra función...

Sr. Pueyrredon. — La comisión ha contemplado ese aspecto con mucho interés.

Sr. Moret. — Entre los diversos núcleos de opinión que han apoyado el proyecto de coordinación, han llegado a nosotros, petitorios de empleados y obreros ferroviarios que han apoyado los dos despachos de comisión. Tales petitorios tenían que ser para nosotros especialmente atendibles por las razones de fondo que expresaré. Quiero destacar, previamente, que los trabajadores ferroviarios han sido girados en apoyo del proyecto y que uno de los principales argumentos que se ha hecho valer en favor del mismo, ha sido la explotación de que se dice vienen siendo objeto los trabajadores de empresas automotoras, cuyas condiciones de trabajo son inferiores a las de los del riel. Se ha dicho, también, que en el actual despacho, esa cuestión sólo merecía un artículo, el artículo 12, que crea una comisión que en un plazo de dos años propondrá al Parlamento las medidas tendientes a considerar la situación de los trabajadores. Todo el problema de coordinación de transportes está íntimamente vinculado a la situación de los trabajadores ferroviarios. Creemos que las transformaciones económicas que provocan los adelantos

técnicos no deben ser trabas en ningún momento a las exigencias del progreso; en la época actual no se debe adoptar la situación en que se colocaron los obreros de la época de la revolución industrial, que quemaban las fábricas donde se instalaban las maquinarias que los dejaban sin trabajo y a los obreros del «Hudson», que quemaban el primer barco a vapor que hacía funcionar Fulton. En esos casos había envuelto un cruento problema humano y social, desde que quedaban sin trabajo grandes cantidades de obreros. Ese mismo problema humano y social, puede llegar a producirse con motivo del desplazamiento de los viejos y organizados medios de transportes existentes en la actualidad, que ocupan a cientos de miles de obreros, por nuevos métodos de transporte que reducen considerablemente la importancia y el desarrollo de los ya establecidos.

La posición socialista que inspira este artículo, es que estas transformaciones deben realizarse con el mínimo de sacrificios para los trabajadores afectados, debiendo el Estado intervenir al efecto. Y el problema que debe interesar al Congreso — y lo digo no sólo a esta Cámara sino también a los legisladores que habrán de recibir este despacho de nuestras manos — no es tanto la suerte que puedan correr los capitales ferroviarios — 3.500.000.000 de pesos a que aluden las empresas — sino la suerte de los trabajadores afectados por esa transformación que el despacho de la comisión sólo contempla a través de las medidas que la Comisión de Coordinación de Transportes puede proponer dentro del plazo de dos años.

Respecto a todo el problema de la coordinación de transportes, nosotros tenemos una solución doctrinaria que es la que inspira el despacho de la minoría, que la Cámara no aceptó. Esa solución doctrinaria debe merecer algunas palabras mías, ya que no he tenido la oportunidad de exponerla en general.

La solución integral del problema de la coordinación de transportes está en la colocación de ambos medios de transporte, el ferroviario y el automotor, en un pie de igualdad económica y legal. Dentro de ese plano de igualdad es preciso que los ferrocarriles se preparen a hacer abandono de ciertas categorías de tráfico para las que técnicamente el transporte automotor por camino está superiormente dotado, defendiendo aquellas categorías de tráfico para las que el ferrocarril está mejor dotado.

El gobierno, por su parte, debe permitir una mayor elasticidad de los servicios ferroviarios, anticipándose a los hechos. Complacido, he visto que el Poder Ejecutivo ha enviado en estos últimos días un proyecto de reorganización legal de los ferrocarriles, que está a consideración del Honorable Senado y sobre cuyo articulado no me pronuncio, aunque considero que es realmente lamentable que al discutir esta importante ley en la Cámara de Diputados no podamos hacerlo conjuntamente con el proyecto de ley que permitirá a las empresas ferroviarias abordar en forma científica y eficaz el problema que les plantea la competencia del camino.

Los ferrocarriles pueden realizar por sí mismos un principio de coordinación, pero esto ha de interesar con toda seguridad a los trabajadores del riel, quienes deben prever que esta transformación económica inevitable debe afectarles profundamente.

Es evidente que la solución verdadera del problema de la coordinación de transportes llevará a la clausura de numerosas estaciones improductivas. El estudio de la junta honoraria señala una gran cantidad de estaciones que habrán de ser clausuradas y, a veces, habrá que llegar al levantamiento de ciertos ramales. Estas medidas que el progreso técnico impone, habrán de provocar una economía de personal por parte de las empresas. Por lo tanto, los trabajadores ferroviarios se verán obligados a prepararse para integrar el personal de los nuevos medios de transporte que fa-

talmente van a crecer a expensas del desarrollo de los ferrocarriles.

Sr. Vignart. — Pero, como esos nuevos medios de transporte podrán ser de propiedad de las empresas, no habrá desocupación de los empleados ferroviarios. Simplemente, cambiarán de actividad.

Sr. Moret. — Ese es un aspecto de la cuestión, pero no siempre será así.

Ahora quiero hacer una consideración general respecto a un obstáculo que existe, según mi criterio. Tengo la convicción — y me dirijo a los legisladores que habrán de tener en sus manos en los períodos próximos la sanción de leyes importantes — de que una de las razones más poderosas que ha movilizado a los trabajadores del riel en apoyo de un proyecto de coordinación de transportes que en lo que se refiere a su propia situación, primordialmente interesa a las empresas, desde que es la crisis ferroviaria la que ha provocado este movimiento de la coordinación de los transportes, es la de que los trabajadores ferroviarios se han visto llevados a apoyar con tanto entusiasmo este proyecto, debido a una particularidad de nuestro régimen de seguro social: la existencia de cajas de jubilaciones cerradas. Obreros que de no existir una caja de jubilación cerrada no tendrían inconveniente en salir del sistema ferroviario para integrar el personal de otro medio de transporte a que por sus conocimientos técnicos pueden adaptarse rápidamente, ven esa perspectiva con gran temor porque ella implicaría sacarlos del régimen de la Caja de Jubilaciones Ferroviarias. Por eso, es interesante señalar que este problema de la coordinación de los transportes en la Argentina está vinculado al sistema de los seguros sociales.

Yo me animaría a afirmar que las preocupaciones de los trabajadores ferroviarios podrían haber sido algo diferentes de lo que han sido en esta emergencia, si pudieran prever el traspaso de su calidad de trabajadores ferroviarios a la nueva calidad de empleados de los servicios de transporte automotor, sin abandonar las ventajas que asegura el régimen jubilatorio, o sea, si en vez de la caja cerrada para ferroviarios rigiese en la Argentina un sistema de jubilaciones abierto y extensivo a todos los trabajadores; pero esta situación requiere que el Congreso se adelante al momento en que la red caminera se extienda decididamente y el transporte automotor sea un real competidor del ferrocarril. Por eso, la diputación socialista presenta el artículo que he mencionado, cuyo fundamento doctrinario es el que ha inspirado toda la actuación del Partido Socialista en esta cuestión. La lucha entre los distintos sistemas de transportes deberá hacerse sobre el pie de una verdadera igualdad económica y legal, evitando que el efecto de la competencia recaiga sobre los trabajadores afectados.

Al proponer por este artículo que en el transporte automotor rija en lo posible, tomando en cuenta las distintas condiciones técnicoeconómicas en que se desenvuelve este transporte, condiciones de trabajo y de remuneración similares a las existentes en el gremio ferroviario en la actualidad, el Congreso evitará que los resultados de esta profunda transformación económica y social siembren la ruina en numerosos hogares y que se produzcan las graves perturbaciones que en otras oportunidades han ocurrido.

Dejo así fundado este artículo que ha redactado la diputación socialista.

Sr. Presidente (Fresco). — Se dará lectura al agregado propuesto.

—Se lee:

En reemplazo del artículo 12: «Los servicios públicos de transporte automotor, por caminos, están obligados a cumplir las disposiciones legales y condiciones de trabajo de sus empleados y obreros, así como a conceder a los mismos, salarios que guarden relación con los recibidos por los empleados y obreros que desempeñan funciones equivalentes en otros medios de transportes que determine la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.»

Sr. Pueyrredon. — Le preguntaría al señor diputado por la Capital, si el artículo que ha propuesto, si no he oído mal, es en substitución del artículo 12.

Sr. Moret. — Sí, señor diputado.

Sr. Pueyrredon. — La comisión lo acepta.

Sr. Palacio. — Pido la palabra.

He escuchado las manifestaciones del señor diputado por la Capital y a pesar de la manifestación del señor presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, aceptando la modificación propuesta por el señor diputado Moret, voy a votar el artículo tal cual ha sido votado por la comisión.

La aparición del transporte automotor a raíz de la terminación de la guerra mundial, ha traído como consecuencia la posibilidad del tráfico competitivo entre el transporte automotor y el ferroviario. El transporte automotor, a medida que se construyan las rutas en firme en la República, va a ir teniendo un mayor incremento y con el andar de pocos años va a ser el enemigo formidable que tendrá el transporte ferroviario, sobre todo, en las distancias cortas, ya que en las distancias superiores a 300 ó 400 kilómetros esa competencia no va a poder ser un hecho real.

Pienso que las condiciones de trabajo de este nuevo sistema de transporte que existirá en el país, las condiciones en que deberá actuar su personal, las garantías a que deberá estar sometido en lo referente a horas de trabajo y a su salario, es un hecho que recién va a tener una experimentación, a medida que el transporte automotor crezca y sea una realidad en la República.

De manera que pienso que el artículo 12, consulta mejor los intereses de todos los hombres vinculados a esta nueva clase de transporte. La Comisión Coordinadora en el plazo de los dos años que establece el artículo, podrá tener la experiencia necesaria para ver las condiciones en que deben ser colocados los hombres vinculados a esta nueva clase de transporte. Es por eso que creo, por el momento, no debe establecerse una restricción como la que propone el señor diputado Moret.

Sr. Moret. — ¿Si me permite, señor diputado?

Creo que la diputación socialista está en lo lógico al formular lo que propone. Este despacho ha procurado establecer la igualdad de cargas económicas entre el ferrocarril y el transporte automotor.

Sr. Palacio. — Es lo que yo propongo, señor diputado.

Sr. Moret. — Pero establecida ya en numerosos aspectos, no se podría negar ahora esa igualdad de cargas en cuanto se refiera a la situación de los trabajadores.

Sr. Palacio. — Lo que yo propongo no lo niega. Quizá la Comisión Coordinadora, cuando someta al Congreso el proyecto sobre reglamentación del personal vinculado al transporte automotor, podrá tener en cuenta las ideas que ha expuesto el señor diputado; pero lo que pienso es que en el momento actual, cuando todavía no han tenido experimentación las disposiciones de esta ley, las debemos diferir para cuando venga ese proyecto en que se sienten las conclusiones a que se refiere el señor diputado, si la experimentación demuestra que conviene o no establecerlas.

Por eso me permito manifestar que votaré el despacho de la comisión tal como ha sido redactado.

Sr. Pueyrredon. — Las razones que he tenido para aceptar la substitución del proyecto, son muy sencillas. La proposición del señor diputado Moret significa cumplir disposiciones legales vigentes. Eso es indiscutible.

Ahora, las razones que ha dado el señor diputado Palacio, de que la experiencia de la Comisión Coordinadora pueda traer nuevas sugestiones, como de todas maneras la comisión deberá someterlas al Congreso, el hecho de que no se establezca no tiene importancia, porque si esa comisión nota deficiencias e inadaptabilidad de las disposiciones vigentes sobre salarios y horarios de trabajo y todos los demás puntos que contempla el artículo, evi-

dentemente, elevará un informe al Poder Ejecutivo, quien lo enviará al Congreso.

Por eso creo que no tiene mayor importancia aceptar un artículo u otro.

Sr. Moret. — Lo que yo creo, señor presidente, es que la Cámara que ha considerado estar suficientemente informada para establecer todo el resto de este articulado sin el estudio previo que quería el despacho de la minoría, no puede, en el único artículo en que se trata de la situación de los trabajadores, considerar que debe ser postergado hasta la realización de un mayor estudio o hasta que haya una mayor experiencia.

Sr. Ahumada. — Pido que se lea nuevamente el proyecto del señor diputado por la Capital.

—Se lee nuevamente.

Sr. Molina. — Pido la palabra.

La proposición del señor diputado Moret, es aceptable por otra razón más. En el artículo 12 se ordena a la comisión la presentación de un proyecto de ley que reglamente el trabajo y los salarios.

En esa comisión no está representada una parte interesada en el asunto: los trabajadores.

Sr. Palacio. — El proyecto se va a someter al Congreso.

Sr. Molina. — Perfectamente. Está el Congreso para dictar la ley; pero no tendría entonces por qué delegar eso en la comisión donde no están representados todos los intereses en juego.

Esta es otra razón que abona la proposición del señor diputado Moret.

Sr. Ahumada. — Pido la palabra.

La primera parte de la proposición del señor diputado Moret es elemental. Que las empresas de transporte automotor deben cumplir las leyes obreras en vigor en el país, me parece que sobra decirlo en esta ley. Se lo diga o no, las empresas deberán cumplir las disposiciones legales existentes, en materia social. Pero lo que creo de cierta importancia, y sobre ello llamo especialmente la atención del señor presidente de la comisión, es que desde ya se obligue a esas empresas de transportes automotor a pagar los mismos salarios y a cumplir otras exigencias en la misma medida en que lo hacen las empresas ferroviarias.

Sr. Pueyrredon. — No son los mismos: equivalentes.

Sr. Ahumada. — Yo instaría al señor presidente de la comisión a que medite sobre este punto y pida a ese efecto una nueva lectura del proyecto.

Sr. Pueyrredon. — Salarios equivalentes. No dice los mismos salarios; si lo dijera, yo no hubiese aceptado. Equivalentes, porque un chauffeur no puede ganar lo mismo que un maquinista.

Sr. Castiñeiras. — Salarios que guarden relación con los percibidos en otras empresas en funciones similares.

Sr. Moret. — Lo que no queremos es que, establecida la igualdad de las demás cargas, el transporte automotor vaya a sacar ventaja frente al ferrocarril, únicamente porque paga salarios bajísimos a sus trabajadores.

Sr. Ahumada. — Exacto. Lo que se pretende es que las empresas de transportes automotor paguen salarios más o menos equivalentes a los que pagan las empresas ferroviarias y eso resulta simplemente inaceptable, porque no se puede equiparar a éstas a las pequeñas empresas automotores.

De ahí que considere más procedente el otro temperamento que ha defendido el señor diputado Palacio, de que el Congreso no se pronuncie hasta que la comisión nacional haga el estudio pertinente, llegue a una conclusión práctica y prudente y la someta a la consideración del Congreso.

Entrar a imponer, desde ya, condiciones y monto de salarios a esas empresas que se van a iniciar, me parece una medida bastante imprudente.

Por eso nuevamente pido, al señor presidente de la comisión, que medite sobre este paso que se va a dar.

Sr. Pueyrredon. — Si se hubiera tratado de los mismos salarios, yo no hubiera aceptado; pero como dice salarios equivalentes, significa que deben tener cierta proporción.

Sr. Ahumada. — Acaba de manifestarlo el autor de la indicación.

Sr. Spinetto. — Pido la palabra.

Los que hemos tenido en principio algún reparo en votar la ley de coordinación, hemos aceptado, al final, darle nuestro voto, porque el eje de los argumentos está en lo que acaba de decir el señor diputado Moret: las empresas ferroviarias no pueden presentarse exigiendo privilegios; pero tienen una sólida argumentación al sostener que sus cargas hacia el personal son superiores y están en desigualdad con el personal y cargas de las empresas de automotores, que no tienen obligaciones de salario, de jornada, de descanso y de seguro para sus obreros, lo que permite una rivalidad y competencia que les hace imposible la lucha.

De manera que todo lo que sea legislar en el sentido concreto de que las empresas de automotores se sujeten a la ley y a obligaciones para su personal, me parece muy razonable y justo, y por eso apoyo la opinión del señor presidente de la comisión y que se establezca, en forma clara y terminante, la proposición que se acaba de formular.

No hay que esperar tampoco dos años, porque la situación de esa gente no puede ser mantenida con un horario y con una explotación inadecuados, cuando se van a establecer los principios de una ley que va a reglamentar las relaciones patronales con relación a sus servidores.

Creo que lo que se ha propuesto debe aceptarse, y añado mi voto como miembro de la comisión, al del señor presidente de la misma.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar la reforma del artículo 12.

Sr. Pueyrredon. — Como es un artículo controvertido, hago constar que no he tenido tiempo de consultar a la comisión, y que sólo el señor diputado Spinetto y el que habla están de acuerdo con la reforma.

Sr. Iriondo. — Que se vote el despacho de la comisión.

Sr. Presidente (Fresco). — La Presidencia entendía que la comisión había aceptado.

Sr. de la Vega. — Aun aceptando la comisión, no puede retirarse el despacho sin el consentimiento de la Cámara.

Sr. Moret. — La mayoría de la comisión ha aceptado: aceptan los señores diputados Inda, Coca, Pueyrredon y Spinetto.

Sr. Bustillo. — No han firmado el despacho de la mayoría.

Sr. Moret. — Pero son la mayoría de la comisión.

Sr. de la Vega. — Que se lea el artículo 92 del reglamento.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a leer.

—Se lee:

Artículo 92. — Ni el autor de un proyecto que esté aún en poder de la comisión o que se esté ya considerando por la Cámara, ni la comisión que lo haya despachado podrá retirarlo ni modificarlo, a no ser por resolución de aquélla, mediante petición del autor o de la comisión en su caso.

Sr. de la Vega. — Si no hay resolución de la Cámara, ni la misma mayoría de la comisión puede autorizar a modificar el despacho que está a consideración del cuerpo.

Sr. Presidente (Fresco). — La Presidencia discrepa.

Sr. Moret. — No aceptamos la doctrina del señor diputado, pero no vamos a hacer objeción.

Sr. Presidente (Fresco). — La Presidencia entiende que la forma propuesta de votación es la que corresponde, pero si la Honorable Cámara resuelve votar primero el despacho presentado por la comisión, la Presidencia no tiene inconveniente.

Se va a votar el artículo tal como está redactado.

—Se aprueba.

Sr. Moret. — Quiere decir que la Cámara sanciona la ley de coordinación, pero no para los trabajadores ferroviarios.

Sr. Pérez Leirós. — Era un cuento para traer a los trabajadores a la Cámara.

—En consideración el artículo 13.

Sr. González (B. S.). — Pido la palabra.

El artículo 13 no establece plazo en el que la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes propondrá al Poder Ejecutivo el presupuesto de gastos de la repartición, para su oportuna remisión al Honorable Congreso. Tampoco establece si esa remisión es para conocimiento o aprobación del Congreso.

Para subsanar estas fallas, propongo que se fije el plazo de seis meses, para que la Comisión Nacional de Transportes proponga al Poder Ejecutivo el presupuesto de gastos de la repartición, que deberá ser elevado al Congreso para su debida aprobación.

Sr. Presidente (Fresco). — ¿Acepta la comisión?

Sr. Pueyrredon. — Acepta la primera parte: el agregado de las palabras «dentro del término de seis meses».

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a leer el artículo con las modificaciones aceptadas por la comisión.

Sr. Secretario (González Bonorino). — Quedaría redactado así; «La Comisión Nacional de Coordinación de Transportes propondrá al Poder Ejecutivo, dentro del término de seis meses, el presupuesto de gastos...», etcétera.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar el artículo con la redacción propuesta.

—Se aprueba.

Sr. González (B. S.). — Debe votarse ahora el agregado que no acepta la comisión: que la remisión al Congreso será «para su debida aprobación».

De no sancionarse el agregado, podría creerse que se remite para simple conocimiento, como pasa con los presupuestos de algunas reparticiones autónomas, que se remiten al Congreso pero no se votan nunca.

Sr. Ahumada. — Es elemental que tiene que ser así.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar si se incorpora al artículo el agregado propuesto.

—Resulta negativa.

—El artículo 14, es de forma.

Sr. Presidente (Fresco). — Queda sancionado.

Se comunicará al Honorable Senado.

45

MOCION

Sr. Arce. — Pido la palabra.

En el orden del trabajo sancionado por la Honorable Cámara, correspondería tratar ahora algunos despachos de la Comisión de Presupuesto, de la Comisión de Higiene y de la Comisión de Legislación Agraria.

Habiendo terminado la Cámara de considerar el proyecto de coordinación nacional de transportes, hago indicación de que esos proyectos sean aplazados y se entre a considerar la orden del día número 146 sobre coordinación de transportes de la ciudad de Buenos Aires, que ya tiene preferencia votada.

Sr. Ghioldi. — Hago moción de que se levante la sesión.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar la moción formulada por el señor diputado por la Capital.

—Resulta negativa.

Sr. Ghioldi. — Pido la palabra para hablar sobre la moción de aplazamiento.

Solicito que el señor secretario quiera informar qué asuntos se aplazarían.

Sr. Secretario (González Bonorino). — La orden del día la constituyen diversos despachos de la Comisión de Presupuesto y Hacienda, de la Comisión de Industrias y Comercio, de la Comisión de Legislación General; y yerba mate.

Sr. Ghioldi. — No me extraña que el señor diputado, decano de la Facultad

de Medicina, tenga en menos los problemas relativos a la higiene pública que el referente a la coordinación de transportes. Yo dudo que el decano de la Facultad de Medicina hiciera un viaje en avión para tratar proyectos para combatir la tuberculosis; no me extraña que haya hecho un viaje para considerar los problemas de carácter político y hacer la moción que ha formulado.

Creo que esta Cámara no podría de ninguna manera, sin quebrantar su prestigio, postergar las órdenes del día que ella misma ha considerado indispensable tratar.

Con estas palabras dejo expresa manifestación de que el grupo parlamentario socialista pide votación nominal sobre ese aplazamiento.

Sr. Presidente (Fresco). — La Presidencia desea saber si está suficientemente apoyado ese pedido.

—Resulta suficientemente apoyado.

—Practicada la votación nominal

Sr. Secretario (Zavalla Carbó). — Han votado 61 señores diputados por la afirmativa y 48 por la negativa, en la siguiente forma:

—Votan por la afirmativa, los señores diputados: Amoedo, de Andreis, Aráoz (Ernesto M.), Arce, Basualdo, Benegas, Bermúdez, Biancofiore, Buitrago, Bustillo, Cárcano, de las Carreras, Carús, Castro, Cordero, Corominas Segura, Courel, Dávila, Degano, De Miguel, Escalera, Escobar, Espil, Fernández, Ferreira, García Gorostiaga, Godoy, Gómez Rincón, González (B. S.), González Guerrico, Graffigna, Grisolía, Guglialmelli, Iriondo, López, Manacorda, Noble (R. J.), Morrogh Bernard, Padilla, Pintos, Pita, Pueyrredon, Quiroga, Radío, Rodríguez, Rojas, Ruiz Guiñazú, Salas, Salcedo, Schoo Lastra, Simón Padrós, Solari (F. C.), Solís, Spinetto, Taboada Mora, Uriburu, de la Vega, Videla, Videla Dorna, Vignart y Zarazaga.

—Votan por la negativa, los señores diputados: Agüero, Aguirrezabala, Acosta, Ahumada, Ameri, Arnoldi, Arrieta, Bosano Ansaldo, Briuolo, Buira, Buyán, Cáceres, Castiñeiras, Critto, Dickmann (E.), Ghioldi, Giménez, Godfrid, González (V.), Herrera, Inda, Iribarne, Jardel, Korn, Lamesa, Lencinas, Magris, Marcó, Molina, Moret, Mouchet, Movsichoff, Palacín (M.), Palacín (P.), Palmeiro, Parodi, Pena, Pérez Leirós, Pfleger, Pressacco, Ramírez, Repetto (N.), Rozas, Ruggieri, Sellarés, Solari (J. A.), Vidal Baigorri y Vionnet.

Sr. Ghioldi. — Pido la palabra.

Sr. Presidente (Fresco). — La había solicitado el señor diputado Vignart.

Sr. Vignart. — Era para una preferencia cuya moción haré a continuación de este asunto.

Sr. Presidente (Fresco). — Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Ghioldi. — La Cámara me permitirá que en muy pocas palabras exprese con profundo dolor la actitud que adoptará el grupo parlamentario socialista ante su impotencia intelectual y moral para presionar el ánimo de los señores diputados.

La Cámara, por una mayoría precaria, resuelve a las doce de la noche y después de ocho horas de sesión, tratar un asunto que todo el país creía estaba definitivamente desplazado, tanto que hasta sus principales autores consideraban que este despacho no sería considerado en las sesiones del presente período. Habían puesto mucha distancia entre la ciudad de Buenos Aires y sus personas. Sin embargo, una serie de hechos políticos, de todos conocidos, ha permitido formar esta trenza de ocho, parlamentaria, en que se dan o rematan los asuntos en un sistema de toma y daca, según los intereses regionales o circunstanciales y es así como una cuestión muerta es resucitada, ahora, por la mayoría parlamentaria, por la concordancia que parece querer vengarse de la altiva ciudad de Buenos Aires que en ningún

momento le confía sus votos a los representantes de ese partido.

Sr. Vignart. — No los queremos.

Sr. Ghioldi. — Para aquellos hombres que son santos aun en el error, para los obreros y modestos trabajadores que inducidos en el error concurren a estas barras para ver sancionado el despacho monstruoso, yo no tengo, desde nuestro punto de vista, sino que decirles que recuerden cuál ha sido el destino de la moción del diputado Moret al tratarse la coordinación nacional; cuando se iba a discutir la cláusula obrera, esa cláusula destinada a asegurar condiciones normales de trabajo y de jornal, fué rechazada por la Honorable Cámara. Yo comprendo que estos trabajadores que son los más explotados en la ciudad de Buenos Aires por las empresas más poderosas, comprendo que movidos por un santo deseo de mejorar su nivel de vida vengan a la Cámara a pedir que se les coloque la soga al cuello.

Señor presidente: Nos duele profundamente la actitud que vamos a adoptar. Nos retiraremos en masa y queremos que toda la fuerza moral del Partido Socialista, reconocida por amigos y adversarios, gravite sobre este proyecto que quedará como una mancha para la presente Legislatura. *(¡Muy bien! ¡Muy bien! Aplausos).*

—Se retiran del recinto numerosos señores diputados.

Sr. Rodríguez. — Pido se clausuren las puertas, señor presidente.

—Varios señores diputados hablan a la vez y suena la campana de orden.

Sr. Noble (R. J.). — Pido la palabra.

El tono patético de las palabras del señor diputado por la Capital no alcanzará a conmover la decisión de la mayoría para que se trate este asunto que, lejos de haber sido sepultado en comisión alguna, ha estado esperando que la Honorable Cámara le diera estado parlamentario desde casi la iniciación del período ordinario de sesiones.

Recordará la Cámara y el país que hace dos meses, cuando se resolvió crear la comisión que coordinaría el trabajo parlamentario, este asunto figuraba con mención preferente en la tabla de proposiciones. En aquella oportunidad el sector socialista recurrió a todos los procedimientos para trabar la acción de la comisión que se había propuesto ordenar y organizar el trabajo de la Cámara.

Se trajo el plan al recinto y fué notorio el propósito de los señores diputados de la oposición para obstaculizar esta sanción. No es, pues, culpa nuestra que se haya llegado a las postrimerías del período parlamentario y a esta altura de la sesión y que recién podamos conseguir que se dé entrada a este asunto.

El país ha asistido indignado, incluso contra esta mayoría parlamentaria que se mostraba incapaz de contrarrestar el sabotage reiterado, a la acción constructiva que hacían los partidos de la oposición. Se ha dicho con toda verdad en este recinto, que la actitud de los socialistas en este período parlamentario ha sido la piedra de toque de la insinceridad de sus convicciones. Son minoría y quieren gobernar a su antojo; no se resignan a realizar la única función que les compete: la de contralor, que hemos tolerado que se realice hasta la saciedad! Durante cuatro meses y medio el Poder Ejecutivo en todos sus ministerios ha estado interpelado e investigado por la oposición. Ese contralor también lo hemos realizado nosotros desde la oposición, estrellandonos contra la mayoría hermética, cuyo recuerdo ha querido evocarse en el recinto.

Estamos tranquilos y seguros asumiendo la plena responsabilidad de la energía de nuestra actitud en este momento. Sabemos que tenemos deudas con el país y que éste requiere que nosotros asumamos la tarea de legislar. El país comprende que el Congreso no se puede haber constituído para obstaculizar la labor ingente que realiza el Poder Ejecutivo. Es necesaria la cooperación entre los poderes y el Con-

greso debe colocar su labor al mismo ritmo de la labor del Poder Ejecutivo. Es vergonzoso, señor presidente, que hayamos llegado a las postrimerías de las sesiones, dominados por una minoría que ha hecho uso de todos los procedimientos más violentos para sabotear la acción legislativa de la mayoría del Congreso. Sólo cuando se nos ha desafiado desde aquellas bancas, cuando se ha dicho que trajéramos aquí el quórum necesario que alguna vez hemos logrado para darle al país las leyes financieras que van a reconstruir su economía, sólo entonces, cuando hemos comprendido que teníamos un compromiso ineludible contraído con la opinión, hemos recurrido al procedimiento de venir los 80 hombres que formamos la mayoría, que tenemos el insigne honor de ser la mayoría de este Congreso, de este Congreso que ha desarrollado la labor más fecunda, más activa y más capacitada en los últimos 50 años de la vida institucional del país.

¿Cómo van a alcanzar a cubrir con palabras altisonantes el hecho grueso de que hayan agotado nuestra paciencia con las monsergas intrascendentes de los diputados de la oposición? Han hablado de todo lo que han querido; nos han saboteado todas las sesiones y hemos asistido imperturbables a esta tarea en la que se iba conmoviendo el prestigio de la mayoría que gobierna el país. ¡Somos mayoría, tenemos responsabilidad y vamos a gobernar! ¡Todavía nos queda tiempo para cumplir con el deber que el país nos exige como diputados y lo vamos a hacer! Esas bancas vacías demuestran que ha desertado el Partido Socialista de su vieja tarea. Algunos de sus hombres, que peinan canas, nos enseñaron que a este Congreso se viene a corregir las decisiones de la mayoría, se viene a colaborar, a hacer crítica constructiva, oposición constructiva, crítica de ideas. ¿Y qué crítica de ideas ha sido esa, en que cada día, han insinuado la maniobra menguada y torpe de dejarnos sin quórum para que quedáramos invalidados ante la opinión pública, a la que debemos exhibir nuestra labor legislativa como el único y mejor título para reclamar y merecer su sufragio?

¡Vamos a seguir esta tarea solos, con la inmensa responsabilidad y con el gran honor de darle al país toda la legislación que necesita!

Nada más. *(¡Muy bien! ¡Muy bien! Aplausos en las bancas y en las galerías).*

46

COORDINACION DE TRANSPORTES URBANOS

(Orden del día número 146)

Honorable Cámara:

Vuestras comisiones de Negocios Constitucionales y Especial de Legislación Municipal han considerado los mensajes y proyecto del Poder Ejecutivo sobre coordinación de transportes colectivos de pasajeros en la Capital Federal y sus prolongaciones en los pueblos que la rodean, así como también las solicitudes y peticiones que con tal motivo han dirigido a vuestra honorabilidad y a las comisiones, diferentes empresas y particulares; y, por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — *a)* Autorízase al Poder Ejecutivo para organizar y constituir una persona jurídica que se denominará «Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires» y se regirá por las disposiciones de esta ley. La corporación tendrá por objeto: 1º — Coordinar los servicios de transporte colectivo de pasajeros que actualmente existen, vinculándolos en la forma más conveniente y evitando superposiciones innecesarias y anticonómicas; 2º — Crear y organizar los nuevos servicios que se reputen necesarios en el futuro;

b) La Corporación de Transportes se formará por la coordinación, bajo regímenes autónomos, de las empresas de transporte colectivo de pasajeros, de la ciudad de Buenos Aires y sus actuales

prolongaciones y servicios accesorios fuera del distrito federal, o por la fusión de todas o parte de ellas, bajo una misma dirección financiera, administrativa y técnica, respetando la autonomía de las no fusionadas, en su caso, y comprenderá los tranvías subterráneos y a nivel, los ómnibus y los automóviles colectivos, con excepción de los ferrocarriles de jurisdicción nacional, los servicios de turismo y los que no revistan carácter público.

El transporte de pasajeros realizado por los ferrocarriles de jurisdicción nacional, cuyas vías de acceso a la Capital Federal formen parte de la red ferroviaria que sale de sus límites, podrá ser coordinado con los servicios de transporte regidos por esta ley. La corporación y los ferrocarriles establecerán convenios de horarios y de tarifas a fin de evitar concurrencias inútiles y antieconómicas entre los servicios respectivos.

La corporación y los ferrocarriles podrán celebrar, además, los acuerdos convenientes para asegurar — por instalaciones apropiadas en los puntos de contacto entre sus servicios respectivos y por tarifas combinadas (boletos combinados y abonos) — en las mejores condiciones posibles, el intercambio de pasajeros que efectúen recorridos mixtos.

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.

En los casos en que se aprueben regímenes de autonomía, ésta no creará un acuerdo de preferencia económica ni financiera para la empresa concesionaria, la que quedará sujeta, en cuanto no se refiera a su régimen interno, a las reglas generales de la corporación;

c) La Corporación de Transportes, una vez constituída, tendrá a su cargo, con exclusividad, los servicios de transporte colectivo de pasajeros en el perímetro de la ciudad de Buenos Aires y mantendrá, en las condiciones y por el tiempo que le han sido concedidos, los que presta en sus actuales prolongaciones fuera del mismo. Las empresas de transporte colectivo de pasajeros entre la ciudad de Buenos Aires y el interior del país y viceversa, no podrán transportar pasajeros que viajen entre dos puntos comprendidos dentro del perímetro de aquélla, salvo que se pongan de acuerdo con la corporación;

d) La Corporación de Transportes creará en el futuro, mientras subsista el régimen de esta ley, todos los servicios de transporte colectivo de pasajeros que la Comisión de Control creada por el apartado *g)* de este artículo considere necesario, sea por los medios actualmente conocidos o por los que en adelante se inventen. La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, las comisiones vecinales de la misma ciudad, como entidades, y cualquiera del pueblo, podrán recurrir ante la Comisión de Control pidiendo o sugiriendo la implantación de nuevos servicios. A pedido de la Comisión de Control, la corporación creará, en el futuro, con fines de fomento urbano, servicios de transporte colectivo de pasajeros, de la categoría de los que se prestan con ómnibus y microómnibus, o de toda otra categoría que se utilice en el porvenir, siempre que no requiera instalaciones fijas. Estos servicios serán prestados durante un tiempo prudencial, fijado al efecto, pero la corporación podrá suspenderlos si demostrare que no remuneran los gastos de explotación y las cargas financieras;

e) En el caso de que la Corporación de Transportes se niegue a crear los nuevos servicios a que se refiere el apartado anterior y no proponga otros similares o introducen modificaciones en sus instalaciones, que proporcionen iguales o superiores beneficios, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, previa consulta a la Comisión de Control, podrá conceder la explotación de los mismos a otras personas, libremente, cuando se trate de adoptar nuevos medios o sistemas de transporte, y siempre que no se superpongan recorridos ni se establezcan servicios en competencia con los de la corporación, cuando

se trata de adoptar los medios o sistemas actualmente empleados;

f) La Corporación de Transportes será administrada por un directorio compuesto de representantes del Poder Ejecutivo, de la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires y de los propietarios de los medios de transporte que constituyan la corporación. El número total de representantes será el más reducido posible, siempre que permita dar representación a todos los intereses asociados, en forma sensiblemente proporcional a su participación en la corporación;

g) La Corporación de Transportes y las empresas que, sujetas a ella, mantengan sus regímenes autónomos, serán controladas en la administración, en su marcha financiera y en los servicios que están obligadas a prestar, por una Comisión de Control compuesta de tres miembros designados por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado, dos libremente, y el tercero a propuesta en terna de la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Este control se ejercerá sin perjuicio de la fiscalización que corresponde a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, en lo tocante a la higiene y seguridad públicas, al tráfico y a las construcciones y ocupación de las calles y del subsuelo, en lo que sea de su jurisdicción. Los miembros de la Comisión de Control deberán ser, todos, argentinos;

h) La Corporación de Transportes estará exonerada de derechos, contribuciones, impuestos y tasas de la Nación y de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, presentes y futuros, de cualquier naturaleza que sean, incluso los de constitución. La Nación y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires recibirán, de las empresas fusionadas, libre de todo gasto, una participación en el capital de la corporación, en acciones, equivalente a la capitalización de los impuestos y demás contribuciones que perciben actualmente de las empresas y particulares que realizan el transporte colectivo de pasajeros. La Nación y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires recibirán, además, igualmente en acciones, una suma equivalente al monto de lo que, al constituirse la corporación, les adeuden las empresas y particulares que realizan el transporte colectivo de pasajeros, por concepto de aportes, impuestos y otras contribuciones. Cuando por implantación de nuevos servicios o ampliación de los existentes se aumenta el capital de la corporación, corresponderá a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, libre de todo gasto, y en acciones, una participación en el capital aumentado, en igual proporción, a la que tenga en el capital de origen. Las empresas que adhieran a la corporación, con régimen autónomo, seguirán abonando las contribuciones e impuestos establecidos en sus respectivas concesiones;

i) La Corporación de Transportes tendrá la exclusividad para realizar los servicios a que se refiere esta ley y con sujeción a las condiciones en ella establecidas, por el término de cincuenta y seis años, a contar desde la fecha de su constitución. Vencido dicho plazo, todos sus bienes inmuebles, muebles, instalaciones fijas y material rodante, en buen estado de servicio, pasarán a poder de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, o de la Nación, según el caso, sin indemnización alguna, salvo los bienes incorporados en los últimos veinte años, por los cuales la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, o la Nación, según el caso, pagarán el valor de origen, menos las amortizaciones realizadas;

j) Declárase de utilidad pública, y susceptibles de expropiación, las propiedades y el subsuelo que fuesen necesarios a la Corporación de Transportes para hacer las construcciones e instalaciones y efectuar los servicios que le impone esta ley. La corporación actuará como expropiante, ante la justicia federal, de acuerdo con las disposiciones de la ley número 189.

Artículo 2º — *a)* El Poder Ejecutivo procederá a dar cumplimiento al artículo 1º de esta ley, por intermedio de una

comisión especial integrada con representantes del Poder Ejecutivo, de la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires y de las empresas de transporte colectivo actualmente existentes. La Comisión Especial será presidida por un representante del Poder Ejecutivo. El número de representantes de las empresas será fijado con arreglo a la importancia de cada una de ellas y su designación se hará por el Poder Ejecutivo a propuesta de las mismas. El Poder Ejecutivo reglamentará la constitución y el funcionamiento de esta comisión;

b) La Comisión Especial se expedirá dentro de seis meses de constituída, pero el Poder Ejecutivo podrá prorrogar este plazo si existiesen motivos para ello;

c) La Comisión Especial formulará un proyecto de constitución, organización y funcionamiento de la Corporación de Transportes, redactando el estatuto de la misma, en su carácter de persona jurídica. En dicho estatuto se determinará, además de las cláusulas que sean necesarias: 1º El monto del capital de la Corporación de Transportes y la parte que en el mismo corresponda a cada uno de los participantes, incluídas la Nación y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. La determinación del valor que deberá asignarse a cada una de las concesiones y permisos, por el aporte que signifiquen a la corporación, comprenderá: *a)* El valor de sus inmuebles, instalaciones fijas, material rodante, talleres, almacenes, capital circulante y demás bienes afectados actualmente al servicio, que se establecerá tomando por base el costo original y efectivo de los mismos, menos la depreciación causada por el uso. Sin embargo, se tendrán en cuenta, en forma equitativa, los años durante los cuales la situación económica no haya permitido a las empresas efectuar sus gastos de renovación en forma normal. En caso de ignorarse el costo de origen de uno o más bienes, o de ser imposible calcularlo por medio de la escala de precios vigentes en la época de su adquisición, se lo fijará teniendo en cuenta los precios vigentes durante una época económica normal, y, si fuera el caso, se combinarán los dos criterios, de manera que se establezca en forma equitativa su justo valor; *b)* El monto de los gastos inherentes a la constitución y organización de las empresas, los que serán fijados razonablemente en cada caso, previa su justificación y comprobación. En lo que se refiere a las empresas que posean concesiones a perpetuidad o a un plazo mayor de 56 años, además de lo establecido en los incisos *a)* y *b)*, la Comisión Especial tendrá en cuenta cada caso particular de modo equitativo; 2º Las funciones de la Comisión de Control, entre las que figurarán el estudio de la mejor forma de levantar las vías en el centro de la ciudad y las responsabilidades a que estarán sometidos sus miembros por los actos que ejecuten o autoricen en el ejercicio de las mismas; 3º La intervención o inspección técnica y administrativa a que deban estar sujetas las empresas que mantengan su régimen autónomo; 4º El procedimiento para fijar las tarifas, que deberán ser justas y razonables y dar origen a recursos suficientes para: *a)* Cubrir los gastos de explotación; *b)* Crear fondos de renovación del material y de reserva para mantener un buen servicio público; y *c)* Asegurar al capital representado, hasta un 7 % de interés y su amortización, a cuyo efecto la corporación deberá poner a disposición de la Comisión de Control los libros y documentos que prueben sus entradas; 5º La forma en que la corporación dará estricto cumplimiento a las leyes que rigen las relaciones entre el capital y el trabajo y a la número 11.110, de jubilaciones; 6º La forma en que la corporación mantendrá — dentro de lo que requieran las necesidades de los servicios — el personal que, al promulgarse esta ley, trabaje en el transporte en común de pasajeros, incluídos los propietarios de automóviles colectivos, a cuyo efecto se formará

el correspondiente escalafón; 7º Los materiales, trabajos e implementos que en igualdad de condiciones deberán procurarse en el país, de preferencia a los similares extranjeros;

d) Aprobado por el Poder Ejecutivo el proyecto a que se refiere el apartado anterior, el Ministerio del Interior requerirá la aceptación escrita de las empresas de transporte colectivo de pasajeros y, obtenida ésta, se constituirá definitivamente la Corporación de Transportes. Los bienes afectados al servicio de ómnibus y automóviles colectivos y de empresas o de particulares que no deseen ingresar a la corporación, podrán ser expropiados con arreglo a las leyes vigentes y pagados en efectivo, si así lo aprueba el Poder Ejecutivo, a cuyo efecto se declaran de utilidad pública esos bienes y medios de transporte;

e) Una vez transferidos a las corporación los bienes muebles e inmuebles de las empresas que se le incorporen, por fusión o por expropiación, caducarán las concesiones, permisos y autorizaciones precarias de todos los medios de transporte a que se refiere el apartado *b)* del artículo 1º de esta ley. Las empresas que ingresen a la corporación, conservando su autonomía, quedarán sometidas a las prescripciones establecidas por la Comisión Especial y aprobadas por el Poder Ejecutivo;

f) Desde la promulgación de esta ley las autoridades nacionales y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, no darán nuevas concesiones ni permisos de transporte colectivo de pasajeros. Exonérase a las empresas y propietarios de medios de transporte colectivo de pasajeros, de las multas en que hubiesen incurrido hasta la promulgación de esta ley, por mora en el pago de aportes, contribuciones e impuestos;

g) Las cuestiones que, una vez constituída la Corporación de Transportes, se susciten entre el directorio y la Comisión de Control, sobre interpretación de las cláusulas del estatuto, serán dirimidas, en primera instancia, por el Poder Ejecutivo, con apelación para ante un árbitro único designado por el presidente de la Suprema Corte de Justicia de la Nación. El fallo del árbitro será inapelable.

Art. 3º — Los gastos que demande el cumplimiento de esta ley hasta que la Corporación de Transportes quede definitivamente constituída, se pagarán con un fondo común formado por las entidades que se le incorporen, las que tendrán derecho a repetir lo anticipado en la proporción de sus aportes.

Art. 4º — Comuníquese, etc.

Sala de la comisión, enero 23 de 1935.

Damián Fernández. — Agustín J. Carús. — Octavio Cordero. — José Arce. — Benito De Miguel. — Fernando de Andreis. — Carlos A. Pita. — Alfredo L. Spinetto.

En disidencia ad referéndum del Honorable Congreso de la Nación:

Aquiles M. Guglialmelli.

I

Proyecto de la mayoría de la Comisión Especial designada por la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, a que se refiere el mensaje de julio 6 de 1934.

PROYECTO DE LEY

I. — *Organización de los servicios*

Artículo 1º — Autorízase al Poder Ejecutivo de la Nación a promover la formación de una entidad que se denominará Corporación de Transportes de Buenos Aires y alrededores, sobre la base de las compañías de subterráneos y tranvías actualmente en explotación:

Compañía de Tranvías Anglo Argentina, Limitada.
Compañía de Tranvías Lacroze, de Buenos Aires, Limitada.
Compañía de Tranvías Eléctricos del Sur.
Compañía de Tranvías Ciudad y Puerto de Buenos Aires.
Ferrocarril Terminal Central de Buenos Aires.

Art. 2º — La corporación funcionará como sociedad anónima, de conformidad con las leyes de la materia, en cuanto no se opongan a la presente, siendo condición previa e indispensable para su constitución, la aceptación, por parte de las empresas, de las condiciones que se establecen en la presente ley. La corporación tendrá su domicilio legal en la Capital Federal.

Art. 3º — Desde la fecha de su constitución definitiva y de acuerdo con lo dispuesto en esta ley, la corporación tendrá a su cargo los servicios de transporte colectivo de pasajeros a que se refiere el artículo 4º, y gozará de preferencia para la construcción y explotación de las nuevas líneas y servicios que se consideren necesarios en el futuro, sea por los medios actualmente conocidos o por todos los que en adelante se crearen o inventaren.

Art. 4º — El régimen de la presente ley comprenderá el transporte colectivo de pasajeros dentro de la Capital Federal y el de intercambio de la misma con la provincia de Buenos Aires, efectuado hasta este instante por ferrocarriles o tranvías subterráneos, por tranvías a nivel, por ómnibus o microómnibus y por autos colectivos; con excepción expresa del que se realiza por los ferrocarriles de jurisdicción nacional, cuyas vías de acceso a la Capital Federal forman parte de una red ferroviaria propia que sale de sus límites.

Art. 5º — No están comprendidos en esta ley:

1º Los servicios de transporte que no revisten carácter público, tales como los organizados por un empleador para uso exclusivo de su personal, o de su familia, colegios, etcétera;

2º Los servicios de transporte en vehículos que no efectúan un recorrido fijo, sino el que en cada caso indica el pasajero (carruajes y automóviles de alquiler), y los servicios de turismo;

3º Los servicios organizados en ocasión de acontecimientos imprevistos para suplir la deficiencia momentánea o accidental de servicios públicos de transporte, siempre que su duración no excediera a la de los acontecimientos que los hayan justificado.

Art. 6º — Acuérdase a la Corporación de Transportes de Buenos Aires y alrededores, la concesión para construir líneas y explotar los servicios a que hacen referencia los artículos anteriores, en las condiciones expresadas en el artículo 3º, por el término de sesenta (60) años, a contar de la fecha de su constitución definitiva. Al finalizar el plazo de la concesión, los bienes tendrán el destino que les fija el artículo 47 de esta ley.

Art 7º — Desde la fecha de la promulgación de la presente ley, no podrán acordarse nuevas concesiones o permisos para transporte colectivo de pasajeros, que afecten los servicios comprendidos dentro del régimen de la misma, ni acceder a modificaciones de la situación de hecho existente, salvo las que fueren de detalle.

Esta limitación quedará sin efecto si la corporación no se constituyera definitivamente en el término de dos (2) años, a contar de la promulgación de esta ley.

Art. 8º — El régimen creado por esta ley se acuerda en beneficio de la corporación, con las siguientes obligaciones a su cargo:

a) Construir una red de vías subterráneas y a nivel dentro de la Capital Federal o de intercambio con la provincia de Buenos Aires, a determinarse por la Comisión Especial a que hace referencia el artículo 11, incorporando al sistema las líneas ya concedidas por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, y no caducadas, con las modificaciones que se estimen convenientes y dentro de los plazos que se establezcan.

Si la corporación no cumpliera con los compromisos así estipulados, los servicios podrán ser realizados por las autoridades respectivas o concedidos a terceros. En tales casos, la corporación queda obligada a suprimir los servicios a nivel, competitivos con las líneas subterráneas a construir, en la medida que lo consideren necesario las autoridades respectivas, sin derecho a indemnización alguna y sin perjuicio de las demás penalidades aplicables;

b) Construir en lo sucesivo y en las condiciones y con los recorridos que la autoridad competente establezca, nuevas líneas de transporte que exijan

instalaciones fijas, como ser: subterráneos, tranvías a nivel, *trolley-bus*, etcétera. En caso de no llegarse a un acuerdo sobre el particular, los servicios respectivos podrán ser ejecutados por las autoridades públicas o acordados a terceros en idénticas condiciones que las ofrecidas a la corporación. Si tal cosa no fuese posible y dichas concesiones debieran ser ofrecidas con otras bases, se dará nuevamente preferencia a la corporación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3º;

c) Crear en el futuro, servicios de transporte colectivo de la categoría del ómnibus, microómnibus y autos colectivos o de toda otra que se utilizare en el porvenir y no requieran instalaciones fijas para el ejercicio del transporte, entre puntos y con recorridos que establezcan las autoridades, cuando dichos servicios sean necesarios y se costeen.

A tal fin, la corporación deberá prestarlos durante un tiempo prudencial fijado al efecto y podrá reclamar su suspensión si probara que ellos no remuneran los gastos directos de explotación. Si la corporación se negara a su creación o a su mantenimiento, una vez expirado el referido período de prueba, se podrán acordar a terceros las concesiones o permisos necesarios para efectuar los servicios de que se trata, no obstante lo dispuesto en los artículos 6º y 7º.

La exigencia respecto del mismo servicio no podrá reiterarse sino después de un término no inferior a un (1) año.

Art. 9º — En los diversos casos previstos en el artículo anterior, se fijarán plazos prudenciales dentro de los cuales la corporación estará obligada a hacer las declaraciones optativas que corresponda.

Art. 10. — En los casos especificados en el artículo 8º, será obligatoria la combinación de servicios y tarifas entre la corporación y los otros concesionarios.

II. — *Procedimiento a seguir para la constitución de la corporación*

Art. 11. — El Poder Ejecutivo de la Nación procederá a constituir una comisión especial, a los efectos del cumplimiento de la presente ley, que se integrará por un presidente y delegados del gobierno nacional que designe y por representantes de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires y de las empresas y medios de transporte por ella afectados, en la proporción que determine el Poder Ejecutivo de la Nación.

Art. 12. — Serán facultades de la Comisión Especial, fuera de las demás previstas en las otras disposiciones de esta ley:

a) Redactar los estatutos de la corporación creada por la presente ley, que serán sometidos a la consideración del Poder Ejecutivo de la Nación, a los fines de su aprobación y del otorgamiento de personería jurídica y cumplimiento de las demás formalidades prescriptas para la constitución de las sociedades anónimas por las leyes y disposiciones respectivas;

b) Intervenir en la fijación de los valores capitales y en la determinación de la indemnización que corresponda reconocer a cada una de las entidades que participen voluntariamente de la corporación, en virtud de la concesión o permiso que posean, de acuerdo con lo dispuesto en esta ley;

c) Aconsejar todas las medidas necesarias para el mejor cumplimiento de la presente ley.

Art. 13. — La Comisión Especial dará término a su cometido en el plazo de dieciocho (18) meses, a contar de la promulgación de esta ley.

Art. 14. — La amalgama de concesiones y permisos de transporte colectivo de pasajeros, sean federales o municipales, se hará efectiva del modo siguiente:

a) Por el acuerdo expreso y previo que se exige de las compañías a que hace referencia el artículo 1º;

b) Por el consentimiento voluntariamente manifestado por los titulares de las

restantes concesiones o permisos, sean en explotación o en vías de ejecución;

c) Por el rescate de los mismos en caso contrario.

Art. 15. — Declárase de utilidad pública el rescate de las concesiones, así como el de los permisos acordados por las autoridades federales, provinciales y municipales para los transportes colectivos de pasajeros a que hacen referencia los artículos 3º y 4º, comprendiendo los elementos afectados al servicio, así como las expropiaciones que sean necesarias para el cumplimiento de la presente ley.

Art. 16. — La determinación del valor a asignar a cada una de las concesiones a que se refiere el artículo 1º, por el aporte que signifique la corporación, conmprenderá:

a) El valor de sus inmuebles, instalaciones fijas, material rodante, talleres, almacenes, capital circulante y demás bienes afectados actualmente al servicio, que se establecerá tomando por base el costo originario y efectivo de los mismos, menos la depreciación por uso que corresponda. En caso de no conocerse el costo de origen, se determinará el de reproducción a nuevo, deduciendo análogamente la depreciación, o en su defecto, mediante la combinación de ambos criterios, a fin de establecer con equidad el justo valor de la propiedad destinada a servicio público;

b) El 10 % de la suma fijada de conformidad al inciso anterior, en concepto de las partidas de constitución de la sociedad, gastos financieros, intereses intercalarios, quebrantos en las emisiones, etcétera.

Art. 17. — En las concesiones acordadas a perpetuidad, el valor así determinado representará el aporte que corresponderá a sus titulares en la corporación.

Art. 18. — En las concesiones o permisos a término, dicho aporte se determinará de la manera siguiente:

a) Del valor fijado, de conformidad a lo estatuído en el artículo 16, se descontará el que equitativamente correspondiera por concepto de amortización, teniendo en cuenta el tiempo que aún faltare para la expiración del término de la concesión, tomando por base el período total, para los bienes de la cuenta de primer establecimiento, o el que corresponda desde la incorporación al servicio hasta el fin de dicho término, para los incorporados posteriormente;

b) El valor fijado de conformidad a lo dispuesto en el artículo 16, *a)*, sin deducción alguna, para los bienes que no están sujetos a amortización en la concesión respectiva.

Art. 19. — Análogas reglas a las establecidas en los artículos 16, 17 y 18, se aplicarán a las concesiones o permisos a que se refiere el artículo 14, *b)*.

Art. 20. — En los casos previstos por el artículo 14, *a)* y *b)*, la fijación de los valores a atribuir a cada concesión o permiso, de conformidad con las bases anteriores, se hará por un tribunal de peritos, designado por la Comisión Especial creada por el artículo 11, la que procederá de común acuerdo, con cada una de las entidades afectadas.

Si dicho acuerdo no se produjera, o si él fuera parcial, las cuestiones no dirimidas se someterán a un tribunal arbitral de amigables componedores, compuesto de tres (3) miembros, uno de los cuales será designado por la Comisión Especial, otro por la empresa o entidad de que se trate y el tercero por acuerdo de ambas partes, o, en su defecto, por el señor juez federal en turno. En ningún caso podrán someterse al arbitraje otras cuestiones que las relativas a la fijación de valores, dentro de las reglas establecidas en los artículos precedentes, de las que, por otra parte, no podrán separarse los árbitros en su laudo.

Las costas y costos del arbitraje se abonarán en todos los casos en el orden causado, debiendo fijarse en la escritura de compromiso arbitral los honorarios que correspondan al árbitro que designe la corporación y al tercero.

Art. 21. — La Comisión Especial adoptará las medidas necesarias, a fin de que los peritos que ella designe procedan, en lo posible, aplicando criterios uniformes en la valuación de bienes, a fin de asegurar un tratamiento igual a todos los intereses afectados.

Art. 22. — En el caso del artículo 14, *c)*, se aplicará la ley de expropiación número 189, dentro de las siguientes normas:

a) La corporación, una vez constituída, actuará como expropiante;
b) Los juicios se radicarán en el fuero federal;
c) Para la fijación de las indemnizaciones correspondientes, se aplicarán, cuando existan, las reglas previstas en el acto constitutivo de la respectiva concesión.

III. — *Régimen financiero y económico de la corporación*

Art. 23. — La corporación se constituirá financieramente de acuerdo a las siguientes bases:

a) Emisión de acciones de igual preferencia, que se entregarán a la par a cada entidad o concesionario, en pago de la suma que como aporte se le fije, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 16, 17 y 18;
b) Las acciones a que se refiere el inciso anterior, serán substituídas por obligaciones de la corporación cuando se destinen al pago de las emisiones de obligaciones de las correspondientes compañías, debiéndose aceptar a la par y al mismo tipo de interés que gozan actualmente. En tal caso la preferencia para dichas obligaciones se regulará respetando la que tienen en cada empresa;
c) Emisión de acciones u obligaciones destinadas a levantar los fondos necesarios para el pago de los rescates y expropiaciones, nuevas adquisiciones, capital circulante, etcétera;
d) Emisión de acciones que representen el aporte asignado al gobierno de la Nación y a la Municipalidad de Buenos Aires, por los siguientes conceptos:

1º Las sumas establecidas de conformidad a lo dispuesto en el artículo 18, inciso *a)*;
2º El valor que se atribuya a la liberación de impuestos en vigor, sobre la construcción y explotación de los servicios a que se refiere la presente ley.

e) La Comisión Especial determinará las relaciones de preferencia a atribuir a los diferentes títulos, sus tipos de interés y amortización, así como el monto del aporte que corresponda atribuir a la Nación y a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, teniendo en cuenta lo dispuesto en el inciso anterior.

Art. 24. — La emisión de debentures no podrá hacerse por un término que exceda al de la duración de la concesión, en el momento de ser emitidos, salvo el caso que se hiciere con posterioridad a los primeros cuarenta (40) años y con autorización expresa del Poder Ejecutivo de la Nación.

Art. 25. — La corporación no podrá hacer transformación de su pasivo, que implique conversión de acciones en obligaciones, o viceversa, o conversión de obligaciones, sin previa aprobación del Poder Ejecutivo de la Nación.

Art. 26. — La Comisión Especial proyectará análogamente el régimen impositivo que sea más conveniente aplicar a la corporación, teniendo en cuenta los impuestos y tasas nacionales y municipales, en concordancia con lo establecido en el artículo 23, incisos *d)* y *e)*.

Art. 27. — La corporación llevará en su cuenta de primer establecimiento:

a) El valor atribuído de acuerdo a las disposiciones del artículo 16;
b) El valor de las mejoras introducidas, que por su naturaleza sean imputables a la cuenta de primer establecimiento por su costo original;
c) La cuenta de material radiado que se elimine de las partidas anteriores.

Art. 28. — La cuenta de productos brutos expresará las entradas que por cualquier concepto perciba la corporación.

Art. 29. — La cuenta de gastos de explotación comprenderá los gastos legítimos de la misma, a saber:

a) Los gastos de explotación de los diferentes servicios;
b) Los gastos de conservación de los edificios, instalaciones, equipos, etcétera;

c) Las partidas que anualmente sean necesarias para la formación del fondo de renovación para los edificios, instalaciones fijas, equipo, material radiado, etcétera, a cuyos diversos efectos se establecerán los coeficientes respectivos por vía reglamentaria;

d) Las partidas que anualmente sean necesarias para la formación de fondos de reserva para accidentes, reclamos, gastos judiciales, seguros contra incendio, etcétera;

e) Los aportes patronales para el servicio de las jubilaciones y pensiones del personal;

f) El servicio de intereses y amortización de los debentures.

Art. 30. — En el caso de que las amortizaciones a que se refiere el inciso *f)* del artículo anterior, no cubriesen en el término de quince (15) años, el monto de las partidas que figuran en la cuenta de primer establecimiento, bajo los rubros de: constitución de la sociedad, gastos financieros, intereses intercalarios, quebrantos, indemnizaciones, etcétera, la corporación deberá practicar las amortizaciones extraordinarias, en cada ejercicio que se requieran, a fin de su cancelación en dicho término. La misma regla se aplicará durante la vigencia de la concesión.

Art. 31. — Las sumas que por razón del artículo anterior excedan de la amortización de obligaciones realmente extinguidas por el juego regular de la misma, serán afectadas a amortizaciones extraordinarias de obligaciones, o, en su defecto, a la adquisición de nuevos bienes.

Art. 32. — Con el producto líquido de la corporación, se atenderá:

a) A la formación del fondo de reserva general creado por el artículo 363 del Código de Comercio;

b) El pago de los dividendos y amortizaciones de las acciones en el orden de su preferencia y de conformidad a lo que dispongan los estatutos.

Art. 33. — Los intereses de toda cuenta de reservas, se aplicarán a la cuenta de su origen, hasta tanto la misma no exceda del límite máximo, que corresponda, en cuyo caso ingresarán a la cuenta del producto bruto.

IV. — *Régimen administrativo de la corporación*

Art. 34. — En los estatutos que se redactarán y aprobarán según los prescripto en el inciso *a)* del artículo 12, se establecerá el régimen administrativo de la corporación, determinándose en ellos la representación a atribuir en el mismo a los poderes públicos, por una parte, y a los intereses privados, por la otra.

V. — *Régimen de las tarifas*

Art. 35. — Las tarifas de los distintos servicios serán justas y razonables y se regularán por lo dispuesto por las leyes de ferrocarriles nacionales, en lo que sean aplicables, teniendo en cuenta la naturaleza de cada uno de los sistemas de transporte.

Art. 36. — Cuando el promedio del producto líquido de la corporación, en el período de tres (3) años, supere el 8 % de su capital acciones, las tarifas serán intervenidas, a los efectos de reducir dicho promedio, líquido, al citado límite.

VI. — *Contralor de los servicios*

Art. 37. — El contralor de la corporación y de los servicios que ella preste al público, se hará sobre las siguientes bases:

a) La corporación se sujetará a las disposiciones del derecho común que rigen la materia;

b) Se creará un organismo especial, en el que estará representada directamente la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, para el contralor del servicio público en todos sus aspectos: técnico, financiero, económico, etcétera, que ejercerá sus facultades, sin perjuicio de los derechos y poderes que correspondan a la misma municipalidad, a los siguientes efectos;

1º En todo lo relativo a la higiene y seguridad;

2º En todo lo referente a la construcción de las vías e instalaciones en las calles públicas;

3º En cuanto atañe al trazado de las rutas de transporte, tarifas y ho-

rarios, en cuyos casos será escuchada previamente a toda solución definitiva.

Art. 38. — El organismo creado por el artículo anterior, tendrá las facultades que la ley número 2.873 otorga a la Dirección General de Ferrocarriles de la Nación.

VII. — *Disposiciones generales*

Art. 39. — Es de la esencia de la concesión que se acuerda por el artículo 6º, la obligatoriedad de la prestación de los servicios a que ella se refiere, así como la uniformidad de tratamiento a todos los que se encuentren en iguales condiciones, en los diferentes aspectos que el servicio pueda presentar.

Art. 40. — El personal de la corporación será incorporado en su totalidad al régimen de la ley número 11.110, y la corporación deberá hacerse cargo de las deudas que las actuales empresas tengan por concepto de aporte patronal a la Caja de Jubilaciones y Pensiones creada por dicha ley, a cuyo efecto la Comisión Especial convendrá con la misma el modo y tiempo de pago, pudiendo incorporarse la suma adeudada a la cuenta de primer establecimiento.

Art. 41. — La corporación mantendrá, siempre que las necesidades del servicio lo permitan, el personal que en el momento de la promulgación de esta ley esté afectado a los transportes colectivos de pasajeros, como empleado u obrero o como propietario de vehículos que sólo requieren permiso para circular.

Art. 42. — El personal de la corporación será escalafonado y sus salarios no serán inferiores a los que rijan para el personal afectado a los servicios suburbanos de los ferrocarriles nacionales, en funciones similares.

Art. 43. — La corporación dará cumplimiento a las disposiciones de la ley número 11.544 y correlativas, referentes a la jornada del personal.

Art. 44. — La corporación queda facultada para efectuar el transporte de mercaderías dentro y fuera del ejido de la Capital Federal, empleando exclusivamente, a tal fin, las vías subterráneas y a nivel que le incorporen o construyan en lo sucesivo, de conformidad con las leyes de la materia.

Art. 45. — La corporación queda asimismo autorizada para combinar sus servicios de pasajeros y cargas con las líneas de jurisdicción nacional, así como para establecer tarifas directas, para tales casos, previa aprobación de las autoridades competentes.

Art. 46. — El Poder Ejecutivo de la Nación convendrá con el gobierno de la provincia de Buenos Aires el modus vivendi necesario a fin de que el régimen de las concesiones y tarifas de los servicios locales, internos de la provincia, no perturbe el funcionamiento de los servicios de la corporación, en cuanto ellos se extiendan fuera de la Capital Federal.

Art. 47. — Al finalizar el término de la concesión, la corporación entregará a la Nación y a la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, quienes ejercerán el dominio respectivo en proporción a sus derechos, en buen estado de conservación y en pleno funcionamiento, los inmuebles, instalaciones fijas, el equipo, etcétera, y todo cuanto forme parte de la explotación, sin cargo de indemnización alguna por los bienes incorporados durante los primeros cuarenta (40) años de la concesión. Los bienes incorporados con posterioridad serán igualmente transferidos, abonándose por ellos el valor de origen y demás gastos correspondientes, acreditados en la cuenta de primer establecimiento, con deducción de las amortizaciones realizadas, si las obras han sido ejecutadas con obligaciones. Si lo fueran por acciones, la amortización será la que se determine pericialmente. Entregará asimismo los fondos de renovación y fondos de material radiado, en la proporción que no hayan sido utilizados.

Art. 48. — La Nación se reserva el derecho de rescatar en todo tiempo la concesión, abonando el valor acreditado en la cuenta de primer establecimiento, con deducción de las amortizaciones, a la misma, que se hubieren realizado y reembolsado a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires en proporción a sus derechos.

Art. 49. — Los gastos que demande la ejecución de la presente ley, hasta obtener el funcionamiento de la corporación, se costearán con un fondo que deberá ser servido por las empresas a que se refiere el artículo 1º, las que tendrán derecho para repetirlos de

aquélla, en su oportunidad, y en la proporción de sus respectivos aportes y se incorporarán a la cuenta de primer establecimiento.

Dr. Roberto M. Ortiz.
Presidente.

Ingenieros: Manuel F. Castello. — Pablo Nogués. — Dr. Agustín Pestalardo.

Al Honorable Congreso de la Nación.

Buenos Aires, marzo 14 de 1934.

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a vuestra honorabilidad para someter a su consideración, por los fundamentos que informa el decreto de la fecha que en copia se acompaña, el problema legislativo sobre organización y coordinación de los transportes colectivos dentro de la Capital Federal y en su extensión a poblaciones de la provincia de Buenos Aires, que se plantea en la nota de la Intendencia Municipal e informe de la Comisión Especial que bajo expediente número 6.139, M, 1934, se agregan.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

AGUSTÍN P. JUSTO.
Leopoldo Melo.

Al Honorable Congreso de la Nación.

Buenos Aires, marzo 14 de 1934.

Vista la anterior comunicación de la Intendencia Municipal, entregando a la consideración del Poder Ejecutivo las conclusiones del informe de la Comisión Especial designada por la Intendencia Municipal de esta Capital para el estudio de la organización y coordinación de los transportes colectivos dentro del recinto de la ciudad y con pueblos limítrofes, y

CONSIDERANDO:

Que tanto en la comunicación de la intendencia como en las conclusiones del informe de la mayoría de la comisión a que ella adhiere, se plantea un problema de legislación federal de urgente solución, como es el de organizar el régimen legal del transporte de pasajeros y la circulación de los vehículos que le sirven de instrumento o sean tranvías, ómnibus, microómnibus y automóviles colectivos, que hasta el presente realizan esos servicios sin sujeción a plan alguno;

Que ese problema legislativo es de solución del Honorable Congreso de la Nación, porque la Constitución coloca entre las atribuciones del Congreso, en el artículo 67, inciso 12, la de reglar las actividades comerciales, marítimas o terrestres con las naciones extranjeras o de las provincias entre sí, y en el inciso 27 agrega que le corresponde al Congreso la jurisdicción exclusiva y local en el territorio de la Capital, y desde la organización nacional el Congreso ha venido ejercitando esas facultades, sancionando el Código de Comercio como ley general de las actividades comerciales, en las que se incluye lo relativo a las distintas formas del transporte de personas o mercaderías por agua o por tierra, dictando asimismo otras leyes especiales sobre ferrocarriles y otorgando concesiones para servicios de tranvías;

Que el Congreso de la Nación al dictar la ley orgánica municipal fijando al concejo y a la intendencia funciones determinadas, no ha renunciado ni podía renunciar a facultades constitucionales que integran sus poderes permanentes de legislación, los que, como todos los impuestos por la Constitución, son irrenunciables;

Que la solución doctrinaria del asunto en lo que se refiere a la competencia de la jurisdicción nacional, sobre los transportes, comunicaciones y actividades comerciales que se desenvuelven entre la Capital y una provincia o entre provincias entre sí, además de estar incorporada en leyes ha sido consagrada por la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia, entre otros, en los fallos que se registran en el tomo LXVIII, página 227 y tomo CIV, página 73;

Que una corporación si no constituye una entidad especial cuya personalidad emerja de la ley que la organice, sólo puede legar a esa personalidad dentro de las formas instituídas en la legislación nacional y no por ordenanzas o autorizaciones municipales, en razón de que por el inciso 11 del artículo 67 de la Constitución, es facultad del Congreso dictar los códigos;

Por estas consideraciones,

El presidente de la Nación Argentina

DECRETA:

Artículo 1º — Sométase al conocimiento y resolución del Honorable Congreso nacional, como poder constitucional correspondiente, el problema legislativo sobre organización y coordinación de los transportes colectivos dentro de la Capital y en su extensión a poblaciones de la provincia de Buenos Aires, que se concreta en la nota de la Intendencia Municipal, de fecha 9 del presente e informe de la Comisión Especial.

Art. 2º — Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y archívese.

Decreto Nº 38.608.

JUSTO.
Leopoldo Melo.

Buenos Aires, junio 25 de 1934.

Al señor ministro del Interior, doctor Leopoldo Melo.

S|D.

Por encargo de las comisiones de Negocios Constitucionales y Especial de Legislación Municipal que presido, tengo el agrado de dirigirme al señor ministro, con motivo del estudio que realiza acerca de la cuestión legislativa sobre organización y coordinación de los transportes colectivos dentro de la Capital Federal y en su extensión a poblaciones de la provincia de Buenos Aires, invitándole a concurrir a la reunión que celebrarán el día miércoles 27 del actual a las 14 horas, a fin de escuchar la opinión del Poder Ejecutivo, por existir en el seno de las mismas algunos miembros que entienden necesario conocer si el Poder Ejecutivo hace suyo el proyecto de ley que viene entre los antecedentes remitidos por mensaje fecha 14 de marzo próximo pasado.

Saludo al señor ministro con mi más distinguida consideración.

Alberto Iribarne,
Secretario.

Rodolfo Corominas Segura,
Presidente.

Buenos Aires, julio 6 de 1934.

Al Honorable Congreso de la Nación.

Al enviar a vuestra honorabilidad con anterior mensaje los antecedentes remitidos por el señor intendente municipal, sobre la coordinación de los transportes dentro de la Capital y su zona de influencia, el Poder Ejecutivo consideró que con esa actitud llenaba un deber impuesto por la armonía y el respeto recíprocos que debe mantenerse entre los poderes que la Constitución organiza al ejercitar éstos sus facultades propias, con relación a las cuales ellos son, respectivamente, guardianes y depositarios.

Dentro de ese criterio que el Poder Ejecutivo practica constantemente en lo que se refiere a sus facultades políticas y privativas, pensó que su acción inmediata debía limitarse a informar a vuestra honorabilidad de que otro cuerpo deliberativo se atribuía parte de sus poderes, como igualmente le habría dado aviso si una legislatura de provincia hubiera obrado en menoscabo de facultades del Congreso.

Habiéndose producido en el seno de las comisiones, a cuyo estudio se destinó la comunicación del Poder Ejecutivo, respetables manifestaciones de algunos de sus miembros en presencia del ministro del Interior, a estar de las cuales, para proseguir el trámite de ese mensaje se esperaba la colaboración del Poder Ejecutivo como colegislador, éste, sin abandonar su punto de vista inicial y movido por el propósito de que no se retarde o dificulte el estudio y solución de un urgente y trascendental problema que afecta a la crecida población de la Capital y de las ciudades comprendidas en su zona de influencia, viene a aportar esa colaboración.

Ante todo, el Poder Ejecutivo quiere dejar constancia de que el régimen por ley es no sólo el constitucional, sino también el único que daría bases seguras y estables para disciplinar y encauzar las dispersas y complejas actividades que se aplican a los transportes y determinar la concurrencia de los capitales indispensables para organizar esos servicios en forma de que resulten más eficaces y menos dispendiosos.

Aun para la municipalización se requeriría una ley del Congreso, si es que ha de atribuir

imperio a los mandatos de los incisos 12 y 27, del artículo 67 de la Constitución, que le otorga esa facultad, la que no ha renunciado ni podido renunciar en lo referente a la Capital, por dictar la ley orgánica municipal, porque los poderes constitucionales son irrenunciables.

Examinado el asunto como problema legislativo, se presentan como enseñanzas y ejemplos los practicados en otras ciudades para resolver problemas semejantes análogos y desfilan, asimismo, los argumentos en pro y en contra de los posibles métodos de solución.

El Poder Ejecutivo piensa que esa solución debe buscarse dentro de la mayor eficacia de los servicios y del menor costo, adaptándolos a las necesidades reales para no encarecer los transportes con una aplicación excesiva de capitales cuyos intereses costeará en definitiva el público y que, además, debe regularse esa concentración en forma de que la autoridad pública tenga su función constante y decisiva en resguardo de los intereses sociales y para impedir explotaciones o abusos.

Igualmente, considera que para tutelar dentro de una justa medida los intereses de las pequeñas empresas que realizan actualmente parte de esos servicios de transporte colectivo y hacer posible su incorporación a una sociedad anónima, como se propicia en el artículo 2º del proyecto de la mayoría de la Comisión Especial, es necesario reformar la legislación que gobierna las sociedades anónimas, dentro de la cual la mayoría de capitales tiraniza a la minoría.

Ese régimen de gobierno instituído en los códigos se inspiró en el criterio político que entonces predominaba en la organización de los poderes públicos, de la 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.

Con esta y otras salvedades y reparos que se señalarán en el curso de la elaboración de la ley, el Poder Ejecutivo presenta como base para iniciar la tarea legislativa, las conclusiones articuladas en el proyecto de la mayoría de la Comisión Especial designada por la intendencia municipal.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

AGUSTÍN P. JUSTO.
Leopoldo Melo.

II

Comunicación del Honorable Concejo Deliberante

Buenos Aires, julio 4 de 1934.

Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

Cúmpleme dirigirme a vuestra honorabilidad enviándoos copia autenticada de la minuta de comunicación sancionada por el Honorable Concejo Deliberante, en sesión de la fecha, referente al estudio de la coordinación del transporte colectivo en esta Capital.

Saludo a vuestra honorabilidad con toda consideración.

ZABALA VICONDO.
Ernesto Oyuela.

Buenos Aires, julio 4 de 1934.

Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

El Honorable Concejo Deliberante, en conocimiento de las gestiones realizadas ante el Poder Ejecutivo nacional por el intendente municipal, auspiciando la sanción de una ley destinada a conferir, por sesenta años, el monopolio de los servicios de transporte de pasajeros a una entidad controlada por un poderoso grupo financiero extranjero de servicios públicos;

CONSIDERANDO:

Que dichas gestiones han sido realizadas en completa violación de la letra y el espíritu de la ley orgánica municipal, dado que el Departamento Ejecutivo no requirió la necesaria intervención de este cuerpo, legítimo representante de la ciudad de Buenos Aires;

Que, como lo expresara este cuerpo en junio 27 de 1932, «el Departamento Ejecutivo carece de facultades para comprometer por su única y exclusiva gestión, a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires en la constitución de la pretendida corporación de transporte urbano;

Que el problema real del transporte urbano se plantea fundamentalmente, dentro de los límites del municipio de la ciudad de Buenos Aires, correspondiendo, por consiguiente, su solución a la jurisdicción municipal;

Que los problemas derivados del transporte de pasajeros entre esta ciudad y las comunas limítrofes, se solucionan ya con la sola intervención de los municipios afectados;

RESUELVE:

Dirigirse a la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, expresándole que en opinión de este cuerpo, la gestión del intendente, relacionada con un proyecto de ley de monopolio del transporte urbano, es contraria a las disposiciones de la ley orgánica municipal y que este Honorable Concejo Deliberante, en virtud de la mencionada ley, tiene atribuciones propias para conocer y resolver en materia de transporte de pasajeros.

Saludo a vuestra honorabilidad con toda consideración.

III

Proyecto de resolución

La Honorable Cámara de Diputados

RESUELVE:

Artículo 1º — El problema de la coordinación del transporte urbano de la ciudad de Buenos Aires, de acuerdo con lo establecido por la ley número 1.260, es de naturaleza municipal.

Art. 2º — Pasen los antecedentes a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, para que resuelva lo que corresponde.

Art. 3º — Comuníquese, etc.

Alberto Iribarne.

IV

59-Of. v-1934. — Intendencia Municipal de Las Flores. — Solicita la aprobación.

160-Of. v.-1934. — Concejo Deliberante de General San Martín. — Solicita el rechazo.

99-P-1934. — Sociedad de Fomento Progreso de Villa Crespo. — Rechazo.

113-P-1934. — Comisión Nacional de Defensa del Transporte Automotor e Industrias Afines. — Rechazo.

128-P-1934. — Sociedad de Fomento, Juan Bautista Alberdi. — Rechazo.

158-P-1934. — Centro de Fomento y Cultura, Villa General Mitre. — Rechazo.

162-P-1934. — Asociación de Fomento y Cultura Flores Sud. — Rechazo.

165-P-1934. — Boullosa, Abelardo. — Solicita el rechazo del proyecto y, en caso contrario, la concesión a tarifa reducida.

201-P-1934. — Asociación de Fomento y Cultura, Rivadavia. — Solicita pase el asunto al Concejo Deliberante.

265-P-1934. — Comité Popular pro mejoras edilicias en la zona Sudoeste. — Idem.

274-P-1934. — Comisión Administradora de la Federación de Líneas de Autos Colectivos. — Rechazo.

282-P-1934. — Asociación, José Manuel Estrada. — Que pase al Concejo Deliberante.

292-P-1934. — Sociedad Unión Obreros Municipales. — Rechazo.

310-P-1934. — Asociación Argentina de Importadores de Automóviles y Anexos. — Rechazo.

382-P-1934. — Centro Protección Chauffeurs. — Rechazo.

418-P-1934. — Asociación, José Enrique Rodó. — Que pase al Concejo Deliberante.

421½-P-1934. — Asociación de Concesionarios y Empresarios de Omnibus de la Capital. — Formula observaciones.

455-P-1934. — Boullosa, Abelardo. — Reitera su solicitud anterior.

924-P-1934. — Corporación Argentina de Concesionarios de Omnibus. — Rechazo.

521-P-1934. — Asamblea de Sociedades de Fomento de la Capital Federal. — Rechazo.

548-P-1934. — Asociación de Concesionarios y Empresarios de Omnibus de la Capital. — Solicita la aprobación con modificaciones.

742-P-1934. — Unión Vecinal de Fomento, Doctor Roque Sáenz Peña. — Rechazo.

799-P-1934. — Comisión de Defensa del Transporte Automotor e Industrias Afines. — Rechazo.

924-P-1934. — Corporación Argentina de Concesionarios de Omnibus. — Formula observaciones.

987-P-1934. — Asociación Argentina de Importadores de Automóviles y Anexos. — Formula observaciones.

989-P-1934. — Agrupación de Afiliados a la ley número 11.110. — Solicita se contemple su situación en la ley a dictarse.

997-P-1934. — Unión Industrial Argentina. — Formula observaciones.

1.111-P-1934. — Asociación de Fomento Edilicio, Bernardino Rivadavia. — Rechazo.

1.010-P-1934. — Sociedad de Servicios Ultrarrápidos. — Solicita el reconocimiento de sus derechos.

1.150-P-1934. — Centro Unión Afiliados a la ley número 11.110. — Formula observaciones.

1.191-P-1934. — Unión Vecinal Liniers Sur. Rechazo.

1.295-P-1934. — Unión Vecinal pro Fomento de Saavedra. — Rechazo.

1.317-P-1934. — Unión Vecinal pro Fomento Agronomía y Biblioteca Popular. — Rechazo.

COMISIONES DE NEGOCIOS CONSTITUCIONALES Y ESPECIAL DE LEGISLACION MUNICIPAL.

Dictamen de la minoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Negocios Constitucionales y Especial de Legislación Municipal, en minoría, han considerado los mensajes y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, sobre coordinación de transportes colectivos de pasajeros en la Capital Federal y sus prolongaciones en los pueblos que la rodean, como también las solicitudes y peticiones que con tal motivo han dirigido a vuestra honorabilidad y a las comisiones, diferentes empresas y particulares; y, por las razones que dará el miembro informante, os aconseja no le prestéis vuestra aprobación.

Sala de la comisión, enero 23 de 1935.

Alberto Iribarne. — Américo Ghioldi. — Alejandro Castiñeiras.

Sr. Acosta. — Pido la palabra.

Sr. Arce. — Entiendo que está a consideración la orden del día número 146 y que la palabra corresponde al miembro informante.

Sr. Acosta. — Breves palabras voy a pronunciar para no molestar la atención de los señores diputados, ni el trámite de los asuntos que se dispone considerar.

Yo también voy a desertar de la tarea que está por realizar esta Cámara. He creído siempre que es inoportuno y arriesgado agregar en estos instantes, nuevos motivos de inquietud y alarma a la vida pública argentina. Creo que la actitud de la Honorable Cámara en estos momentos, incorporando a sus tareas en esta forma anárquica este asunto de la coordinación de los transportes en la Capital, no hace sino agregar un motivo más para que se avive esta inquietud que yo no sé hasta dónde va a llegar, ni en qué va a reventar. *(Murmullos en las bancas).*

No es mi propósito hacer indicaciones, ni llevar una preocupación al sector de la derecha, que sabrá lo que hace pero sí tengo el deber y también el derecho de fijar categóricamente mi posición. Me retiro, no sólo por haberse agregado en esta forma rara a los asuntos a tratar, la coordinación de los transportes de la Capital, sino también por haberse postergado las elecciones que debieran realizarse en noviembre próximo, por meras razones políticas y sólo para perjudicar a la Unión Cívica Radical.

Nada más.

Sr. Presidente (Fresco). — Tiene la palabra el señor miembro informante de la mayoría.

Sr. Aguirrezabala. — Le ruego al señor diputado me permita pronunciar algunas palabras.

Sr. Arce. — No tengo inconveniente.

Sr. Aguirrezabala. — Las palabras que acaba de pronunciar mi colega el señor diputado Acosta, me obligan a decir muy pocas.

Este asunto, de indudable trascendencia frente a los intereses públicos que involucra, obligó a los diputados radicales a requerir una consulta a las autoridades de nuestro partido, para conocer cuál era el pensamiento del partido sobre este problema. Con mi colega, el señor diputado Acosta, formulamos la cuestión en el seno del comité nacional del partido. Hice allí la expresa manifestación, que reitero esta noche en forma categórica, de que no

supeditaba mi mandato de diputado a las disciplinas o a las orientaciones de los comités políticos, porque entendía que en el seno de la Cámara era representante de un organismo político, pero más que ello representante del pueblo de la Nación, pero que deseaba armonizar mi acción de legislador, con el pensamiento del partido en la materia que como legislador debía tratar en el seno del Congreso.

Se nombró una comisión que preside el ingeniero Boatti y esa comisión no se ha expedido; no ha dicho cuál es su opinión sobre este asunto, seguramente por falta de tiempo; pero yo, como diputado de la Nación, frente a él, en el momento en que el Congreso debe tratarlo, recupero toda la libertad de acción, que tengo derecho y que defiendo íntegramente en toda su extensión como diputado del pueblo argentino, para fijar con criterio propio y personal los asuntos que se traen a la consideración del Congreso. Lamento que la comisión referida no haya dado opinión públicamente, pero sé que con mi voto no voy a ponerme en contradicción con la de ella.

La Honorable Cámara tiene, sin nuestra presencia, número para tratar éste y otros asuntos, pero he querido decir estas palabras para dejar sentada nuestra posición en este asunto y cuál es la actitud que vamos a adoptar en estas circunstancias, sin perjuicio de que al tratarse el asunto y después de los informes que se produzcan, me permita sugerirle a la Honorable Cámara algunas modificaciones que tal vez ella considere conveniente o que correrán la suerte que el cuerpo decida darles. *(¡Muy bien! ¡Muy bien! Aplausos).*

Sr. Presidente (Fresco). — Tiene la palabra el señor miembro informante de la comisión.

Sr. Arce. — En otra oportunidad, no me sentiría capaz de mezclar cuestiones ajenas al debate en sí, en el momento en que debo producir un informe en nombre y representación de dos comisiones de la Honorable Cámara; pero la actitud de uno de sus sectores y las palabras que acabamos de escuchar, demuestran acabadamente que este asunto, que no es político, ha sido considerado como tal. De otra manera no sería concebible, cómo un hombre de la información y hasta de la cultura parlamentaria, en la forma de expedirse, del señor diputado por la Capital, que fundó la actitud del sector socialista, se refiriese, a propósito de la coordinación del tráfico urbano, al decano de la Facultad de Medicina, a los despachos de la Comisión de Higiene y a los viajes en avión. No se explicaría, tampoco, que uno de los diputados por Entre Ríos, anunciase, como lo ha hecho, su decisión de retirarse del recinto porque no quiere comprometerse en la consideración de este asunto, en virtud de que la Honorable Cámara ha postergado las elecciones que debían realizarse en el próximo mes de noviembre.

Todo esto demuestra, señor presidente, y no me asombra, porque ya estoy acostumbrado a a ello, que la actitud del Parlamento argentino se hace cada vez más confusa y que los que más vociferan en defensa de la democracia, son los que más conspiran contra ella. Y llegará un momento en que el pueblo argentino, inclusive los ciudadanos que los votan habitualmente, arrojará a los diputados de la Cámara, como Jesús, a los mercaderes, del templo, no porque lo sean en el sentido comercial de la palabra, sino porque viven traficando todo el año con las clientelas electorales y no se atreven a afrontar la discusión de los asuntos de verdadero interés público, votando por *sí* o por *no*, pero defendiendo sus ideas.

El sector socialista se ha retirado, señor presidente, porque la razón no lo acompaña en este asunto, porque no tiene argumentos para combatir el despacho y porque se da cuenta, tardíamente, que ha jugado una mala partida electoral colocándose entre dos paragolpes: el de la coordinación nacional y el de la coordinación urbana y porque ahora teme el aplastamiento, prefiere retirarse y esquivar el bulto.

Decano de la Facultad de Medicina, ha dicho el diputado Ghioldi... ¿Y por qué no? Un grupo que detentaba el gobierno de aquella casa y que ha merecido repetidas veces el apoyo del sector socialista, llegó, a tal extremo en los excesos al dirigirla, que hasta los propios adversarios del «Arcismo», encontraron que la única solución era elegirme decano, en momentos en que, totalmente alejado del gobierno de la universidad, me aprestaba a cumplir compromisos de orden científico fuera del país. Por eso, cuando me convencí que ese mismo grupo conspiraba contra la tranquilidad de la Universidad de Buenos Aires, a la que debo todo lo que soy, prolongando su acefalía, me puse en movimiento y declaré que aceptaría el decanato para evitar la maniobra.

La higiene... ¿Pero qué tengo que ver yo con los despachos de la Comisión de Higiene?

El despacho que debo informar lleva fecha 23 de enero de 1935, o sea más o menos ocho meses de antigüedad con relación a los despachos de la Comisión de Higiene.

—Ocupa la Presidencia, el señor vicepresidente 1º de la Honorable Cámara, don Antenor R. Ferreira.

¡Y hasta se me critica que haya vuelto en avión! Los mismos que nos gritan todos los días que queremos sostener la vetustez de los tranvías y de los ferrocarriles, contra el progreso de la técnica moderna representada por el transporte automotor, me reprochan que, en cumplimiento de mis deberes de diputado, haya viajado en avión para asistir a las sesiones. Sí, señor presidente; he venido en avión y volveré a tomarlo, cuando el Congreso haya clausurado sus sesiones, para llenar compromisos contraídos y seguir cumpliendo con mi deber, no con declamaciones estériles, no con fantasmagorías más o menos antojadizas, sino realizando obra útil y desarrollando en la vida pública y privada, de acuerdo con sus condiciones, todo aquello que uno puede realizar en beneficio de la sociedad en que vive. *(¡Muy bien! ¡Muy bien! Aplausos).*

Terminado este exordio, por el que, repito, pido excusas a la Honorable Cámara, porque sé que no es correcto intercalar estas cuestiones en los informes parlamentarios, vengamos al asunto, no sin antes recordar los versos que hace un momento repetía a un diputado, extrañado de que hubiese prescindido del veneno de algunas palabras que la Honorable Cámara ha podido oír: «No te irrites ni te enojes, cuando te insulten los necios. ¿Acaso a ladrar te pones cuando te ladran los perros?... *(¡Muy bien! ¡Muy bien!).*

Señores diputados: El asunto cuya solución se procura es uno de los más importantes que ha debido tratar esta Legislatura. Importancia económica, social, política, en el alto sentido de la palabra, e importancia institucional, por cuanto este Congreso, en el que se encuentran representados todos los sectores de la opinión y todas las provincias argentinas, tiene el deber de defender la seguridad y el orden en esta ciudad transformada hace ya más de cincuenta años, en medio de luctuosos acontecimientos, en Capital de la República y sustraída, por lo tanto, en materia de gobierno, a la sola voluntad de los que en ella viven, para ser entregada al criterio ilustrado y previsor de todos los argentinos, representados en esta Cámara y en el Senado, porque así lo ha querido la Constitución nacional y porque así lo determinaron los acontecimientos a que me acabo de referir.

¿Por qué es importante? Porque la ciudad de Buenos Aires ha adquirido una extensión y un desarrollo económico tal, que casi todos sus problemas administrativos municipales exigen la intervención de los poderes públicos con el propósito de evitar que el interés individual predomine sobre el colectivo, o si quieren mejor los señores diputados, que la libertad individual, en uso de derechos consagrados por la Constitución, se desenvuelva en forma tal que

llegue a molestar, a herir o a disminuir el derecho de los demás. Y esto que no es una novedad, pasa en todas las agrupaciones urbanas del mundo, y Buenos Aires tiene el honor de ser una de las más grandes agrupaciones urbanas del mundo.

Los señores diputados comprenderán que al expresarme así, me refiero, no solamente al caos, que impera en el tráfico de la ciudad de Buenos Aires, sino el caos económico social que puede terminar en una perturbación política, que derivaría de que cada uno, en uso de su libertad y con la ayuda de las mayorías que predominan desde hace un tiempo en la ciudad, haga buenamente lo que se le antoje, defendiendo su derecho, sin respetar el de los demás, al que atropellan a diario, moral, económica y materialmente. *(¡Muy bien! ¡Muy bien!).*

Importa, además, una cuestión de higiene social, porque es bien sabido que en algunas de las actividades del tráfico colectivo de la ciudad de Buenos Aires, se encuentran representadas ideas y orientaciones que conspiran contra la nacionalidad.

La cuestión tiene, en realidad, dos aspectos: el aspecto constitucional, que ha sido larga e intensamente debatido por los señores diputados socialistas, en el afán de querer atribuir al Concejo Deliberante o a la Municipalidad de Buenos Aires, competencia en este asunto, y la cuestión misma, o sea su fondo. Me he de ocupar ordenadamente de las dos, para terminar mi exposición con una síntesis de lo que este proyecto significa, por lo que se refiere al debate en general, con prescindencia de la estructura particular del proyecto, porque conservo todavía, viejos recuerdos de las buenas prácticas parlamentarias que exigen que eso se aborde a su debido turno, en el debate en particular.

¿Por qué es que este asunto corresponde al Honorable Congreso y no a la Municipalidad de Buenos Aires? Porque el Congreso es la Legislatura local.

Buenos Aires, Capital de la provincia que tengo el honor de representar, hasta el año 1880, tenía ya varios siglos de existencia cuando fué sorprendida, con el mejor propósito, con la más grande de las finalidades pero en forma violenta, como se han hecho todas las evoluciones políticas en éste y en los demás países, por la revolución de junio de 1880. El presidente Avellaneda quería terminar con la cuestión Capital de la República. Y así — hablo con mi espíritu de porteño, y hago historia; no pretendo molestar a nadie; tengo real veneración por las grandes calidades de aquel eximio mandatario — y así, con un Congreso ad hoc, constituído por una minoría que posteriormente se trasformó en mayoría, con una legislatura preparada ad hoc, se dió cumplimiento al artículo 3º de la Constitución nacional y se resolvió que la ciudad de Buenos Aires dejaría de ser Capital del Estado del mismo nombre, para ser la Capital de la República.

Ese día los argentinos tuvieron su ciudad Capital: Buenos Aires perdió la suya; el distrito federal mató a la ciudad; nació la sede del gobierno nacional, y murió la autarquía administrativa de la ciudad fundada por don Juan de Garay. Es eso lo que no quieren comprender o no quieren confesar los señores diputados del sector socialista, que con alguna frecuencia — como ocurrió últimamente, cuando se discutió la unificación de los impuestos internos —, hablan un poco despectivamente de la autonomía de las provincias, pero cuando llega el momento de «contar los cobres», no tienen inconveniente en considerar a la ciudad de Buenos Aires como si fuera una provincia.

La ciudad de Buenos Aires, a partir de 1854, cuando el Estado de Buenos Aires, libre e independiente, separado de la Confederación, se dió una Constitución, en virtud de ella y por dele-

gación de sus poderes políticos, tenía autonomía municipal a la manera de todos los otros partidos o distritos de la provincia de Buenos Aires. Pero, insisto, todo eso murió en 1880, para que la ciudad de Buenos Aires se transformase en el distrito federal, Capital de la Nación Argentina. Y este nuevo régimen, nacido en 1880, ha sometido a esta ciudad, no al libre albedrío administrativo de los que en ella viven o residen, sino a la voluntad soberana de todo el Congreso, en el que están representadas la ciudad y todas las provincias y a la voluntad del presidente de la República, instituído por la Constitución nacional, jefe inmediato de la ciudad.

El Concejo Deliberante no es un cuerpo político: es un cuerpo administrativo. Y cuando ejerce alguna función política, como es la de votar impuestos o tasas municipales, procede por delegación. En ningún caso, como cuerpo colegiado, por esencia de su constitución y organización, puede asumir una función política que le sea propia: siempre es por delegación. Y los poderes — el Congreso y el Poder Ejecutivo — que le han dado la ley número 1.260 y las que posteriormente la modificaron, le pueden aumentar o reducir lo que le dieron, y aun quitárselo, haciendo administrar la ciudad de Buenos Aires, como ya ha ocurrido varias veces, por decreto y por ley, por una comisión nombrada por acuerdo entre el presidente de la República y el Senado nacional.

La Municipalidad de Buenos Aires, o el departamento deliberativo de la misma, no se mueve jurídicamente, sino en virtud de normas legales, dictadas por el Congreso o sea por los representantes de toda la Nación y promulgadas por el presidente de la República.

Por todo esto el Concejo Deliberante nada tiene que objetar si el Congreso nacional se avoca a una cuestión administrativa, cualquiera de las que conciernen al municipio de la ciudad de Buenos Aires.

Además, es necesario tener en cuenta que entidades financieras e intereses económicos, que deben ser contemplados al sancionar esta ley, emergen de leyes anteriores dictadas por el Honorable Congreso y que el Concejo Deliberante no puede modificar ni alterar porque sus resoluciones serían irritas. Aparte de eso, en la solución de este asunto deben contemplarse cuestiones vinculadas al tráfico interestadal o si se quiere al tráfico entre provincias y la ciudad de Buenos Aires, cuestiones que no pueden ser resueltas por la Municipalidad de esta ciudad. Así lo han reconocido implícitamente los señores diputados cuando, reiteradas veces, han solicitado el voto de la Cámara o por lo menos, el despacho de alguna comisión para que la Municipalidad estuviese autorizada a concertar con los municipios vecinos combinaciones económicofinancieras que le permitiese resolver el asunto. A confesión de parte relevo de prueba.

Ellos saben que el Concejo Deliberante no tiene facultades para decidirlo. La cuestión, pues, no corresponde a la Municipalidad sino al Congreso y le atañe exclusivamente, porque sobre este distrito federal y sobre los territorios nacionales es el Honorable Congreso, como legislatura local, el que tiene jurisdicción. Agregándose, por lo que respecta al presidente de la República, que es expresamente por la Constitución el jefe político y administrativo inmediato de la localidad.

Me parecería superfluo, hasta descomedido para la preparación de los señores diputados que me escuchan, insistir más sobre este aspecto de la cuestión. Dejo por aclarada la fase constitucional en el sentido de que corresponde al Congreso la dilucidación de este asunto y paso a ocuparme de la cuestión misma.

Es absolutamente indispensable que el Estado intervenga en el problema del transporte colectivo en la ciudad. Lo que ocurre en nuestras pequeñas comunas de provincia, acontece todavía en municipios más considerables,

en que el cuerpo municipal, elegido por vecinos argentinos y por algunos otros en representación de los extranjeros, pueda administrar todos los intereses comunes. Así ocurre y está mandado en la Constitución de muchas provincias argentinas, que lo han establecido en las leyes orgánicas de sus municipalidades. Conozco bien, solamente, la de la provincia de Buenos Aires, que podrá ser siempre presentada como modelo en ese sentido.

Pero andando el tiempo y a medida que crecían los centros urbanos, las cuestiones devenían más complejas. Hay mayor número de intereses y éstos chocan y, entonces, el Estado empieza a contemplar la necesidad de intervenir para coordinarlos; y siendo un trabajo o una tarea que individualmente podían realizar todos los que lo deseaban, el tráfico colectivo de pasajeros y cargas empezó a convertirse en un verdadero servicio público.

Así ha ocurrido en todos los países, lo mismo en los países de tradición lenta y de progreso seguro — he nombrado a Inglaterra — como en países unitarios, de tipo revolucionario y más movedizos — he nombrado a Francia —. Allí donde ha habido una apreciable aglomeración urbana, el Estado se ha visto obligado a intervenir. No era ya suficiente que el alcalde o el intendente municipal se ocupasen de dar reglas para coordinar el tráfico; no era bastante que los cuerpos municipales dictasen las ordenanzas con que habitualmente se resuelven esos eventos en los pequeños municipios. Eran tan importantes los intereses en juego, había una tendencia tan natural a la asociación del capital necesario para el desarrollo de esos problemas de tráfico, que se sucedían a los individuos las asociaciones y éstas podían cometer abusos, por lo cual el Estado debía actuar en virtud de que no se trataba ya de una simple cuestión de intereses individuales, sino de una compleja y grande cuestión de interés colectivo.

Y así ha ocurrido; y en los últimos tiempos, tanto fué así, que en Francia, cuya organización es unitaria, el Consejo de Estado, lentamente ha ido afirmando una jurisprudencia administrativa por la cual el problema del tráfico colectivo se ha convertido en un verdadero servicio público, pero al propio tiempo que eso se hacía, no se olvidaron los altos cuerpos administrativos del Estado, de los intereses que quedaran tendidos a lo largo del camino y se ha llegado a esta ecuación: el respeto por esos intereses debía tener, por lo menos, tanta importancia como el respeto por el progreso técnico.

Es necesario que las naciones evolucionen, que los individuos y las grandes agrupaciones urbanas aprovechen del progreso técnico moderno, pero no es posible que eso se haga desordenadamente, prescindiendo de los intereses creados para servir a las poblaciones que diez o veinte años antes tenían también cuantiosos intereses, para los cuales esas otras instituciones o asociaciones que gobernaban el tráfico, eran suficientes.

De esta manera se ha llegado al equilibrio de los derechos económicos y sociales. Disculpe la Honorable Cámara si empleo una expresión vulgar: no se trata de dar vuelta la tortilla a objeto de oprimir a los que oprimieron; se trata de evitar que se oprima a los oprimidos, haciendo que no puedan ser más oprimidos, pero que no se transformen, por eso, en opresores.

Y si hay derecho a respetar el progreso y la técnica moderna, con el propósito de que los individuos que viven en una aglomeración urbana se encuentren en mejores condiciones de confort y de seguridad, no hay el derecho de perturbar ni de herir los intereses creados con anterioridad para el servicio de esas mismas aglomeraciones. *(¡Muy bien! ¡Muy bien!).*

Y así, lentamente, se ha hecho la evolución y se ha reconocido cuando menos, el derecho de aquellos que quedaban postergados en virtud del avance de la técnica, a retomar las nuevas actividades, a ser ellos los explotadores de los nuevos inventos con el pro-

pósito de coordinar, de balancear, de equilibrar y de respetar el progreso de la ciencia o los derechos adquiridos en servicio de la población. Se han requerido, por otra parte, disposiciones económicas y financieras, de una complejidad alta que obligaban al Estado a intervenir, hasta que, finalmente, se han transformado todos estos problemas en reales servicios públicos, que en el Estado estatista — digamos así — los gobiernos los han podido ejercitar directamente o por intermedio de las municipalidades, unas veces con buen resultado, aunque en la mayoría con mal resultado, porque el Estado administraba mal; otras veces se delegaba la potestad del Estado, desde que se trataba de un servicio público, pero controlando a aquel a quien se había confiado la delegación.

Esa ha sido la solución más general del problema. Así se lo ha resuelto en la vieja Europa y en las grandes concentraciones urbanas de Estados Unidos; así se lo ha resuelto gracias a un conflicto sin fin, que es el mismo a que se podría llegar en la ciudad de Buenos Aires y en la segunda ciudad de la República, en Rosario de Santa Fe, donde el tráfico colectivo de pasajeros está coordinado y existe una asociación de quienes, antiguamente, explotaban las líneas de tranvías y concesiones de ómnibus y el municipio mismo, con brillante evidencia: la asociación mixta no sólo ha podido cumplir con todos sus compromisos con la empresa que dió base a la formación de esa sociedad, sino que repartió dividendos que se aproximan al 7 %. Tenemos, pues, un ejemplo dentro del país y nos viene de una ciudad de la intensidad comercial de Rosario, con población superior a 500.000 habitantes, y que empieza a los efectos de la complejidad del tráfico. ¡Qué no habríamos de sentirlo nosotros con nuestros 2.500.000 habitantes, cuando todos los días somos testigos de la absoluta imposibilidad de marchar más en Buenos Aires, donde pasa adelante el más audaz, aunque quede la propiedad ajena por el suelo, aunque quede una anciana despedazada entre las ruedas o aunque se maten siete u ocho pasajeros del vehículo que, porque se llama colectivo, cree que tiene derecho a llevarse por delante a la colectividad.

Sr. Bosano Ansaldo. — El antecedente de Rosario, no lo favorece mucho al señor diputado.

Sr. Arce. — Haría votos, señor diputado, para que la coordinación de Buenos Aires sea mejor que la de Rosario.

Sr. Bosano Ansaldo. — Por mala que sea ésta, siempre sería mejor que la de Rosario.

Sr. Arce. — En Londres, no solamente se ha tratado de coordinar el tráfico en lo que se ha llamado el condado, sino que se coordina el tráfico de una extensísima zona de aglomeración urbana que comprende alrededor de 10.000.000 de habitantes y en la que, por tanto, está comprendida una serie de condados con otras tantas autoridades. En París se ha hecho exactamente lo mismo.

Hace ya algún tiempo que el Concejo Deliberante sancionó una ordenanza con ánimo de que se estudiase este problema, pero esa ordenanza fué vetada por el intendente municipal, y éste nombró una comisión para que realizase ese estudio. Esa comisión produjo su dictamen, que corre impreso y que estoy seguro es conocido de todos los señores diputados; es la que presidió el ex ministro de Obras Públicas, doctor Roberto Ortiz, y del estudio de esa comisión surgieron dos despachos: uno de la mayoría, en el que se autorizaba la creación de una corporación de transportes para la ciudad de Buenos Aires, por ley; y otro, de la minoría en que, reconociendo exactamente la necesidad de coordinar el tráfico, sometía la cuestión a la Municipalidad de Buenos Aires.

El señor presidente de la República, haciendo suyo el proyecto de la mayoría, lo envió al Congreso y después de invitaciones expresas y concretas de las comisiones a las que fué destinado, envió un segundo mensaje en el que se definía claramente que, en tér-

minos generales y sin que fuera óbice para que se introdujeran algunas modificaciones, el Poder Ejecutivo hacía suyo el proyecto de la mayoría de la comisión nombrada por el señor intendente municipal.

Esta fué la materia que en definitiva la Cámara sometió a sus comisiones de Negocios Constitucionales y de Legislación Municipal reunidas. Examinada con una oposición pertinaz, obstinada, sistematizada de los señores diputados socialistas que forman parte de las mismas, se llegó a nombrar una subcomisión. En tal carácter se designó a todos los diputados integrantes de la Comisión de Legislación Municipal, que tengo el honor de presidir. Sobre un anteproyecto que en mi carácter de presidente presenté, ésta produjo su despacho. El antedespacho, aprobado por la subcomisión de las dos comisiones reunidas, o sea por los miembros de la Comisión de Legislación Municipal, fué a las dos comisiones en pleno con asistencia del señor ministro del Interior y del señor intendente municipal.

Después de un larguísimo debate y de una serie de trabajos minuciosos, se consiguió redactar un despacho que, no subscripto de inmediato, fué objetado en ciertas cláusulas con posterioridad por algunos señores diputados. Como consecuencia fué indispensable rehacer el trabajo e introducirle pequeñas modificaciones que dieron por resultado el proyecto que figura en la orden del día número 146, con la discrepancia del señor diputado por Buenos Aires, doctor Guglialmelli, quien, estando de acuerdo con el texto del despacho, entiende que una vez concertada la coordinación de transportes el decreto del Poder Ejecutivo que la organice debe venir al Honorable Congreso para ser ratificado.

He planteado así, ante los señores diputados, la historia de este despacho, a fin de despejar la novela que en el largo término de un año y algunos meses se ha bordado en torno de este proyecto que hoy algún señor diputado decía definitivamente enterrado y desechado, lo que no parece ser cierto a estar a lo que dijo el señor diputado Noble, que este proyecto tenía preferencia acordada por la Honorable Cámara y al hecho, bien sugerente por cierto, de que en este momento lo estemos considerando.

¿En qué consiste este proyecto? Advertido de la dificultad que significaría para el Congreso, dadas las eternas cuestiones de política que lo agitan y que a veces malogran sus sesiones, y dado el trabajo de control de la acción del Poder Ejecutivo, tan brillante y profusamente realizado por el sector socialista y por algunos otros sectores de la oposición y también, por diputados de la mayoría, parecía lógico que no fuera posible que el Congreso se contrajera a tratar un proyecto meticulosamente estudiado del punto de vista técnico, económico y financiero. Esta convicción era tan firme, en mi espíritu por lo menos, que analizando lo ocurrido en otros países semejantes, se pudo saber que se había requerido tiempo y a veces dos y tres lustros para llegar a una solución definitiva. Así en Londres se dictaron dos o tres leyes, que poco a poco trataron de coordinar el tráfico hasta que, finalmente, el Parlamento se decidió por la coordinación de los grandes grupos financieros, en los cuales delega, controlándolo, el derecho de realizar la función del tráfico colectivo de pasajeros en aquella enorme aglomeración humana.

Ese convencimiento se hacía más cierto en mi espíritu cuando, estudiando el despacho de la comisión, encontraba que se requerían muchas condiciones y mucha ilustración y asesores de distintas clases para comprender el texto del proyecto y ahondar los distintos aspectos que ofrece y dar así una solución que pudiera ser aprobada por el Congreso.

¿Se imagina, si eso ocurría a un diputado, qué es lo que hubiera sido en la subcomisión, qué es lo que hubiera sido en las dos comisiones reunidas, qué es lo que hubiera sido en el seno de esta Honorable Cámara, cuando a veces sobre artículos prístinos y

claros, que no se prestan a dudas de ninguna clase, es necesario dejar constancia, en largos discursos, de los motivos por los cuales se vota ese artículo? ¿Acaso no hemos asistido esta noche a una de esas incidencias, como si la interpretación que han de dar el poder administrador que ejecuta y el poder judicial que juzga, ha de lograrse por la regla tradicional de lo que dijeron los que hablaron o por lo que callaron los que no hablaron?

En esas condiciones, señor presidente, tuve la convicción de que el Congreso no podría resolver este problema sino en 6, 8 ó 10 años. Mientras tanto, golpeaban a la puerta los ingentes intereses de la población de Buenos Aires, comprometidos y a riesgo de ser colocados un buen día en la misma condición en que lo fueron en la ciudad de Rosario, cuando se suspendió el tráfico de tranvías y cuando estalló una de esas pequeñas revueltas que generalmente no degeneran en una convulsión política, pero que pueden derivar a ella. ¿Qué habría de ser de la ciudad de Buenos Aires el día que el 90 % de las compañías de ómnibus estuvieran en bancarrota y con arreglo al Código de Comercio debieran recurrir a los tribunales? ¿Qué habría ocurrido con las empresas tranviarias que hace cuatro o cinco años no pagan, no ya dividendos, sino ni siquiera las obligaciones hipotecarias que tienen con las acciones preferidas? ¿Qué habría ocurrido con las empresas tranviarias que no pagan los impuestos que deben al municipio? Habrían cesado los servicios o se habrían presentado en quiebra a los tribunales, con vergüenza para esta enorme aglomeración de dos millones y medio de habitantes y con consecuencias políticosociales que no es posible prever. ¿O es que acaso se estaba deseando que eso ocurriera? ¿O es que se esperaba que se agotara la paciencia de la población de esta gran ciudad, de los que transitan todos los días por ella y que tienen el derecho de que el gobierno se preocupe para que lo hagan con libertad? ¿Se buscaba todo eso para provecho electoral o político? ¿Y es a semejante consecuencia a lo que quieren que asintamos?

La Honorable Cámara conoce cuál es mi situación política. Con intenso dolor me alejé del partido a que he pertenecido tradicionalmente, pero de lo que no me puedo substraer, es de mi situación de diputado que representa a la provincia de Buenos Aires y que me impone deberes a cumplir. Por eso estoy aquí, por eso he tolerado que se me agravie, que se me insulte, que se me amenace y creía que hoy se consumaría el atentado tantas veces anunciado. En cambio, los señores diputados ven que los que tantas veces agredieron, que los que tantas veces insinuaron malevolentemente dicterios y alusiones que no pueden ser tolerados por hombres dignos, han vuelto la espalda porque no tienen razón y porque no son capaces de decirlos frente a frente.

Fué entonces que, aguzando el ingenio, me encontré con que este problema económico y social, pero al fin administrativo y financiero, deberá ser encarado de otra manera: deberá ser resuelto llamando a todos los interesados, a los que de una u otra manera, por los viejos procedimientos, por los más modernos o por los últimos en que se aprovechan los progresos de la técnica, efectúan el transporte colectivo de pasajeros, diciéndoles que el caos actual no puede persistir; que los poderes públicos exigen que se ponga orden, que se coordine el tráfico; que los poderes públicos no pueden, sin riesgo de incurrir en inconsecuencia con sus propias resoluciones, pasar por encima de un subterráneo que ha costado millones de pesos oro y permitir que se lancen a una competencia desleal y prohibida por la ley de concesión, decenas de líneas de ómnibus y veintenas de líneas de colectivos.

Eso no es honesto y la honestidad debe ser norma de las personas como de las colectividades. El gobierno, que ha acordado concesiones determinadas para el servicio público que hacen los subterráneos, no puede mirar indiferente que caiga verticalmente el número de

pasajeros transportados a la sombra de una ley de la Nación y con garantías económicas y financieras abonadas por su firma en una ley, mientras la Municipalidad de Buenos Aires, por motivos o por móviles que prefiero no calificar, lanza sobre las mismas calles y por los mismos tráficos, sobreponiendo al cien por ciento de recorridos, ómnibus y colectivos a granel que no hacen sino producir la ruina de las empresas que gozan de concesiones acordadas por el Honorable Congreso de la Nación. *(¡Muy bien! ¡Muy bien!).*

Hay que llegar a esos interesados y afirmar el derecho del Estado para dictar leyes de control, diciéndoles: delego la potestad de hacer este servicio público en ustedes y a partir de este momento, dentro de ciertas normas y de ciertas reglas que están aquí, concierten ustedes sus intereses para que no haya superposiciones antieconómicas, para que en los distritos en que baste un servicio determinado, sólo quede ese servicio; para que en las aglomeraciones de la ciudad en que sea indispensable un tráfico subterráneo, o a nivel, ligero o pesado, se lo haga, pero sin exceso y en las condiciones indispensables; en una palabra, para que haya unidad de comando, esa unidad de comando que ha hecho el éxito de todo en la paz y en la guerra, en la paz, porque es la única manera en que administrativamente se puede gobernar a la sociedad, equilibrando sus presupuestos, haciendo justicia buena y barata y respetando todos los derechos, y en la guerra, porque cuando los que se suman para luchar contra otros, no se ponen de acuerdo en una dirección, generalmente sufren el mayor de los fracasos, que es lo que ocurre con el tráfico de la ciudad de Buenos Aires. Se han de poner ustedes de acuerdo dentro de estas condiciones, porque yo no tengo interés — me refiero siempre a los poderes públicos — en el resultado financiero del negocio; no tengo ningún interés en que esto me proporcione entradas para el presupuesto de la Nación. Tengo únicamente, interés en que haya orden, en que se respeten todos los derechos y en que sea una verdad la cláusula de la Constitución, que dice: que todos los hombres son iguales ante la ley. Y en esas condiciones, yo les concedo determinadas prerrogativas, pero me reservo el derecho de controlar el estricto cumplimiento de las disposiciones impuestas al ejercicio de este poder delegado.

Y así se redactó el proyecto. Que se reunan todos los intereses vinculados al tráfico, bajo la acción y el contralor del gobierno de la Nación y del gobierno de la municipalidad y que acuerden, dentro de ciertas normas que defiendan el interés colectivo, la solución de esa coordinación. Y habrán de encontrar, señores diputados, esa solución, porque si no la encuentran, esos intereses, que ya están enormemente afectados, se van a comprometer más, y si hay alguna cosa en que no ceden los que gobiernan intereses, es cuando se les toca el bolsillo. Los que más han gritado contra la coordinación de transportes y contra el proyecto, son los que actualmente abusan, los que en la actualidad toman lo que les corresponde y algo que no les corresponde, en desmedro y en perjuicio ¿de quién? De los otros a quienes se lo han quitado, a quienes se lo han robado.

Lo que han querido las comisiones al presentar a la consideración de esta Cámara el despacho que ahora se discute en general, es que eso se coordine, es que todo eso se subordine a una sola dirección a fin de que no haya privilegiados ni perjudicados, y que por encima de esos intereses particulares, que al fin y al cabo, sumados han de formar el interés colectivo, no sea perjudicado el interés más alto, más imperioso y más noble de todos los que tenga que cuidar y amparar el gobierno: el interés de la colectividad.

Y cuando hayan llegado a ese acuerdo, al cual llegará — lo afirmo con la más absoluta seguridad — el presidente de la República le pondrá el cúmplase. En ese momento habrá nacido la persona jurídica que se llamará «Corporación de Transportes de la ciudad de Buenos Aires», y esta Capital empe-

zará a pensar que puede contar algún día, con un tráfico colectivo ordenado, regulado con arreglo a las exigencias de la población y no con miras al capricho de los interesados y de los politiqueros que, por motivos, vuelvo a afirmar, no confesables, se pusieron de acuerdo con esos interesados.

El servicio caótico del transporte en la ciudad de Buenos Aires habrá desaparecido y ésta, la segunda ciudad latina del mundo, podrá presentarse ante él diciendo que gracias a que no era un municipio autónomo sino sometido a los poderes políticos de la Nación, se ha podido llegar a ese resultado con beneficio para todos: para los intereses individuales y para el interés colectivo.

Dejo así fundado, en nombre de las comisiones de Legislación General y de Negocios Constitucionales, este proyecto en general, y me pongo a disposición de la Honorable Cámara para informarla detenidamente con respecto a cada una de las cláusulas del proyecto, cuya estructura, en grandes líneas, acabo de presentar. *(¡Muy bien! ¡Muy bien! Aplausos prolongados en las bancas y en las galerías. Algunos diputados rodean y felicitan al orador).*

Sr. Guglialmelli. — Pido la palabra.

He firmado en disidencia el proyecto de la mayoría. Es una disidencia de forma y no de fondo. Creo y sigo creyendo que este nuevo organismo a crearse no podrá entrar en funciones si no se modifican algunos artículos del Código de Comercio, salvo que el Poder Ejecutivo se arrogara facultades legislativas, en lo cual no creo. Entiendo que una vez creado este organismo, para que pueda entrar en funciones, deberá obtener necesaria, forzosamente, la aprobación del Honorable Congreso.

De ahí la razón de mi desacuerdo. Dejo, pues, librado al tiempo, que diga quién tiene razón en esta emergencia y con estas palabras dejo fundada dicha disidencia.

Sr. Bosano Ansaldo. — Pido la palabra.

He escuchado con religiosa atención el discurso del señor diputado por la provincia de Buenos Aires, doctor Arce, miembro informante de la mayoría. Su exposición, prolija, seria y fundada es propia de un viejo maestro universitario.

Al escucharla, recordaba toda la campaña de calumnias e insidias que respecto de este asunto se ha hecho durante estos últimos tiempos por diversos conductos y distintos medios, para colocar a los sostenedores de esa tendencia en una posición violenta con referencia a la opinión pública.

Es conocida mi manera de pensar, contraria al dictamen de la mayoría, y así como formulo esta declaración con toda tranquilidad de espíritu, rechazo también la artificiosa argumentación que se ha esgrimido desde las sombras para agredir, traidoramente, a las personas que sustentan el temperamento contrario al que defiendo. *(¡Muy bien! ¡Muy bien!).*

Como decía hace pocas horas, en la sesión que terminó esta madrugada, estamos viviendo horas que yo no recuerdo hayamos presenciado antes en nuestro país. Basta no estar de acuerdo con lo que propone determinado grupo político para que los contradictores, apartándose del fondo del asunto en litigio, abunden en conceptos completamente extraños a la cuestión y ajenos a la misma, recurriendo hasta al ataque personal para tratar — vana tarea — de destruir la fortaleza de los argumentos opuestos.

En esta forma de actuar no se ha trepidado ni siquiera en escogitar medios y ni se ha guardado la más elemental consideración que se debe a hombres que ocupan una elevada posición pública, y no sólo por ello, sino también y muy especialmente, porque al constituir, dentro del engranaje político institucional del país, los que tienen las mayores responsabilidades, tales imputaciones lesionan igualmente la moral de toda la comunidad. *(¡Muy bien! ¡Muy bien!).*

Es que la pasión ciega a los hombres y, en el deseo de llegar más pronto al fin que se proponen, toman derroteros que si son más cortos, dejan en el camino, a jirones, la dignidad

y la hidalguía de quienes lo recorren, si es que la tienen, porque es dejar la dignidad y la hidalguía proceder en la forma como se ha venido haciendo en la discusión de todos los asuntos de carácter general, apartándose de lo procedente para engolfarse en dirigir ataques, a veces violentos, y siempre cobardes e irresponsables, a las personas colocadas frente a quienes así proceden. *(¡Muy bien! ¡Muy bien!).*

Es bien lamentable y reprochable todo esto, porque lo menos que puede ocurrir es que los agredidos reaccionen como corresponde y entonces, ¿dónde iríamos a parar, si en lugar de atenernos a los asuntos en sí mismos los derivásemos, en discusiones impropias, al terreno personal? Es mejor no pensar en ello, señor presidente.

Entrando en materia diré que he seguido la exposición del señor diputado, doctor Arce, con toda atención y he de hacer, para justificar mi colocación en este debate, algunas reflexiones para demostrar que a mi criterio no tiene toda la fuerza de convicción que el señor miembro informante ha querido darle para lograr el apoyo de la Cámara.

Como argumento principal, adujo que todo el país tiene la obligación de defender a esta ciudad de Buenos Aires y que la Constitución nacional dispone en el inciso 27, del artículo 67, que el Congreso de la Nación ejercerá la legislación exclusiva en todo el territorio de la Capital. Abundó, seguidamente, en consideraciones de carácter histórico para llegar a sentar como conclusión definitiva la de que, por lo mismo que el país entero debe preocuparse de resolver todo lo concerniente a la Capital Federal, el Congreso es el que está en condiciones de legislar en lo que respecta al tráfico urbano.

Pero yo me pregunto: el pueblo de la Capital Federal, que es el interesado directamente, ¿qué participación tiene en todo esto? ¿Qué intervención se le da? Yo diría aún más, señor presidente: en un problema eminentemente local como es el del tráfico de la ciudad de Buenos Aires, ¿qué tienen que hacer, o mejor dicho, qué tenemos que hacer los diputados de las provincias?

Se ha traído en una forma completamente forzada para aplicarlo al caso en cuestión, el argumento de que la Constitución nacional impone al Congreso la obligación de legislar para la Capital Federal. Ese inciso 27 del artículo 67 que ha sido citado, ¿qué alcance y qué límites da a la acción del Congreso? Esta prescripción significa, sencillamente, que el Congreso en el territorio de la Capital Federal tiene la misma función, idéntica función, que las legislaturas locales en las provincias. Pero pretender que el Congreso nacional ha de reemplazar al Concejo Deliberante en el ejercicio de las facultades que le son propias como autoridades locales, es una exageración que no puede admitirse, ni menos tolerarse en silencio.

Podría aportar al respecto la opinión de autores de derecho constitucional, pero no he de hacerlo porque me demandaría más tiempo que el que deseo emplear, aparte de que ello me obligaría a dedicar a otros aspectos de este despacho, la misma extensión, lo que me significaría tener que ocupar la atención de la Cámara durante un largo espacio de tiempo. Pero sí he de recalcar que no me desmentirían tales antecedentes.

El miembro informante dividió su exposición en dos aspectos: el constitucional y el de monopolio, diría, para ponerme en consonancia con la calificación que popularmente se le ha dado al despacho que discutimos.

He sostenido que el Congreso no puede entrar a legislar sobre esta materia. Abordaré este aspecto del asunto, que lo conceptúo previo a cualquier otro.

El primer fundamento en que se basó el miembro informante fué el que ya consideré ligeramente: que el Congreso es legislatura local.

He precisado con claridad los alcances de esa disposición constitucional, que no son los que le da la mayoría de la comisión.

Se ha agregado que el Concejo Deliberante es un cuerpo administrativo, y precisamente aquí se ha caído en uno de los puntos más controvertidos que hay dentro del derecho municipal.

No es posible afirmar que el actual Concejo Deliberante de la Capital, sea un cuerpo esencialmente administrativo, porque por sus características viene a representar un poder que sin ser, evidentemente, administrativo, tampoco podría ser rotulado de esencialmente político; viene a ser un punto medio entre las dos posiciones extremas. Mi colocación precisamente es ésta.

El considerar al Concejo Deliberante como un cuerpo netamente político, vale decir, transformándolo en un pequeño congreso, sería perturbar en absoluto la labor que tendría que desarrollar dentro de la comuna, como también sería el hacerlo un cuerpo puramente administrativo, substraerlo del estudio y resolución de una enorme cantidad de problemas que hoy día, en la vida moderna municipal se le presentan a los poderes comunales y que tienen que resolver.

Me referiría a los dos conceptos básicos que campean en el terreno de la legislación municipal: el concepto de la eficacia y el concepto de la democracia, que van unidos estrechamente a las características de administrativo y político que tendría el Concejo Deliberante en su caso. Pero no es materia de discusión y lo voy a pasar por alto.

El poder municipal no se mueve más que por delegación, agregó el señor miembro informante. Si bien es cierto que el origen constitucional del poder municipal de la Capital Federal es por delegación, no pueden deducirse de esa afirmación las conclusiones a que se ha arribado, porque si ese criterio se aceptara con la extensión con que el señor diputado le ha reconocido, llegaríamos, primero, a desconocer la existencia de la ciudad de Buenos Aires antes de la organización nacional, lo que sería absurdo, y segundo, a transformar el Concejo Deliberante y la Intendencia Municipal de la Capital Federal en dos simples oficinas administrativas, cosa que está en absoluto reñida con la letra y con el espíritu de la ley orgánica en vigencia y de la misma Carta Magna.

El régimen actual municipal de la Capital Federal, salvo modificaciones de detalle, es igual al régimen municipal que ha existido en la provincia de Santa Fe, por ejemplo, antes de la vigencia de la actual Constitución del año 1921. El intendente era nombrado por el Poder Ejecutivo de la provincia, como es aquí nombrado por el presidente de la República, y el Concejo Deliberante constituído por representantes populares que, junto con el intendente municipal, se repartían las funciones de gobierno. Y sin embargo, nadie le ha negado a las municipalidades santafecinas el derecho a dictar ordenanzas sobre tráfico y transporte urbano.

Además, hay una cantidad de asuntos del resorte exclusivo de los poderes municipales que no permiten hacer esa afirmación con los caracteres de amplitud que se le ha dado, de que obran y se mueven únicamente por delegación, pues tienen funciones propias, tan propias, señor presidente, que el mismo Congreso de la Nación no podría tomar ninguna disposición sobre ellas. El hacerlo implicaría extralimitarse en sus facultades, al invadir jurisdicciones extrañas, y si se invaden jurisdicciones extrañas y se extralimita en sus facultades, ello entrañaría decir, entonces, que el poder municipal de la Capital Federal no puede calificarse, según se ha hecho, como resultado de una delegación en la forma que se ha expresado.

Pero ha habido un argumento, el único, que considero, a mi modo de ver, como el más serio y el más inobjetable: el tráfico de la Capital Federal se expande fuera de ella y llega a territorios extraños al de esta municipalidad y entonces se plantea el caso de aplicar un principio que es elemental en materia de medios de comunicaciones; el de que interviniendo distintas jurisdicciones, el poder que debe regular dichas actividades no puede ser uno de ellos, particularmente, sino uno superior, que

es, en este caso, el poder federal. Aquí sí, tiene razón el señor miembro informante; lo reconozco lealmente.

Sin embargo, yo pregunto, cómo es posible que el Congreso se avoque el estudio de esta materia y los poderes municipales indicados para ello no se hayan consultado, no hayan tomado ninguna intervención en el asunto, a no ser la actuación de una comisión técnica, diría, nombrada por el jefe del Departamento Ejecutivo: el intendente, que ha producido un informe que sirvió de mucho para que las comisiones de Legislación Municipal y de Negocios Constitucionales produjeran el despacho que consideramos.

En esto hay una manifiesta desidia por parte del poder municipal local en su rama deliberativa, que ha venido incurriendo en el mismo error en que incurrieran otros concejos deliberantes del interior del país, confundiendo, exageradamente, la función de estos cuerpos en el gobierno municipal y colocándose en la posición extrema, contraria a aquella en que se situaba el miembro informante al considerarlos como concejos administrativos, obraban como pequeños congresos.

Ambos extremos son malos, y así vemos que en algunos de estos cuerpos colegiados, como el de Rosario, se han producido casos verdaderamente sorprendentes como éste: un concejal presenta una proposición por la cual la Municipalidad de Rosario tenía que prohibir el paso de armas para los combatientes del Chaco boreal. Cuando se hacen proposiciones de esta naturaleza en los concejos deliberantes, es que se ha perdido el concepto de lo que son estas ramas del gobierno comunal!

Si esto es criticable, también lo es la posición extrema por la que se sostiene que los concejos deliberantes son vulgares cuerpos administrativos. No podrían serlo por la esencia misma de su origen, ya que teniendo en su seno representantes populares, no ostentarían la característica, diría yo, de la eficacia, de la técnica. En un régimen fascista esta particularidad vendría como pedida de encargo.

Como antecedente para robustecer la necesidad de que se sancione el despacho, se ha traído el caso ocurrido en Rosario. Yo, sin el propósito de molestar al señor miembro informante, interrumpí su exposición para decirle que ese ejemplo era mejor no citarlo porque resultaba contraproducente para sus intenciones.

Y así es en realidad, señores diputados. Rosario tenía un pésimo y detestable servicio tranviario; surgieron los ómnibus que acapararon la calle y, lo que era más grave para la empresa tranviaria, se adueñaron del público. Así se veían vacíos los tranvías en tanto el público, en los ómnibus, se sentaba hasta en los guardabarros, con peligro de su vida, para trasladarse de un punto a otro de la ciudad. La compañía de tranvías solicitó y consiguió — que es lo grave — que el Concejo Deliberante, integrado en sus dos tercios por representantes demócratas progresistas, le concediera una especie de monopolio en la ocupación de las líneas, con determinados recorridos; y así se estableció que en las mismas líneas de recorrido de los tranvías, los ómnibus no podrían circular sin que para ello oblaran una contribución superior a la normal. Como esa ordenanza, modificatoria de la concesión conseguida en forma ilegal, pretendiera aplicarse, se produjeron una serie de incidencias que tuvieron resonancia y a las que se ha referido el señor diputado Arce, que provocaron, con el consiguiente malestar del público, que es en definitiva quien paga siempre los platos rotos, la adopción de una medida que culminó con la constitución de la empresa mixta de transportes de Rosario.

Alrededor de esa operación se hizo una propaganda de carácter electoral, como la que se está haciendo ahora en contra de este proyecto en la forma más contraproducente para sus autores: me refiero a los diputados de la minoría, que se encuentran entre dos paredes, porque en su demagogia olvidaron, al agitar el comentario en forma que plantearon el problema defendiendo a los colectiveros, que agraviaban a otra masa

respetable de obreros que también viven y votan en la Capital. Olvidaron este factor — los obreros tranviarios y los chauffeurs de taxis — y lo recordaron tarde, motivo por el cual no han tenido la suficiente valentía moral de dar la cara en este debate y han rehuído su discusión. *(¡Muy bien! ¡Muy bien!).*

Y en el caso de la sociedad mixta de Rosario, se produjo este otro caso interesante: mientras se hacía entre la población de Rosario, propaganda contra la empresa de tranvías por parte de determinado partido político, se le brindaba a la empresa tranviaria la mejor solución para liquidar sus negocios en desgracia, con gran ganancia. La empresa de tranvías perdía dinero por la competencia que le hacían los ómnibus y el Partido Demócrata Progresista, con mayoría suficiente y de sobra en el Concejo Deliberante, resolvió constituir una sociedad mixta por acciones, adquirir la empresa de tranvías, hundiendo al instrumento popular, según ellos, el ómnibus, que les había servido para hacer su propaganda demagógica. La empresa salió ganando varios millones de pesos, que ya los estaba perdiendo y la ciudad de Rosario tendrá que hacer frente, en un futuro no muy lejano, a las graves consecuencias de este error. Con este agravante, que hoy día, en Rosario, el servicio de transporte urbano es inferior al que había antes, y eso que los ómnibus ya ni se ven, estando en circulación casi sólo los tranvías; es decir, hizo la Empresa Municipal Mixta de Transportes, lo que no le permitió hacer a la empresa de tranvías, con el agregado de que ahora la comuna se ha echado sobre sus espaldas el tener que pagar en una forma abultadísima el importe de los capitales invertidos por esa empresa, y el servicio público es cada vez más malo. Por eso le decía al señor diputado Arce, que el ejemplo que traía era contraproducente.

Este problema del transporte urbano es el problema propio de la civilización, del modernismo. En su hora el tranvía eléctrico fué el gran elemento del transporte urbano que reemplazó al lento y pesado tranvía a sangre. Luego vinieron los ómnibus, nueva manifestación del progreso, y llegamos al colectivo, su último resultado. Como es lógico, el tranvía tiene que desaparecer de la parte central de la ciudad; pero yo, que como buen latino no puedo dejar de ser sentimental, comprendo que no es posible retirar de un golpe de la circulación a este medio de comunicación. Para ello debe haber un proceso lento y gradual como el que se produjo hace mucho en la campaña argentina, con motivo de la lucha entre el carro y el camión. El transporte de productos en el interior del país se hacía siempre en carretas, luego en carros; pero apareció el camión, más rápido, más económico y más cómodo y suplantó a la carreta y al carro. Con ese motivo se produjeron, especialmente en la campaña santafecina, una cantidad de conflictos gremiales que fueron resueltos en forma inteligente y hábil por los hombres que en aquella oportunidad ocupaban las funciones públicas, estableciendo un reparto proporcional en el trabajo, como medida de transacción momentánea para evitar peligros mayores. Este fué el temperamento que para los conflictos suscitados en el departamento Constitución, propuso el doctor Ricardo Caballero, que en ese tiempo era jefe de policía de Rosario, y así el gobierno de la provincia aceptó y aplicó luego al originarse nuevas incidencias de esta naturaleza, especialmente en las que se produjeron en el departamento de Caseros, donde yo intervine personalmente, y que alcanzaron su grado máximo con una gran huelga violenta de carreros, que se solucionó felizmente en este medio conciliador, en seguida.

He querido explicar los motivos que tengo para oponerme a este despacho. No he entrado al fondo del asunto y solo he planteado la cuestión previa sobre si el Congreso puede entrar a legislar en forma exclusiva sobre esta materia. Mi oposición finca, precisamente, en eso, porque esta rama del gobierno federal no puede arrogarse esa facultad. Todo lo referente al tráfico debe

ser materia de competencia municipal y saliendo el tráfico del radio urbano el Congreso debe intervenir, pero previamente el poder municipal debe ser el iniciador de las propuestas para que la Legislatura local las resuelva como Congreso de la Nación.

Nada más. (*¡Muy bien! ¡Muy bien!*).

Sr. Corominas Segura. — Pido la palabra.

Una circunstancia especialísima me obliga a hacer uso de la palabra. No sería explicable mi silencio frente al hecho de desempeñar la presidencia de la Comisión de Negocios Constitucionales, a cuyo título me correspondía la presidencia de las dos comisiones a que fué destinado este proyecto. El despacho no tiene mi firma y debo explicar porqué.

Cuando se inició el estudio de este asunto el año 1934, se realizaron numerosas reuniones a las cuales asistí y en ellas tomé intervención directa, colaborando con mis opiniones y mis observaciones. Pero razones de salud me obligaron, al final del período pasado, a alejarme de las tareas legislativas. Por esta razón cuando se subscribió el despacho yo no había asistido a la comisión y no pude poner mi firma ni en favor ni en disidencia. En el seno de la comisión he discrepado fundamentalmente con algunos de los principios que informan esta ley. Me voy a referir a ellos, no sin antes precisar dos aspectos que me parecen interesantes.

Estimo que una ley de esta materia es imprescindible y necesaria; los problemas que determinan la coordinación del transporte urbano en la Capital de la República son demasiado evidentes para que nadie pueda negarlos; y corresponde al Congreso de la Nación adoptar las medidas necesarias para ello, como Legislatura local de la Capital. No puedo compartir, pues, la tesis del señor diputado por Santa Fe, que niega al Congreso facultades para intervenir en asuntos de esta naturaleza y no voy a hacer una exposición extensa al respecto sino que trataré de destacar sintéticamente, tres razones que fundan mi opinión.

La primera, consiste en que el Congreso es la Legislatura local de la Capital, de acuerdo con principios claros de la Constitución. La segunda, es que la municipalidad sólo tiene aquellas facultades que le acuerda la ley dictada justamente por el Congreso. Es el Congreso, entonces, quien posee las facultades y quien las acuerda en la medida que lo estime conveniente. Y la tercera proviene de que se busca en este caso reglar el comercio interestadal, es decir, el tráfico de pasajeros dentro de la Capital de la República, y entre ésta y las zonas o lugares vecinos.

Las causas de mi desacuerdo con el despacho trataré de exponerlas de una manera sintética y brevemente, como lo he hecho con las ideas que dejo enunciadas.

En primer término, no concuerdo con la orientación general de este proyecto de ley. Creo que el país necesita de los capitales; el comercio, la industria y la agricultura de la Nación han menester todavía por muchos años de la confianza, sin la cual no se realizan las grandes inversiones de dinero; y por este proyecto de ley disponemos la asociación coercitiva de los capitales privados, orientación que no comparto y que me parece vulnera algunos aspectos de las normas constitucionales de la República.

En segundo lugar, discrepo con el recuerdo traído a la Cámara por vía de ejemplo, sobre coordinaciones de transportes y creación de organismos de esta naturaleza en países europeos, como el caso de Inglaterra; pues hay entre aquella corporación y esta que se proyecta ahora, una diferencia substancial. Esta de acá será una corporación de carácter privado; la de Inglaterra es una corporación oficial.

El proyecto, finalmente, a mi criterio, no tiene bases suficientemente precisas, en lo que se refiere a la determinación de los capitales invertidos, circunstancia imprescindible para que no haya luego problemas en la fijación

de las tarifas. Al público que ha de hacer uso de estos servicios le interesa, especialmente, que este aspecto sea perfectamente aclarado en una ley sobre la materia.

Tales son, señor presidente, expresadas con la brevedad que exige la hora, las razones de mi voto en contra, sin que yo deje de reconocer el loable esfuerzo realizado por los distinguidos miembros de las comisiones con quienes he discrepado.

Nada más.

Sr. Courel. — Pido la palabra.

No pensaba hacer uso de la palabra en este asunto, pero la cuestión previa planteada por el señor diputado Bosano Ansaldo, mi distinguido colega de la Comisión de Legislación General, me obliga, ya que él ha empezado citando antecedentes históricos y constitucionales, a decir algunas palabras, con las que anhelo disipar de la mente del señor diputado Bosano Ansaldo su propósito de plantear la cuestión previa.

Creía, después de que ya en alguna oportunidad se tratara este mismo asunto, cuando el señor presidente de la Comisión de Negocios Constitucionales, doctor Corominas Segura, contestara al señor diputado Iribarne, que trajo al recinto esta misma sugestión, creía que aquella contestación clara y terminante del doctor Corominas Segura hubiese eliminado esa cuestión iniciada por el señor diputado Iribarne, y hoy se confirmaba mi creencia después de oír las palabras del señor diputado Arce, que con toda claridad ha expuesto el pensamiento, a mi juicio, estrictamente constitucional referente a este asunto.

Naturalmente, cuando se habla de antecedentes históricos y constitucionales, es necesario que en un cuerpo como este, en asuntos de esa trascendencia, quede bien aclarado un criterio sustentado por una comisión y, desde luego, un criterio sustentado por la Cámara misma.

No pueden citarse en forma parcial los artículos constitucionales, parcial en el sentido de leer algunos de esos artículos sin hacer la correlación que corresponde dentro de la Constitución. Y cuando se habla de antecedentes históricos, tampoco se pueden excluir los motivos que determinaron ciertos hechos que se mencionan y que muchas veces, como en este caso, forman el eje de la cuestión.

El señor diputado Arce mencionó la ley del 21 de septiembre del año 1880, en cuyo artículo 3º se dice que «las autoridades que ejercen el gobierno federal residen en la ciudad que se declara Capital de la República por una ley especial del Congreso, previa cesión hecha por una o más legislaturas provinciales, del territorio que haya de federalizarse». Este era el artículo reformado de la Constitución del año 60, puesto que la Constitución del 53 estableció solamente que «las autoridades del gobierno federal residirán en la ciudad de Buenos Aires, declarada Capital de la Nación por una ley especial».

Sabe el señor diputado Bosano Ansaldo, como la Cámara toda, que la causa de la reforma se encuentra en la lucha sostenida por la provincia de Buenos Aires y el resto de la República, lucha que perduró hasta el año 1860, en que se inició el acuerdo en virtud del Pacto del año 59, emanado de la batalla de Cepeda. La batalla de Pavón trajo a esta ciudad las autoridades federales que residían en Paraná, y se encuentran, en ese momento, en este curioso caso: la coexistencia en esta ciudad, de las autoridades nacionales y provinciales y esa coexistencia trajo, como es sabido, graves inconvenientes, sobre todo para el gobierno federal, cuyas autoridades eran simples huéspedes sin poder jurisdiccional. A eso se debió la crisis de 1880, con el traslado de las autoridades federales a Belgrano. Después se hizo la cesión del territorio de la provincia a la Nación, constituyéndose definitivamente la Capital Federal.

Es necesario recordar, señor presidente, que en ese tiempo existía en esta ciudad una antigua comisión mu-

nicipal, creada en el año 1875, cuyos miembros renunciaron con ese motivo no aceptándose la renuncia.

En el año 1871 se dictó la ley número 1.129, la que fué vetada por el Poder Ejecutivo fundándose en que ella establecía para el caso de acefalía del gobierno del municipio, su reemplazo por el presidente del Concejo Deliberante de Buenos Aires. Es el primer caso concreto en que ya se define categóricamente el criterio de no dar el gobierno de la ciudad a la comuna.

En el año 1882, a causa de los conflictos entre el intendente Alvear y el Concejo Deliberante, el concejo suspendió al intendente, el cual no acató la resolución, dictándose en ese mismo año por el Congreso, la ley número 1.260, que creó un Concejo Deliberante de origen popular con voto calificado.

En el año 1884 el Poder Ejecutivo proyecta la reforma de la ley suprimiendo los defectos del artículo 56, en el que se establecían facultades al Concejo Deliberante para suspender o remover al intendente, por negligencia o mala conducta. Posteriormente, el Poder Ejecutivo suspende la vigencia de la ley número 1.260, eligiéndose los concejales directamente por el Poder Ejecutivo. En el año 1889 el Poder Ejecutivo envía un mensaje solicitando la supresión del Concejo Deliberante y su substitución por una comisión de vecinos nombrados por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado, y así se sancionó, con fecha 9 de noviembre de dicho año, la ley número 2.875. En el año 1896 se pone nuevamente en vigencia la ley número 1.260. En el año 1899 el diputado Argerich proyecta volver al sistema de las comisiones municipales, nombradas por el presidente de la República, y en noviembre de 1901 se sanciona el proyecto. En 1907 se sanciona la ley número 5.098, sobre las bases de un concejo electivo, y en el año 1915 el Poder Ejecutivo disuelve el Concejo Deliberante y nombra una comisión de vecinos. Desde el 4 de agosto de 1917 rige la actual ley número 10.240.

Como se ve, señor presidente, por la enumeración rápida que he hecho de las leyes, este régimen municipal de la ciudad de Buenos Aires marcha en consonancia con los movimientos de carácter histórico que lo precedieron, y es así que en los últimos años, probada la influencia del Poder Ejecutivo en las decisiones de los concejos deliberantes, recién se dicta la ley del Congreso, por la cual éste asienta la suprema majestad de su poder con respecto al régimen municipal de la ciudad de Buenos Aires.

Queda, pues, demostrado que en esta parte histórica las razones que aduce el señor diputado Bosano Ansaldo no pueden ser invocadas en favor del poder autónomo del régimen de la ciudad, bajo los aspectos históricos del Concejo Deliberante y el intendente municipal.

Pero si eso fuera poco, haré referencia a las razones de carácter constitucional que ha citado el señor diputado. Por el artículo 67, inciso 27, que él citó, corresponde al Congreso ejercer una legislación exclusiva en todo el territorio de la Capital de la Nación. Y ese artículo 67, inciso 27, está perfectamente correlacionado con el artículo 87, inciso 3º, que ha olvidado leer el señor diputado, y que dice que, el presidente de la Nación es el jefe inmediato y local de la Capital de la Nación.

No hay una sola disposición en la Constitución, que establezca como régimen obligatorio para la administración y gobierno de la Capital de la República el sistema de gobierno municipal electivo.

El artículo 5º de la Constitución sólo puede ser invocado en favor del régimen municipal dentro del territorio de las provincias, y no surge tampoco del texto del referido artículo que el régimen municipal deba ser electivo.

El artículo 67, inciso 12, coloca entre las atribuciones del Congreso, la de reglar las actividades comerciales, marítimas y terrestres, como lo ha dicho el señor diputado Corominas Segura, con las naciones extranjeras y de las

provincias entre sí. Y el artículo 108 dispone, que las provincias no pueden celebrar tratados parciales de carácter político, ni expedir leyes sobre comercio o navegación interior o exterior. Por último, el inciso 16 del artículo 67, dice: que corresponde al Congreso proveer lo conducente a la prosperidad del país, al adelanto y bienestar de todas las provincias, promoviendo la industria, la inmigración, la construcción de ferrocarriles y canales navegables, la introducción y establecimiento de nuevas industrias, etcétera, por concesiones temporales de privilegios y recompensas de estímulo.

Para abreviar, podría decir que esta interpretación está abonada por una copiosa jurisprudencia y que, entre los autores de derecho administrativo, el doctor Bielsa, en la «Revista del Colegio de Abogados» del año 1933, página 324, publica un hermoso artículo que trata expresamente de los poderes del Concejo Deliberante y de la Intendencia Municipal, que termina con este párrafo: «La Municipalidad de la Capital Federal, constitucional y legalmente, no ejerce todas las atribuciones de una administración municipal autónoma.» Igual cosa sostiene el doctor Eduardo Crespo, en un artículo publicado en el diario «La Nación» del 2 de mayo de 1932. La Suprema Corte tiene jurisprudencia hecha, y pueden verse los fallos registrados en el tomo LVIII, página 227, y tomo CIV, página 73. A mi juicio, estos antecedentes son terminantes.

En fin, no será necesario que siga argumentando sobre esta cuestión, porque creo que mis palabras, confirmando la tesis sustentada por el señor miembro de la comisión, doctor Arce, y por el señor presidente de la Comisión de Negocios Constitucionales, dejan establecida en forma bien clara y expresa, la facultad del Congreso para legislar sobre la coordinación de los transportes. No deseo ocupar por más tiempo la atención de la Honorable Cámara, pero he creído deber hacer, si bien en forma rápida, esta reseña enumerativa de los antecedentes en orden cronológico, para que quede evidenciada la facultad exclusiva del Congreso, de dictar esta ley de aplicación en la Capital de la República.

Cualquiera que sea, por otra parte, la autoridad del gobierno municipal, ella no puede ser comparada nunca a la autoridad que ejerce en virtud de su propia categoría constitucional el gobierno de la Nación, representado por sus poderes Ejecutivo y Legislativo. Una sanción de coordinación de transportes hecha por este Congreso, allana todas las dificultades, subsana todas las deficiencias e impide de por sí y a mérito de su propio imperio y por la fuerza de su sanción, la oposición de un sinnúmero de cuestiones, inconvenientes y reservas que podrían surgir en caso de tratarse de una coordinación autorizada por la comuna.

Cumplido, según entiendo, el propósito que me indujo a aclarar este asunto y dejarlo en su terreno jurisdiccional, doy por terminadas estas palabras, demasiado largas, dada la hora en que se plantea este asunto.

Sr. Aguirrezabala. — Pido la palabra.

El honroso cargo de diputado trae aparejada la responsabilidad de pronunciarse sobre los asuntos que debate el Parlamento, sin preocuparse mucho del vocerío que pueda levantarse fuera del recinto parlamentario y que, desgraciadamente, no está en las manos de los legisladores, conocer íntimamente los móviles que los animan.

No creo que pueda levantarse ninguna voz para discutir la bondad y la conveniencia que hay en encarar el problema de los transportes de la ciudad de Buenos Aires, en una forma racional y orgánica. Todos los argumentos que se esgrimen en contra de esta iniciativa, o tienen un origen en la jurisdicción, que se discute si es del resorte municipal o compete al Congreso de la Nación, o en razones de oportunidad.

Con respecto a lo primero, la jurisdicción, no haré una relación doctrinaria, porque prefiero concretarme a una

situación que es de hecho y que la Honorable Cámara no ignora: en la ciudad de Buenos Aires hay concesiones de servicios de transporte, otorgadas por el gobierno de la Nación, y concesiones de transporte, otorgadas por el gobierno comunal.

Evidentemente, el grave problema que significa el tráfico de la ciudad de Buenos Aires, frente a esta dualidad no estaría en manos de la municipalidad resolverlo. Para obviar ese inconveniente es necesaria la intervención del Congreso nacional, que debe dictar la ley pertinente.

En cuanto a la oportunidad, yo mismo, que votaré favorablemente, pienso que merecía ser tratado en otras condiciones, no en un final de período, con el apresuramiento consiguiente. Pero, comprendiendo la trascendencia del problema, aquélla no puede ser circunstancia suficiente para que eludamos su consideración.

No haré un extenso discurso destinado a defender un despacho que nos trae la comisión después de un largo trámite en su seno, que ha sido informado con acopio de datos por el señor diputado por Buenos Aires.

Es de necesidad vital resolver este asunto. Se ha empezado a hacer lo que será una tarea de los años futuros, a cavar el suelo de la ciudad para organizar el tráfico subterráneo. Y mientras esto se ha hecho, no hemos podido resolver en la superficie la aglomeración, el verdadero caos que se produce en perjuicio de la circulación de los peatones y del comercio.

Y si no se toman actualmente, medidas preventivas en lo que se refiere a la construcción de subterráneos en la ciudad de Buenos Aires, el problema futuro consistirá en resolver en el subsuelo de la ciudad el conflicto que se ha producido en la superficie, y que obliga a dictar esta ley.

En ninguna parte del mundo, donde los asuntos del tráfico han sido estudiados y coordinados, ha ocurrido lo que actualmente sucede en Buenos Aires, que por las grandes arterias, debajo de cuales circulan los subterráneos, no se nota ni se siente el efecto del tráfico subterráneo, porque la anarquía del tráfico superficial es tan extraordinaria que, en realidad, no se puede transitar por las calles. Y no es necesario abundar en mayores consideraciones al respecto, porque los señores diputados conocen cómo se ha encarado este asunto en ciudades de mayor extensión y población que nuestra Capital.

Hay en este asunto algunos aspectos que sirven y se prestan admirablemente para la propaganda un tanto irresponsable, pero sí total y absolutamente demagógica: el monopolio y el capitalismo extranjeros.

Yo, señor presidente, soy de los que opinan que este país, para realizar todo su progreso, para hacer la evolución grande que debe hacer en su vida económica, política y social, necesita imprescindiblemente de la ayuda que significa el capital extranjero, incorporado al país, afirmación que no significa ni quiere decir que se abra la Nación para la explotación abusiva de los que traen capitales para fortificar las actividades fecundas del comercio y de la industria del país; pero sí significa que esos capitales son necesarios, imprescindibles, y deben venir bajo la protección de leyes del país y sometidos, desde luego, a todas las reglamentaciones, restricciones, etcétera, que sean necesarias para cortar abusos, que el país establezca en uso de su soberanía.

El monopolio, es otra palabra que sirve en esta materia para presentarla como uno de los grandes argumentos y hasta para decir que la nacionalidad estaría en peligro si este asunto se realizara, porque entregaríamos al monopolio de los capitales extranjeros, actividades que los argentinos podemos realizar.

El monopolio, no es ni bueno ni malo; según y conforme. Hay servicios públicos que es imposible realizarlos con eficacia si no se los monopoliza y si no se los ordena bajo una única dirección. Por esta razón es porque resultarían

excesivamente caros o porque resultaría una anarquía que los haría completamente inútiles ante los verdaderos intereses de la Nación.

No nos alarme, pues, el monopolio que se pueda establecer en esta materia. Es bueno advertir que, según el despacho, el monopolio es relativo y se podría decir que está tan condicionado y tan limitado, que en realidad no va a existir. Será un monopolio con intervención de la Municipalidad de la Capital y de la Nación, un monopolio que establece perentoriamente una cláusula, mediante la cual, si el organismo que se crea no prestara ciertos servicios, se trataría de conceder la explotación de dichos servicios a cualquiera que lo solicitare.

Yo no soy contrario a una determinada y limitada intervención del Estado en las entidades que puedan ser útiles a la comunidad, y creo que en este asunto, es un buen principio la coparticipación de los poderes municipal y nacional en la institución a crearse.

Este no es un problema artificial que haya surgido para satisfacer los intereses de nadie, no es cuestión inventada para proteger o mejorar ninguna situación. Es un hecho real que el legislador encuentra frente a su vista, y que, como en todas partes del mundo, es consecuencia del desarrollo de los organismos urbanos. En todas partes ha ocurrido lo mismo. El régimen de libertad, de licencia absoluta ha sido el del comienzo, pero a medida que las ciudades se desarrollan, que la magnitud de los servicios se extiende, ha sido necesaria la intervención legislativa para regularlos, organizarlos y hacerlos eficaces. No es posible que el Congreso en estos momentos invente un asunto con vistas a la protección de determinados intereses; nos encontramos ante un grueso hecho que es necesario que impresione al espíritu del legislador y ante el cual sería inútil cerrar los ojos.

Hay en este asunto, estudio previo y serio. Yo no me atrevería a hacer esta afirmación aquí, dada mi propia insuficiencia para advertir la seriedad de determinados estudios, porque no es necesario que confiese que no tengo los conocimientos indispensables; pero puedo decir que he conversado con técnicos que conocen el asunto, y que el informe producido por la Comisión Municipal a que se ha referido el señor diputado Arce — en realidad entre el despacho de la mayoría y de la minoría no hay más discrepancia de fondo que la cuestión de jurisdicción — es terminante, categórico y decisivo en el sentido del proyecto que la Cámara considera.

Voy a votar el despacho pero propondré a la comisión algunas modificaciones, que por la naturaleza de las mismas, espero que la comisión acepte.

Voy a proponer que la corporación que se cree, inicie sus servicios públicos manteniendo las tarifas actuales y sólo en el caso de que sea indispensable para satisfacer las condiciones que la misma ley establece, puedan ser modificadas después de un año de funcionamiento de la corporación.

—Ocupa la Presidencia, el señor presidente de la Comisión de Instrucción Pública, don Marcial J. Zarazaga.

Voy a proponer, también, que el promedio de las tarifas de los distintos servicios que la corporación va a prestar, no pueda exceder en ningún momento de 15 centavos y que se mantengan las actuales tarifas para obreros, estableciendo la obligación de estudiar su aplicación a otros medios de transportes.

Propondré, además, que en el inciso *g)* del artículo se agregue la palabra «nativos» después de la palabra «argentinos». Finalmente, propondré que se establezca la estabilidad del personal obrero que actualmente presta servicios en el transporte, con un año de antigüedad dentro de la corporación que se crea; que las leyes obreras, a que se refiere el despacho de la comisión, sean cumplidas con una referencia bien clara y categórica al salario mínimo. También deseo quede establecido, que apenas el capital reditúe más del 7

por ciento, automáticamente serán rebajadas las tarifas.

Esas modificaciones las propondré a medida que se consideren en particular los respectivos artículos; pero, desde luego, me interesaría conocer la opinión de la comisión, si es posible antes de que se vote en general. *(¡Muy bien!).*

Sr. Manacorda. — Pido la palabra

He contribuído con mi voto a que la Honorable Cámara se abocara al estudio y a la sanción de este despacho, aunque ello no significa que esté determinada de antemano mi opinión favorable al mismo. Pensaba señalar mi disidencia en general y en particular con mi simple voto, ya que no creía necesario intervenir en este debate. Y no lo hubiera hecho si algunas consideraciones formuladas en el transcurso del mismo no me obligara a intervenir aunque más no sea para salvar el sentido de mi voto.

Nadie puede negar la necesidad de organizar el tráfico en la Capital, que está anarquizado en grado sumo. Si el Concejo Deliberante de la Capital, donde tiene el Partido Socialista una gran mayoría, se hubiera preocupado de darle una solución a este problema, no estaría el Congreso en este momento cercenando algunas de las facultades que corresponden a aquél. Yo reprocho a los socialistas el que adopten en esta cuestión actitudes espectaculares y sólo digan palabras. Si ellos tienen en la rama deliberativa municipal mayoría suficiente para imponer una solución a este problema, ¿por qué cuando han visto que el Congreso nacional estaba urgido por la necesidad de dar esa solución, no se han abocado la consideración de este asunto, que afecta la economía de la ciudad? Por incapacidad manifiesta del grupo socialista del Concejo Deliberante, que ha hecho descender el nivel del mismo, el Congreso va a cercenar algunas facultades que corresponden al municipio de Buenos Aires.

Yo no puedo aceptar la tesis del señor miembro informante de la comisión, cuando, invocando el ya zarandeado inciso 27 del artículo 67 de la Constitución, que siempre se cita cuando de esta materia se trata, decía que el Congreso tiene facultades para legislar en materia de tráfico de la ciudad de Buenos Aires. Es cierto que el municipio existe en virtud de una ley dictada por el Congreso, ley mediante la cual el Parlamento ha delegado facultades en ese organismo y no puede legislar el tráfico sin reasumir previamente las facultades que por esa ley ha acordado al municipio. El municipio de la ciudad de Buenos Aires no nació con la ley número 1.260, pues la autonomía de la ciudad de Buenos Aires es preexistente a la Constitución misma. No se había extinguido el humo de los cañonazos de la batalla de Cepeda, cuando Urquiza, por un simple decreto reconoció antes de la sanción de la Constitución de 1853, la autonomía del municipio de Buenos Aires, no del municipio de la Capital Federal.

El único argumento serio que ha podido darse esta noche, el argumento central que ha rubricado con la elocuencia que le es característica al señor diputado Corominas Segura, es el del tráfico interestadal, que la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires no puede resolver por sí sola.

El subterráneo Lacroze tiene su concesión, en virtud de una ley nacional y, sin embargo, la empresa Lacroze ha debido sujetarse a la jurisdicción del municipio de Buenos Aires, en lo que a tarifas y a tráfico se refiere, por más concesión nacional que tuviese.

Creo que el Congreso esta noche atentará contra las facultades que le corresponden al municipio de Buenos Aires. Si el Congreso quiere intervenir en lo que se refiere al tráfico urbano de la ciudad de Buenos Aires, puede hacerlo reasumiendo previamente la facultad que la ley número 1.260 acuerda al municipio. Mientras eso no haga, el Congreso invadirá una jurisdicción que no le corresponde.

Nada más.

Varios señores diputados. — Que se vote.

Sr. Bosano Ansaldo. — Corresponde que se vote mi moción, de que la

Cámara resuelva, como cuestión previa, si el Congreso está habilitado para tratar este asunto.

Sr. Presidente (Zarazaga). — No es cuestión previa, porque ya la contempla el despacho.

—Ocupa la Presidencia, el señor presidente de la Honorable Cámara, doctor Manuel A. Fresco.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar en general, el despacho de las comisiones de Negocios Constitucionales y Especial de Legislación Municipal.

—Resulta afirmativa.

—Los señores diputados Ahumada, Manacorda, Vicchi, Arrieta, Vallejos y Vionnet, hacen constar su voto en contra.

Sr. Bermúdez. — Solicito que se suprima la lectura de los artículos. Si algún señor diputado tiene que hacer alguna observación, que la haga en el momento oportuno.

—Apoyado.

Sr. Arce. — Para facilitar las votaciones, propongo que se ponga en consideración inciso por inciso.

Sr. de Andreis. — Y que inciso que no sea observado, se dé por aprobado.

—Apoyado.

—Se da por aprobado el inciso *a)*, del artículo 1º.

—En consideración el inciso *b)*.

Sr. Arce. — En este inciso *b)* hay una modificación que hacer, proveniente de un error de que dará cuenta la Secretaría.

Sr. Secretario (Zavalla Carbó). — En el segundo apartado del inciso *b)* la palabra «podrá» tiene que ser reemplazada por la palabra «deberá».

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar el inciso *b)*, con la modificación propuesta.

—Resulta afirmativa.

—Se aprueban los incisos *c)*, *d)*, *e)* y *f)*.

—En consideración el inciso *g)*.

Sr. Aguirrezabala. — En este inciso propongo que se agregue la palabra «nativos» después de «argentinos», estableciéndose así que los miembros de la Comisión de Control, deberán ser todos argentinos nativos.

Sr. Arce. — La comisión acepta.

Sr. Presidente (Fresco). — Se votará el inciso *g)*, con el agregado aceptado por la comisión.

—Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fresco). — En consideración el inciso *h)*. Se propone una modificación.

Sr. Secretario (Zavalla Carbó). — Suprimir en el inciso *h)*, al final de la página 1.557 de la orden del día, las palabras: «de las empresas fusionadas».

Sr. Arce. — Pido la palabra.

Se trata de un error de redacción, debido a que se modificó el despacho después de haber sido concertado. Podría interpretarse que del capital reconocido a las empresas, que por fusión o conservando su régimen de autonomía se reunan en corporación, recibirán la Nación y la Municipalidad de Buenos Aires, el capital que les corresponde. No es así, señor presidente. El capital se forma con lo que corresponde a cada una de las empresas que se fusionen y además lo que les corresponde a la Nación y a la Municipalidad de Buenos Aires. Con la supresión de las palabras: «de las empresas fusionadas» se aclara y no queda absolutamente **ninguna duda.**

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar el inciso *h)*, con la modificación mencionada.

—Resulta afirmativa.

—Sin observación se aprueba el resto del artículo 1º: incisos *i)* y *j)*.

—Sin observación, se aprueban los incisos *a)* y *b)* del artículo 2º.

Sr. Presidente (Fresco). — En consideración el inciso *c)*. Hay una modificación.

Sr. Secretario (Zavalla Carbó). — Suprimir en la penúltima línea de la página 1.559, la palabra «hasta».

Sr. Aguirrezabala. — Pido la palabra.

Yo propongo en este inciso, tres modificaciones.

Una dice: «La corporación iniciará sus servicios manteniendo las tarifas actuales y sólo en el caso de ser indispensable para satisfacer las condiciones establecidas en los puntos *a), b)* y *c)*, aquéllas podrán ser modificadas después de transcurrido un año del funcionamiento de la corporación».

La otra modificación es que «el promedio de las tarifas de los distintos servicios de la corporación, no podrá ser superior a 15 centavos moneda nacional».

La tercera modificación es «que se mantendrán las tarifas obreras actualmente en vigor y deberá estudiarse la aplicación de las mismas a otros servicios que actualmente no la tengan o a servicios nuevos que se incorporen».

Sr. Presidente (Fresco). — ¿Acepta la comisión?

Sr. Arce. — Pido la palabra.

Con respecto a las dos primeras proposiciones, cree la comisión que no conviene poner esas disposiciones en el texto de la ley, porque parecerían sugerir desde ahora la idea de que las tarifas deberán ser elevadas. Algunos miembros de la comisión pensamos que tal vez ello no sea necesario y mucho menos en la medida de llegar a un promedio de 15 centavos.

Como se establece el procedimiento para fijar las tarifas, yo, que reconozco que es interesante la iniciativa del señor diputado por Entre Ríos, creo que sería contraproducente incorporar esas disposiciones a la ley, para el prestigio con que esta ley debe llegar al momento en que se reuna la comisión especial que ha de formular el estatuto de la corporación.

En cuanto a las tarifas obreras, es evidente, pero tampoco creo que sea necesario ponerlo en el texto de la ley, porque al redactarse el estatuto deberán mantenerse — lo digo a nombre de la comisión, de manera que esta manifestación pueda servir de interpretación a dicha comisión especial — las tarifas para los obreros, que no deben exceder del 50 %, como es en la actualidad, en que hay una tarifa de 5 centavos para obreros, cuando la de los demás es de 10. Pero eso quedará establecido en el estatuto, aclarado en el sentido concordante con lo que ha dicho el señor diputado por Entre Ríos de que debe mantenerse el 50 %: pero creo que no es necesario ponerlo en el despacho.

Sr. Aguirrezabala. — Entiendo que la tarifa actual debe mantenerse. El criterio que expone el señor miembro informante es distinto que el que sostengo. El señor diputado sostiene que debe mantenerse la tarifa para los obreros con el criterio que sea el 50 % de las tarifas que puedan establecerse.

Sr. Arce. — Creo que las tarifas tranviarias no serán elevadas, y por lo tanto, lo que el señor diputado pretende será hecho así pero no debemos ponerlo porque es una ley de enunciados, de normas jurídicas generales.

Sr. Aguirrezabala. — Es mejor establecer en el texto de la ley esos conceptos. Insisto ante la Honorable Cámara en sotener esta reforma.

Sr. Arce. — La mayoría de la comisión dice que no acepta.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar el despacho de la comisión.

—Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fresco). — Las modificaciones propuestas por el señor diputado por Entre Ríos, se van a votar.

Sr. Aguirrezabala. — Tengo aquí el texto de las mismas, y las voy a leer.

«La corporación iniciará sus servicios manteniendo las tarifas actuales y sólo en el caso de ser indispensable para satisfacer las condiciones establecidas en los puntos A, B, y C, aquéllas podrán ser modificadas después de transcurrido un año del funcionamiento de la corporación».

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar.

—Resulta negativa.

Sr. Aguirrezabala. — La segunda modificación es la siguiente: «El promedio de las tarifas de los distintos servicios de la corporación, no podrá ser en ningún momento, superior a 0,15 moneda nacional.»

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar.

—Resulta negativa.

Sr. Aguirrezabala. — Y la última es referente a la tarifa obrera: «Las tarifas obreras serán mantenidas en las actuales condiciones y horarios y deberá estudiarse la extensión de las mismas a otros servicios que actualmente no las tengan y a los que ulteriormente se implanten.»

Sr. Vallejo. — Si suprime la cuestión del horario, lo acompaño.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar la modificación propuesta.

—Resulta afirmativa de 45 votos.

Sr. Secretario (Zavalla Carbó). — Hay una corrección que hacer en el despacho de la comisión. En la octava línea debe ser suprimida la palabra «y».

Sr. González Maseda. — Pido la palabra para hacer una pregunta a la comisión, referente al inciso *c)*.

Sr. Presidente (Fresco). — Ya se ha votado, pero tiene la palabra el señor diputado.

Sr. González Maseda. — La pregunta que quiero hacer es ésta, señor presidente. Hace pocos días una delegación numerosa de obreros de las empresas de servicios públicos tranviarios, se ha presentado a la Presidencia de la Cámara y ha entregado un petitorio que me parece de sumo interés en esta cuestión.

Como se refiere al inciso *d)*, me parece que la comisión podría opinar respecto al pedido que se ha formulado a la Cámara.

Sr. Noble (R. J.). — Para apoyar la proposición que formula mi compañero de representación.

Es notorio que la Caja de Jubilaciones Tranviarias se halla, poco menos que en quiebra. Hace años que las empresas no hacen los aportes que deben y que alcanzan ya a una suma equivalente a $ 30.000.000, y que además, la Suprema Corte ha establecido en un fallo conocido, que las empresas no están obligadas a cubrir las prestaciones, mientras no se les autorice a elevar las tarifas. Por lo tanto, voy a proponer esta modificación, sobre la cual, también pido que se pronuncie la comisión: «La comisión especial fijará las sumas no aportadas por las empresas de tranvías a las cajas de jubilaciones, estableciendo a cargo de la corporación la obligación de amortizarlas en el plazo de 20 años.»

Sr. Arce. — Pido la palabra.

Realmente, había omitido hacer la indicación correspondiente al asunto a que se refiere el señor diputado por la Capital. En el sub inciso 5º del inciso *c)*, está implícitamente contemplada la observación, pero conviene que quede específicamente determinada en la ley para que no haya dudas, en virtud de los cuantiosos intereses afectados. Dice: «La forma en que la corporación dará estricto cumplimiento a las leyes que rigen las relaciones entre el capital y el trabajo y a la número 11.110 de jubilaciones». Con eso la comisión ha querido decir que deberá reintegrar a la caja de esa ley los treinta y pico millones de pesos que han debido aportar las empresas de tranvías, y que no han aportado en virtud de la sentencia judicial a que se ha hecho referencia. Pero me parecería muy conveniente que quedase expresamente dicho en la ley, como lo acaba de proponer el señor diputado Noble, que esa es una obligación de la corporación y que la comisión especial deberá estipular cómo deberá reintegrar. No sé si el señor diputado ha propuesto una manera...

Sr. Noble (R. J.). — Sí, señor diputado; puedo volver a leer.

Sr. Arce. — No; si ya leyó, no lea más.

... a objeto de que en un plazo de 20 ó 25 años sea reintegrada esa cantidad y, por lo tanto, no sufran el per-

juicio a que se ven expuestos los empleados y obreros y la caja.

Digo esto en nombre de la comisión.

Sr. Noble (R. J.). — Son como 18.000 familias de empleados y obreros las afectadas.

Sr. Vignart. — Esto es defender a los obreros y empleados, y no hacer socialismo ausentista.

Sr. Noble (R. J.). — Mi proposición dice así:

«La comisión especial fijará las sumas no aportadas por las empresas de tranvías a las cajas de jubilaciones, estableciendo a cargo de la corporación la obligación de amortizarlas en el plazo de 20 años.»

Sr. Arce. — Aceptado tal cual lo ha leído el señor diputado.

Sr. Noble (R. J.). — En el inciso 6º dice que la comisión especial estudiará «la forma en que la corporación mantendrá — dentro de lo que requieran las necesidades de los servicios — el personal que al promulgarse esta ley trabaje en el transporte en común de pasajeros, incluídos los propietarios de automóviles colectivos, a cuyo efecto se formará el correspondiente escalafón». Desearía que la ley fuera más precisa, y para ello propongo la supresión de las palabras que van entre paréntesis al principio del párrafo, que dicen «dentro de lo que requieran las necesidades de los servicios».

Sr. Presidente (Fresco). — Se votará en primer término el agregado propuesto por el señor diputado; y después podrá pronunciarse la Honorable Cámara sobre la reconsideración del inciso 6º.

Se va a votar en primer término el agregado propuesto por el señor diputado al inciso 5º.

—Se aprueba.

Sr. Presidente (Fresco). — El señor diputado propone la reconsideración del inciso 6º.

Sr. Noble (R. J.). — Dentro del mismo inciso *d)*, en el apartado 6º, hago la nueva proposición.

Sr. Presidente (Fresco). — Habiendo sido aprobado el inciso, corresponde votar si se reconsidera.

—Se vota, y resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fresco). — Estando nuevamente en consideración el inciso, puede formular su proposición.

Sr. Noble (R. J.). — Propongo la supresión de las palabras «dentro de lo que requieran las necesidades de los servicios», para establecer que será tomado todo el personal que actualmente trabaja. Diría entonces, que la comisión especial establecerá «la forma en que la corporación mantendrá el personal que actualmente trabaje en el transporte colectivo de pasajeros al promulgarse esta ley, incluídos los propietarios de automóviles colectivos» etcétera.

Sr. Presidente (Fresco). — El señor diputado propone la supresión de las palabras que están entre guiones en el despacho; «dentro de lo que requieran las necesidades de los servicios». Se va a votar.

—Resulta afirmativa.

Sr. Aguirrezabala. — Pido la palabra.

Estando en reconsideración el inciso *c)*, quiero preguntar si excediendo el 7 % el rendimiento del capital, habrá una reducción automática de las tarifas.

Sr. Arce. — Sí, señor diputado.

Sr. Aguirrezabala. — Es lo que quería dejar aclarado.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar el inciso *d)* con la corrección leída por Secretaría.

—Resulta afirmativa.

—Se aprueban los incisos *e)*, *f)* y *g)*.

—Se aprueba el artículo 3º.

Sr. Aguirrezabala. — Pido la palabra.

Voy a pedir a la Honorable Cámara quiera tener la deferencia de hacer una

reconsideración. He entregado en Secretaría un agregado estableciendo que al personal obrero que actualmente trabaja en las empresas, con un año de antigüedad, se le reconozca la antigüedad y sea incorporado al escalafón.

Sr. Arce. — Lo del personal obrero ya ha sido aceptado al votarse la proposición del señor diputado Noble.

Sr. Aguirrezabala. — ¿Ha sido aceptado con el criterio del salario mínimo? Yo pediría reconsideración, a los efectos de que se estableciera que será con el salario mínimo.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar la moción de reconsideración del artículo 3º.

—Resulta negativa.

—El artículo 4º es de forma.

Sr. Presidente (Fresco). — Queda sancionado.

Se comunicará al Honorable Senado.

ción nacional del artículo adquirido para el mismo fin.

—En el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, por el cual se derogan los artículos 55 y 56 de la ley número 12.148 y 1º de la ley número 11.246.

—A la orden del día.

48

MOCIONES

Sr. Spinetto. — Pido la palabra.

A riesgo de molestar a la Honorable Cámara, reiteraré el pedido de preferencia que hice al principio para la orden del día número 125, asuntos 5 y 7, y orden del día número 54. Son asuntos que llevarán pocos minutos. Pueden tratarse ahora, antes de entrar a otros que provocarán discusiones largas.

Sr. Corominas Segura. — Lamento no acompañar al señor diputado en la

SEPTIEMBRE 28 DE 1936

35ª REUNION. — Continuación de la 6ª SESION ORDINARIA

Presidencia del doctor JULIO A. ROCA,
Vicepresidente de la Nación
y del doctor ROBUSTIANO PATRON COSTAS,
Presidente provisorio del Senado

Senadores presentes: Alberto Arancibia Rodríguez, Mario Arenas, Mario Bravo, Rudecindo S. Campos, Aldo Cantoni, Raúl Ceballos Reyes, Atanasio Eguiguren, Alberto Francisco Figueroa, Francisco R. Galíndez, Manuel García Fernández, Laureano Landaburu, Eduardo Laurencena, Lucio López Peña, Juan José Lubary, José Heriberto Martínez, Alfredo L. Palacios, Robustiano Patrón Costas, Guillermo Rothe, Matías G. Sánchez Sorondo, Antonio Santamarina, Carlos Serrey, Lisandro de la Torre, Juan R. Vidal.

Senador ausente, con permiso: Carlos A. Bruchmann.

Senador ausente, con aviso: Carlos R. Porto.

Senadores ausentes: Héctor González Iramain, Jorge J. Pinto, Gilberto Suárez Lago, Benjamín Villafañe.

SUMARIO

1.—**Asuntos entrados:**

I.—**Mensaje del Poder Ejecutivo, solicitando acuerdo para designar vicepresidente y vocales del directorio de Obras Sanitarias de la Nación.**

2.—**Moción del senador Martínez, para que se cite al Senado a sesión secreta para mañana, a fin de tratar los despachos de la Comisión de Acuerdos. Se aprueba.**

3.—**Asuntos entrados:**

II.—**Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, sobre tarifas postales y telegráficas.**

III.—**Comunicación de la Honorable Cámara de Diputados.**

4.—**Moción del senador Eguiguren, para que se trate sobre tablas el proyecto de ley, en revisión, acordando una subvención anual de $ 5.000.000 m|n. a la Municipalidad de Buenos Aires, para fines de su asistencia pública y hospitalaria. Se aprueba. (Véase número 9 del sumario).**

5.—**Asuntos entrados:**

IV.—**Peticiones.**

V.—**Despachos de comisiones.**

6.—**Proyecto de ley** del senador **Laurencena**, facultando al **Poder Ejecutivo** para convenir con la provincia de **Entre Ríos** el monto y forma de pago de la deuda existente entre dicha provincia y la **Nación**. A moción del mismo senador, modificada por el senador **Martínez**, se resuelve tratarlo como primer asunto en la sesión de mañana.

7.—**Proyecto de ley** del senador **Martínez**, modificando el artículo 33 de la ley número 8.172, sobre reforma a la carta orgánica del **Banco Hipotecario Nacional**.

8.—**Proyecto de ley** del senador **Santamarina**, destinando la suma de $ 180.000 m|n. para la adquisición de terrenos y reconstrucción y ampliación del edificio que ocupa la **Escuela Superior de Comercio de la Nación**, Nº 1, de la **Capital**.

9.—Se considera y aprueba, quedando convertido en ley, el **proyecto** a que se refiere el número 4 del sumario.

10.—**Consideración** del despacho de la **Comisión Especial Encargada de Estudiar la Coordinación de los Transportes**, en el **proyecto de ley**, en **revisión**, sobre **coordinación** de los **transportes** en la **ciudad de Buenos Aires** y sus **prolongaciones** y **servicios accesorios fuera del distrito federal**. Queda pendiente, **levantándose la sesión** a **moción** del senador **Sánchez Sorondo**, y **resolviéndose continuar su consideración** en la **sesión de mañana**, como **único asunto**, **fijándose la hora** 24 para votarlo.

11.—**Apéndice**: **Inserciones** solicitadas por los senadores **Serrey**, **Landaburu** y **Palacios**.

—En Buenos Aires, a los veintiocho días del mes de septiembre de 1936, siendo la hora 16 y 10 minutos, dice el

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

1

ASUNTOS ENTRADOS

I

—Se lee:

Buenos Aires, septiembre 26 de 1936.

Al Honorable Senado de la Nación.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 3º de la ley número 8.889, tengo el honor de dirigirme a vuestra honorabilidad, solicitándole el acuerdo correspondiente para designar, por un nuevo período de ley, vicepresidente del directorio de las Obras Sanitarias de la Nación al doctor Manuel E. Paz, y vocales a los señores: don Carlos Saguier, ingeniero Carlos J. Forn, ingeniero Jorge Claypole, arquitecto Raúl J. Alvarez y doctor Toribio Ayerza.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

AGUSTÍN P. JUSTO.
Manuel R. Alvarado.

—A la Comisión de Acuerdos.

2

MOCION

Sr. Martínez. — Pido la palabra.

Desearía saber si la Comisión de Acuerdos estaría en condiciones de producir despacho sobre estos acuerdos para la sesión de mañana.

Sr. Arancibia Rodríguez. — No habría inconveniente, señor presidente, porque están presentes todos los miembros de la Comisión de Acuerdos.

Sr. Martínez. — Entonces hago moción para que se señale la sesión de mañana, para tratar esos despachos, citándose al Senado a sesión secreta para la hora 15, con media hora de tolerancia.

—Apoyado.

Sr. Presidente. — Está en discusión la moción del señor senador por Córdoba. Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

—Se vota y resulta afirmativa.

3

ASUNTOS ENTRADOS

II

—Se lee:

Buenos Aires, septiembre, de 1936.

Al Honorable Congreso de la Nación.

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a vuestra honorabilidad, sometiendo a su consideración el adjunto proyecto de ley de tarifas postales y telegráficas.

En este proyecto se ha tenido especialmente en cuenta la necesidad de actualizar los servicios que presta la administración de Correos y Telégrafos, para armonizarlos mejor con los cambios fundamentales operados en la economía mundial, que han repercutido tan intensamente en nuestro país, y de realizar, además, un rea-

timamente votada, se le substrae a la Municipalidad de la Capital de 8 a 10.000.000 de pesos de sus rentas propias.

Hecha la salvedad expresada, no tengo inconveniente en acompañar con mi voto al proyecto en discusión, tanto más cuanto con ello sigo en mi inalterable línea de conducta y unidad de criterio.

Sr. Ceballos Reyes. — Yo también voy a dejar constancia de mi voto a favor de este proyecto, pero encuentro que en su texto se excluye a todos los médicos que en provincias prestan servicios gratuitos, tan dignos de ser recompensados como los múltiples que prestan los médicos de la Capital Federal.

Sr. Presidente. — Si no se hace uso de la palabra, se va a votar en general el proyecto.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Martínez. — ¿De cuántos votos es la afirmativa?

Sr. Secretario (Figueroa). — Afirmativa general.

Sr. Martínez. — Eso es lo que quería saber.

—Sin observación se aprueba, igualmente en particular.

Sr. Presidente. — Queda convertido en ley.

Sr. Serrey. — Hago indicación de que se comuniquen las sanciones que hubiere en el día de hoy.

—Asentimiento.

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

10

COORDINACION DE LOS TRANSPORTES EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Sr. Presidente. — El Senado había fijado la sesión de hoy para considerar el despacho de la Comisión Especial, recaído en el proyecto de ley de coordinación urbana de transportes en la Capital Federal.

—Se lee:

Despacho de la mayoría de la comisión

Honorable Senado:

Vuestra Comisión Especial para estudiar la coordinación de los transportes, ha considerado el proyecto de ley que ha enviado, en revisión, la Honorable Cámara de Diputados, sobre coordinación de los transportes en la ciudad de Buenos Aires y sus actuales prolongaciones y servicios accesorios fuera del distrito féderal; y, por las razones que se dan en el informe adjunto, os aconseja, en mayoría, que le prestéis vuestra sanción.

Sala de la comisión, septiembre 22 de 1936.

Carlos Serrey. — Matías G. Sánchez Sorondo. — Alberto F. Figueroa.

En disidencia parcial: con la segunda parte del apartado *d)* del artículo 2º, en sustitución de la cual propone lo siguiente:

«Las empresas o particulares que no deseen ingresar a la Corporación, o que no conserven definitivamente su régimen autónomo de acuerdo con lo dispuesto por el apartado *b)* del artículo 1º, deberán optar, dentro de los treinta días de requeridos al efecto por el Poder Ejecutivo, entre vender a aquella sus bienes afectados al transporte, por el precio que en defecto de convenio se fijará judicialmente conforme a la ley 189, o continuar sus servicios hasta dos años más, contados desde la sanción de esta ley, después de los cuales caducará su concesión o permiso, sin derecho ulterior alguno. Si no optaren en el plazo expresado, se entenderá que se deciden por la venta de sus bienes a la Corporación»;

Y con el apartado *c)* del mismo artículo, en el que propone substituir la palabra «expropiación» por «venta».

Laureano Landaburu.

PROYECTO DE LEY EN REVISION

Sancionado por la Cámara de Diputados el 25 de septiembre de 1935

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — *a)* Autorízase al Poder Ejecutivo para organizar y constituir una persona

jurídica que se denominará «Corporación de Transportes de la ciudad de Buenos Aires» y se regirá por las disposiciones de esta ley. La corporación tendrá por objeto: 1º Coordinar los servicios de transporte colectivo de pasajeros que actualmente existen, vinculándolos en la forma más conveniente y evitando superposiciones innecesarias y antieconómicas; 2º Crear y organizar los nuevos servicios que se reputen necesarios en el futuro;

b) La «Corporación de Transportes» se formará por la coordinación, bajo regímenes autónomos, de las empresas de transportes colectivos de pasajeros, de la ciudad de Buenos Aires y sus actuales prolongaciones y servicios accesorios fuera del distrito federal, o por la fusión de todas o parte de ellas, bajo una misma dirección financiera, administrativa y técnica, respetando la autonomía de las no fusionadas, en su caso, y comprenderá los tranvías subterráneos y a nivel, los ómnibus y los automóviles colectivos, con excepción de los ferrocarriles de jurisdicción nacional, los servicios de turismo y los que no revistan carácter público.

El transporte de pasajeros realizado por los ferrocarriles de jurisdicción nacional, cuyas vías de acceso a la Capital Federal formen parte de la red ferroviaria que sale de sus límites, deberá ser coordinado con los servicios de transporte regidos por esta ley. La corporación y los ferrocarriles establecerán convenios de horarios y de tarifas a fin de evitar concurrencias inútiles y antieconómicas entre los servicios respectivos.

La corporación y los ferrocarriles podrán celebrar además los acuerdos convenientes para asegurar —por instalaciones apropiadas en los puntos de contacto entre sus servicios respectivos y por tarifas combinadas (boletos combinados y abonos)— en las mejores condiciones posibles, el intercambio de pasajeros que efectúen recorridos mixtos.

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.

En los casos en que se aprueben regímenes de autonomía, ésta no creará un estado de preferencia económica ni financiera para la empresa concesionaria, la que quedará sujeta, en cuanto no se refiera a su régimen interno, a las reglas generales de la corporación;

c) La Corporación de Transportes, una vez constituída, tendrá a su cargo, con exclusividad, los servicios de transporte colectivo de pasajeros en el perímetro de la ciudad de Buenos Aires y mantendrá, en las condiciones y por el tiempo que le han sido concedidos, los que presta en sus actuales prolongaciones fuera del mismo. Las empresas de transporte colectivo de pasajeros entre la ciudad de Buenos Aires y el interior del país y viceversa, no podrán transportar pasajeros que viajen entre dos puntos comprendidos dentro del perímetro de aquélla, salvo que se pongan de acuerdo con la corporación;

d) La Corporación de Transportes creará en el futuro, mientras subsista el régimen de esta ley, todos los servicios de transporte colectivo de pasajeros que la «Comisión de Control» creada por el apartado *g)* de este artículo considere necesario, sea por los medios actualmente conocidos o por los que en adelante se inventen. La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, las comisiones vecinales de la misma ciudad, como entidades y cualquiera del pueblo, podrán recurrir ante la «Comisión de Control» pidiendo o sugiriendo la implantación de nuevos servicios. A pedido de la «Comisión de Control» la corporación creará, en el futuro, con fines de fomento urbano, servicios de transporte colectivo de pasajeros, de la categoría de los que se prestan con ómnibus y micro-ómnibus, o de toda otra categoría que se utilice en el porvenir, siempre que no requiera instalaciones fijas. Estos servicios serán prestados durante un tiempo prudencial, fijado al efecto, pero la corporación podrá suspenderlos si demostrare que no remuneran los gastos de explotación y las cargas financieras;

e) En el caso de que la Corporación de Transportes se niegue a crear los nuevos servicios a que se refiere el apartado anterior y no proponga otros similares o introduzca modificaciones en sus instalaciones que proporcionen iguales o superiores beneficios, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, previa consulta a la «Comisión de Control», podrá conceder la explotación de los mismos a otras personas libremente, cuando se trate de adoptar nuevos medios o sistemas de transporte, y siempre que no se superpongan recorridos ni se establezcan servicios en competencia con los de la corporación, cuando se trate de adoptar los medios o sistemas actualmente empleados;

f) La Corporación de Transportes será administrada por un directorio compuesto de representantes del Poder Ejecutivo, de la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires y de los propietarios de los medios de transporte que constituyan la corporación. El número total de representantes será el más reducido posible,

siempre que permita dar representación a todos los intereses asociados, en forma sensiblemente proporcional a su participación en la Corporación;

g) La Corporación de Transportes y las empresas que, sujetas a ella, mantengan sus regímenes autónomos, serán controladas en su administración, en su marcha financiera y en los servicios que están obligadas a prestar, por una «Comisión de Control» compuesta de tres miembros designados por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado, dos libremente, y el tercero a propuesta en terna de la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Este control se ejercerá sin perjuicio de la fiscalización que corresponde a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires en lo tocante a la higiene y seguridad públicas, al tráfico y a las construcciones y ocupación de las calles y del subsuelo, en lo que sea de su jurisdicción. Los miembros de la «Comisión de Control», deberán ser, todos, argentinos nativos;

h) La Corporación de Transportes estará exonerada de derechos, contribuciones, impuestos y tasas de la Nación y de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, presentes y futuros, de cualquier naturaleza que sean, incluso los de constitución. La Nación y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires recibirán, libre de todo gasto, una participación en el capital de la corporación, en acciones, equivalente a la capitalización de los impuestos y demás contribuciones que perciben actualmente de las empresas y particulares que realizan el transporte colectivo de pasajeros. La Nación y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires recibirán, además, igualmente en acciones, una suma equivalente al monto de lo que, al constituirse la Corporación les adeuden las empresas y particulares que realizan el transporte colectivo de pasajeros, por concepto de aportes, impuestos y otras contribuciones. Cuando por implantación de nuevos servicios o ampliación de los existentes se aumente el capital de la Corporación, corresponderá a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, libre de todo gasto, y en acciones, una participación en el capital aumentado en igual proporción, a la que tenga en el capital de origen. Las empresas que adhieran a la Corporación, con régimen autónomo, seguirán abonando las contribuciones e impuestos establecidos en sus respectivas concesiones;

i) La Corporación de Transportes tendrá la exclusividad para realizar los servicios a que se refiere esta ley y con sujeción a las condiciones en ella establecidas, por el término de cincuenta y seis años, a contar desde la fecha de su constitución. Vencido dicho plazo, todos sus bienes inmuebles, muebles, instalaciones fijas y material rodante, en buen estado de servicio pasarán a poder de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, o de la Nación, según el caso, sin indemnización alguna, salvo los bienes incorporados en los últimos veinte años, por los cuales la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, o la Nación, según el caso, pagarán el valor de origen, menos las amortizaciones realizadas;

j) Declárase de utilidad pública y susceptibles de expropiación, las propiedades y el subsuelo que fuesen necesarios a la Corporación de Transportes, para hacer las construcciones e instalaciones y efectuar los servicios que le impone esta ley. La Corporación actuará como expropiante, ante la justicia federal, de acuerdo con las disposiciones de la ley 189.

Artículo 2º — *a)* El Poder Ejecutivo procederá a dar cumplimiento al art. 1º de esta ley por intermedio de una «Comisión Especial» integrada con representantes del Poder Ejecutivo, de la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires y de las empresas de transporte colectivo actualmente existentes. La «Comisión Especial» será presidida por un representante del Poder Ejecutivo. El número de representantes de las empresas será fijado con arreglo a la importancia de cada una de ellas y su designación se hará por el Poder Ejecutivo a propuesta de las mismas. El Poder Ejecutivo reglamentará la constitución y el funcionamiento de esta Comisión;

b) La Comisión Especial se expedirá dentro de seis meses de constituída, pero el Poder Ejecutivo podrá prorrogar este plazo si existiesen motivos para ello;

c) La Comisión Especial formulará un proyecto de constitución, organización y funcionamiento de la Corporación de Transportes, redactando el estatuto de la misma, en su carácter de persona jurídica. En dicho estatuto se determinará, además de las cláusulas que sean necesarias: 1º El monto del capital de la Corporación de Transportes y la parte que en el mismo corresponda a cada uno de los participantes, incluídas la Nación y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. La determinación del valor que deberá asignarse a cada una de las concesiones y permisos, por el aporte que signifiquen a la corporación, comprenderá: *a)* El valor de sus inmuebles, instalaciones fijas, material rodante, talleres, almacenes, capital circulante y demás bienes afectados actualmente al

servicio, que se establecerá tomando por base el costo original y efectivo de los mismos, menos la depreciación causada por el uso. Sin embargo, se tendrán en cuenta, en forma equitativa los años durante los cuales la situación económica no haya permitido a las empresas efectuar sus gastos de renovación en forma normal. En caso de ignorarse el costo de origen de uno o más bienes, o de ser imposible calcularlo por medio de la escala de precios vigentes en la época de su adquisición, se lo fijará teniendo en cuenta los precios vigentes durante una época económica normal, y, si fuera el caso, se combinarán los dos criterios, de manera que se establezca en forma equitativa su justo valor. *b)* El monto de los gastos inherentes a la constitución y organización de las empresas, los que serán fijados razonablemente en cada caso, previa su justificación y comprobación. En lo que se refiere a las empresas que posean concesiones a perpetuidad o a un plazo mayor de cincuenta y seis años, además de lo establecido en los incisos *a)* y *b)*, la Comisión Especial tendrá en cuenta cada caso particular de modo equitativo; 2º Las funciones de la «Comisión de Control», entre las que figurarán el estudio de la mejor forma de levantar las vías en el centro de la ciudad y las responsabilidades a que estarán sometidos sus miembros por los actos que ejecuten o autoricen en el ejercicio de las mismas; 3º La intervención o inspección técnica y administrativa a que deban estar sujetas las empresas que mantengan su régimen autónomo; 4º El procedimiento para fijar las tarifas que deberán ser justas y razonables y dar origen a recursos suficientes para: *a)* Cubrir los gastos de explotación; *b)* Crear fondos de renovación del material y de reserva para mantener un buen servicio público; y *c)* Asegurar al capital representado un 7 % de interés y su amortización, a cuyo efecto la Corporación deberá poner a disposición de la Comisión de Control los libros y documentos que prueben sus entradas. Las tarifas obreras serán mantenidas en las actuales condiciones y horarios y deberá estudiarse la extensión de las mismas a otros servicios que actualmente no las tengan y a los que ulteriormente se implanten; 5º La forma en que la Corporación dará estricto cumplimiento a las leyes que rigen las relaciones entre el capital y el trabajo y a la número 11.110 de jubilaciones. La Comisión Especial fijará las sumas no aportadas por las empresas de tranvías a las cajas de jubilaciones, estableciendo a cargo de la Corporación la obligación de amortizarlas en el plazo de veinte años; 6º La forma en que la Corporación mantendrá el personal que, al promulgarse esta ley trabaje en el transporte en común de pasajeros, incluídos los propietarios de automóviles colectivos, a cuyo efecto se formará el correspondiente escalafón; 7º Los materiales, trabajos e implementos que en igualdad de condiciones deberán procurarse en el país, de preferencia a los similares extranjeros;

d) Aprobado por el Poder Ejecutivo el proyecto a que se refiere el apartado anterior, el Ministerio del Interior requerirá la aceptación escrita de las empresas de transporte colectivo de pasajeros y, obtenida ésta, se constituirá definitivamente la Corporación de Transportes. Los bienes afectados al servicio de ómnibus y automóviles colectivos de empresas o particulares que no deseen ingresar a la Corporación podrán ser expropiados con arreglo a las leyes vigentes, y pagados en efectivo, si así lo aprueba el Poder Ejecutivo, a cuyo efecto se declaran de utilidad pública esos bienes y medios de transporte;

e) Una vez transferidos a la Corporación los bienes muebles e inmuebles de las empresas que se le incorporen, por fusión o por expropiación, caducarán las concesiones, permisos y autorizaciones precarias de todos los medios de transporte a que se refiere el apartado *b)* del artículo 1º de esta ley. Las empresas que ingresen a la Corporación, conservando su autonomía, quedarán sometidas a las prescripciones establecidas por la Comisión Especial y aprobadas por el Poder Ejecutivo;

f) Desde la promulgación de esta ley las autoridades nacionales y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, no darán nuevas concesiones ni permisos de transporte colectivo de pasajeros. Exonérase a las empresas y propietarios de medios de transporte colectivo de pasajeros, de las multas en que hubiesen incurrido hasta la promulgación de esta ley por mora en el pago de aportes, contribuciones e impuestos;

g) Las cuestiones, que, una vez constituída la Corporación de Transportes, se susciten entre el Directorio y la Comisión de Control sobre interpretación de las cláusulas del estatuto, serán dirimidas, en primera instancia, por el Poder Ejecutivo con apelación para ante un árbitro único designado por el presidente de la Suprema Corte de Justicia de la Nación. El fallo del árbitro será inapelable.

Artículo 3º — Los gastos que demande el cumplimiento de esta ley hasta que la Corporación de Transportes quede definitivamente constituída, se pagarán con un fondo común formado

por las entidades que se le incorporen, las que tendrán derecho a repetir lo anticipado en la proporción de sus aportes.

Artículo 4º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

M. A. Fresco.
L. Zavalla Carbó.

INFORME

Importancia y antecedentes del problema de la coordinación de transportes en la Capital.

Este proyecto de ley tiene por objeto resolver el problema de la organización de los transportes en común en la Capital Federal y sus alrededores.

Problema fundamental que abarca: la buena organización de un servicio público tan esencial para la ciudad de Buenos Aires, problema del transporte del cual depende la mayor parte de la actividad de sus habitantes y su propio desenvolvimiento; parte de la organización social, por la suerte del numeroso personal y de sus familias, que trabaja en las empresas de dicho servicio; parte de la organización económica, por los enormes capitales que se han invertido en el país; capitales que tienen derecho a un tratamiento equitativo no sólo en virtud de la utilidad que han prestado sino también de la que están destinados a prestar.

La importancia de la cuestión exige un examen detenido de todos sus aspectos. En realidad, ella ha sido planteada con apremio desde la época final de la gran guerra, como consecuencia de las perturbaciones que esta originó en la economía del mundo y ha sido el objeto de las preocupaciones de las autoridades desde hace muchos años, sin haber tenido resolución hasta el momento.

Como consecuencia del alza en el precio de las materias primas, del precio del carbón, de los salarios y de la creación de nuevas cargas sociales, la situación de las principales empresas de transporte en común cuyas concesiones no fueron readaptadas a las circunstancias, se fué haciendo progresivamente difícil. Durante mucho tiempo este problema se limitó a las compañías de tranvías. En 1920 se produjo una solución temporaria: el aumento de las tarifas de 10 a 12 centavos, acordado por un período de tres años por la municipalidad a las compañías, bajo la intendencia del doctor Cantilo. Este aumento de tarifas fué acompañado de un aumento sensible en los salarios y del cumplimiento por parte de las compañías a las exigencias de la ley número 11.110 sobre la caja de jubilaciones.

En abril de 1923, como consecuencia de una decisión del Concejo Deliberante, las tarifas fueron rebajadas otra vez a 10 centavos. Las compañías de tranvías mantuvieron, sin embargo, los aumentos de salarios acordados al personal, pero dejaron de efectuar, a partir de esa fecha, las contribuciones patronales a la caja de jubilaciones, decisión que fué reconocida como legal por la sentencia de los tribunales de justicia.

A partir del año 1923, se organizaron los primeros servicios de autobuses que se han desarrollado progresivamente hasta el presente. Estos servicios se establecieron no sobre la base de concesiones regulares, sino por medio de permisos precarios, habiendo esas empresas preferido este régimen menos estable, pero menos oneroso, a la aceptación de la ordenanza municipal dictada el 13 de diciembre de 1923, en la que se fijaban las condiciones mediante las cuales la municipalidad acordaría concesiones a los autobuses por una duración de 20 años.

En 1928, aparecieron los primeros taxis colectivos, que se transformaron poco a poco en microbuses, tales como existen actualmente y que como los autobuses sólo circulan en virtud de permisos precarios.

Las autoridades municipales no han podido, a pesar de su empeño, resolver el problema, por las divergencias de opinión suscitadas entre el Departamento Ejecutivo y el Concejo Deliberante de la Capital. De esta manera, un proyecto de contrato ad referéndum firmado en noviembre de 1923 entre la Intendencia Municipal y la Compañía de Tranvías Anglo Argentina, fué rechazado por el Concejo Deliberante en noviembre de 1924. La misma suerte corrió el contrato ad referéndum celebrado en 1924 entre la Intendencia Municipal y la Compañía Lacroze.

En agosto de 1925, el entonces intendente de la Capital, doctor Noel, firmó en representación de la municipalidad con la Compañía de Tranvías Anglo Argentina, un nuevo contrato ad referéndum readaptando ciertas cláusulas de la concesión del Anglo a las nuevas condiciones económicas consiguientes al período posterior a la guerra mundial y previendo, por otra parte, aumento de salarios para el personal, aplicación de la ley de la caja de jubilaciones, construcción de nuevos subterráneos y establecimiento de una red de autobuses coordinada con los servicios de la red tranviaria.

Este contrato quedó pendiente durante cua-

tro años de la consideración del Concejo Deliberante sin ser examinado por éste, para ser rechazado finalmente el 30 de diciembre de 1929, por un voto de mayoría.

La multiplicidad de los nuevos medios de transportes así como la competencia que ellos se hacen mutuamente tuvieron como consecuencia convertir en desastrosa la situación económica ya crítica de las principales empresas, especialmente las empresas de tranvías y subterráneos.

La aplicación de nuevas leyes sociales: ley número 11.110, sobre la Caja de Jubilaciones; la ley número 11.544, relativa a la duración de la jornada de trabajo, leyes que en sí mismas han merecido el apoyo general en virtud de las mejoras que introducen en las condiciones de trabajo y por la seguridad del porvenir que dieran al numeroso personal empleado en las tareas de transporte, no han podido ser aplicadas en toda su extensión dada la situación económica porque han atravesado las empresas. Esta situación plantea problemas técnicos, de tráfico y sociales que este proyecto busca resolver.

En 1931 el Gobierno Provisional, persuadido de la importancia de estas cuestiones y de la necesidad de darles una pronta y eficiente solución las plantea en toda su importancia en su decreto de 7 de abril de 1931, ampliamente documentado y fundado y designa una comisión especial para el estudio y la resolución del problema del transporte colectivo en general.

En abril de 1932 el intendente, doctor Naón, se preocupó igualmente de la cuestión, proponiendo al Concejo Deliberante como resolución provisoria un aumento general de tarifas para todos los medios de transporte con el fin de hacer posible la aplicación de las leyes sociales y también buscar una solución de conjunto para el problema, mediante la constitución de un consorcio mixto que asegurara la reorganización de todos los sistemas y su dirección común.

Tales iniciativas no llegaron a ninguna solución práctica.

Finalmente, el actual intendente de la ciudad de Buenos Aires, doctor de Vedia y Mitre, por su decreto de 19 de enero de 1933, nombró una comisión especial para el estudio de los transportes colectivos de la Capital Federal y su zona de influencia. Esta comisión, compuesta por personalidades de competencia reconocida, fué presidida por el doctor Roberto Ortiz.

La mayoría de esta comisión, como consecuencia de un laborioso y concienzudo estudio sobre todos los aspectos de la cuestión, presentó su informe en diciembre de 1933, recomendando como solución de conjunto del problema de la coordinación de los transportes, la creación de una corporación que agrupara en un mismo organismo financiero, administrativo y técnico todos los elementos del transporte urbano, con participación y contralor de las autoridades municipales y nacionales.

El informe de la mayoría de esta comisión, compuesta por el doctor Ortiz y los ingenieros Nogués y Castello y el doctor Pestalardo, fundado en una documentación abundante, estableció la necesidad de realizar la coordinación mediante una ley nacional.

La minoría de la misma comisión, compuesta por los ingenieros Revuelto y Treglia, llegó a las mismas conclusiones, en cuanto al fondo del problema, pero aconsejó que fuera resuelto dentro de la jurisdicción municipal.

La Intendencia Municipal adoptó las conclusiones de la mayoría de la comisión, enviando copia de los informes de ésta al Concejo Deliberante y al gobierno nacional, por intermedio de su mensaje de 9 de marzo de 1934, justificando a su vez con sólida documentación, la procedencia de la jurisdicción nacional en la solución del problema.

El Poder Ejecutivo de la Nación, por decreto de 14 de marzo de 1934 y tomando como base el mensaje del intendente y el informe de la mayoría de la comisión, sometió a conocimiento y resolución del Honorable Congreso Nacional, el problema legislativo de la organización de los transportes colectivos en la Capital Federal y sus alrededores.

Este decreto fué confirmado por un nuevo mensaje del Poder Ejecutivo fechado el 6 de julio de 1934, en el cual el Poder Ejecutivo declara:

«Ante todo, el Poder Ejecutivo quiere dejar constancia de que el régimen por ley es no sólo el constitucional sino también el único que daría bases seguras y estables para disciplinar y encauzar las dispersas y complejas actividades que se aplican a los transportes, y determinar la concurrencia de los capitales indispensables para organizar esos servicios en forma de que resulten más eficaces y menos dispendiosos.»

La Cámara de Diputados lo pasó al estudio conjunto de las comisiones de Negocios Constitucionales y de Legislación Municipal, que modificó el dictamen, simplificándolo. Así lo sancionó la Cámara en su sesión de septiembre de 1935.

Viene, pues, este proyecto al Senado, pres-

tigiado por las más altas autoridades constitucionales, administrativas, técnicas, que de él se han ocupado. Podemos, pues, estar tranquilos. Si nos equivocamos nos equivocaremos con todo lo que la Nación tiene de más representativo.

Situación actual

La demora en resolver esta cuestión la ha agravado y provocado la situación actual, que aun para el observador menos sagaz aparece caótica.

Paralelamente y sobre las mismas redes de tranvías construídas por empresas que explotan concesiones acordadas legalmente por los poderes públicos, se han establecido poco a poco sin obedecer a *ningún plan de conjunto* líneas de autobuses y colectivos y microómnibus *con permisos precarios*. Todos estos medios de transporte, cuyos recorridos inconsultos se superponen y se confunden, se hacen una competencia sin cuartel.

Existe así, en la actualidad, una red de tranvías de 670 kilómetros de vías explotadas por la Compañía de Tranvías Anglo Argentina que posee una concesión acordada por las autoridades municipales; una red de tranvías de 110 kilómetros de la Compañía de Tranvías Lacroze cuyas concesiones son en parte municipales y en parte nacionales; el sistema de los tranvías de la Compañía del Puerto y Ciudad, que explota una concesión nacional y el sistema de la Compañía Eléctricos del Sud, cuyas concesiones son igualmente nacionales.

En cuanto a subterráneos, existen igualmente en explotación el subterráneo de la Compañía Anglo Argentina, de Plaza Mayo a Primera Junta (concesión municipal); el subterráneo de la Compañía Lacroze, de Paseo Alem a Federico Lacroze, establecido sobre la base de una ley nacional, y el subterráneo Retiro - Constitución, de la C. H. A. D. O. P. Y. F., establecido sobre la base de una concesión municipal.

Setenta y cinco compañías de autobuses y alrededor de 70 líneas de colectivos constituyen un conjunto sin coordinación de líneas, que disponen de permisos precarios.

Es evidente que tal estado de cosas no puede engendrar sino el más grande de los desórdenes.

La situación no es menos complicada desde el punto de vista legal, dada la existencia simultánea de concesiones municipales, nacionales y permisos precarios, que necesariamente implican condiciones de explotación muy diferentes, tanto en lo que concierne a la duración de las concesiones, los impuestos, las tasas de pavimentación, las tarifas, los horarios, las cargas sociales y las responsabilidades de los usufructuarios respecto del público y de las autoridades.

Sin entrar en detalles, basta considerar los siguientes hechos para tener evidencia de esas desigualdades de situación. Los tranvías, en virtud de sus contratos de concesión, deben aplicar la tarifa única de 10 centavos, sea cual sea la distancia de recorrido y aplicar una tarifa de obreros, de 5 centavos, de acuerdo con las condiciones fijadas en los mencionados contratos. Los autobuses tienen derecho de aplicar una tarifa de 10 y 15 centavos para los recorridos superiores a 5 kilómetros. Los colectivos aplican tarifas de 10 a 50 centavos, según la distancia y no tienen ninguno de estos dos sistemas de transporte tarifas reducidas para los obreros.

En lo que se relaciona con los impuestos, las empresas de tranvías están sujetas a un impuesto de 6 % sobre las entradas brutas y a un impuesto suplementario de 12 % sobre la parte de entradas brutas que exceda de $ 50.000 por año y kilómetro de vía y están sometidas además a otros impuestos, tales como una patente de $ 50 y $ 100 por año y por «cuadra de vía» y a una participación importante en los gastos que demanda la construcción de pavimentos. *Los autobuses y los colectivos no están sometidos a ningún impuesto sobre las entradas y no pagan ninguna contribución por el uso de los pavimentos.* Pagan solamente una patente anual por vehículo. Acaso los señores senadores encontrarán en este hecho, la causa de la protesta que esta ley levanta entre los «colectiveros».

Consecuencias

a) El equilibrio económico de la mayoría de las compañías de transporte ha quedado completamente destruído.

Así, la Compañía de Tranvías Anglo Argentina, que transportaba anualmente en 1928, en sus líneas superficiales, 493.000.000 de pasajeros, en 1934 sólo ha transportado 305.000.000

Los tranvías Lacroze han visto disminuir su tráfico todavía en proporciones más importantes; de 75.000.000 de pasajeros en 1928, ha quedado en 34.500.000 en 1934.

El tráfico de subterráneos ha sido afectado de la misma manera. El subterráneo del Anglo Argentina, que transportaba alrededor de 70.000.000 de pasajeros por año en el de 1929

y 1930, no ha transportado ya en 1934 sino 41.000.000 de pasajeros. El subterráneo Lacroze, que ha entrado al servicio a fines de 1930 y es, por consiguiente, de reciente servicio, transportaba cerca de 37.000.000 de pasajeros en 1932 y no ha alcanzado en 1934 sino a 31.000.000. El subterráneo de la C.H.A.D.O.P.Y.F, que acaba de ser inaugurado, tiene un tráfico insuficiente de pasajeros. Así se explica por qué la extensión de la red de subterráneos en Buenos Aires es relativamente reducida si se la compara con la superficie y la importancia de la ciudad.

b) Las grandes empresas de transporte han sido afectadas por la depreciación monetaria, dado que sus obligaciones se han emitido en el extranjero; por ello se encuentran actualmente al borde de la quiebra, de la cual sólo se salvan momentáneamente debido a la moratoria que les han acordado por tiempo limitado sus acreedores.

De esta manera, la Compañía de Tranvías Anglo Argentina ha debido suspender el pago de todo dividendo a sus acciones preferidas desde el 30 de junio de 1930; al pago de los intereses contractuales de sus obligaciones de 5 %, desde el 1º de junio de 1931 y al de sus obligaciones de 4 y 4 ½ %, desde el 1º de enero de 1934.

La Compañía Lacroze se encuentra en una situación igualmente crítica, habiendo suspendido el pago de interés de sus obligaciones desde 1931 y las deudas correspondientes al subterráneo Lacroze desde 1932.

c) La situación financiera de la mayoría de las empresas de autobuses no es más favorable, como se demuestra en el informe practicado a este respecto por la comisión presidida por el doctor Ortiz y también por las numerosas manifestaciones hechas por la Asociación de Concesionarios y Empresarios de Omnibus de la Capital, que agrupa a la mayoría de las compañías de autobús. Sólo algunas líneas de autobús que tienen recorridos privilegiados escapan a esta situación general.

d) Por el momento únicamente la condición de los autos colectivos es relativamente satisfactoria, aunque haya una tendencia a empeorar progresivamente debido al aumento del número de coches en servicio y a que ciertas líneas se encuentran en una situación difícil.

La situación económica del conjunto de las líneas de colectivos no tardará en hacerse precaria, igualmente, sobre todo si se imponen a este sistema de transporte las mismas obligaciones que a las demás, tales como un impuesto a sus entradas brutas; sobre pavimentación; la aplicación de leyes sociales que limitan la duración de la jornada de trabajo; la obligación de establecer seguros contra los accidentes y la afiliación de su personal a la Caja de Jubilaciones.

Se puede afirmar, como consecuencia de este rápido examen de conjunto, que los capitales invertidos no reciben desde hace muchos años ninguna remuneración; que el crédito de las empresas que no alcanzan a cubrir sus cargas, ha sido destruído. *Les ha sido imposible, en estas condiciones, efectuar la renovación y modernización de su material,* como tampoco las extensiones de líneas y de servicios que hubieran sido necesarios. Y han debido suspender total o parcialmente los pagos a la municipalidad de sus contribuciones sobre sus entradas brutas previstas en su contrato de concesión.

Esta situación, no solamente perjudica a los concesionarios. No se puede concebir efectivamente que un servicio público moderno y progresista se pueda establecer y mantener cuando los concesionarios se encuentran al borde de la ruina.

El público igualmente está lesionado en sus intereses. En efecto, no dispone de un sistema de transporte coordinado y moderno que haya sido establecido según un plan de conjunto y está obligado a utilizar un material generalmente de tipo antiguo, poco confortable, mal observado y que en ciertas líneas de autobuses no ofrecen garantías de seguridad.

La lucha desenfrenada a que se libran los diferentes medios de transporte lleva a los autobuses y a los colectivos a entregarse a verdaderas carreras de velocidad en las calles de la ciudad, lo que aumenta la confusión y el peligro de la circulación y el desorden del tráfico y es una de las causas del número elevado de accidentes que se producen todos los días. Cuando un accidente ha sido provocado por un colectivo, las víctimas se encuentran generalmente en presencia de personas insolventes y que no pueden abonar ninguna indemnización por los daños que les han causado.

Del punto de vista social, el numeroso personal de obreros y empleados ocupado por las empresas de transporte perciben salarios insuficientes. Las empresas de tranvías han cesado de hacer sus contribuciones patronales a la Caja de Jubilaciones creada por la ley número 11.110, debido a que un fallo de los tribunales superiores ha establecido que dicha contribución no es debida por las compañías mientras éstas no hayan recibido la compensación prevista por la misma ley.

Resulta así que el presupuesto de la Caja de Jubilaciones está desequilibrado y está ame-

nazado de quiebra si no se encuentra una solución. Las contribuciones no recibidas por la Caja de Jubilaciones en virtud de aquella circunstancia se elevan en la actualidad a 30.000.000 de pesos más o menos.

Además, las leyes sociales, tales como la ley número 11.544, que limita la duración del trabajo a ocho horas; la ley de «sábado inglés» no puede ser aplicada sino parcialmente al personal de las empresas de transporte, y a este respecto ha sido necesario llegar a entendimientos entre las compañías, la Unión Tranviarios y el Departamento Nacional del Trabajo.

La aplicación integral de estas leyes representaría gastos anuales que las empresas no podrían afrontar en la actualidad.

El personal que trabaja en las compañías de ómnibus y autos colectivos no está afiliado a la Caja de Jubilaciones y no goza de la aplicación de las leyes sociales; es bien sabido que muy frecuentemente los chauffeurs de autos colectivos trabajan 10 y 12 horas por día, régimen que representa serios inconvenientes, no sólo para la salud del obrero, sino también graves daños para la seguridad del público.

La situación actual del transporte urbano en su conjunto y considerada en todos sus aspectos no puede ser más grave y ella perjudica a todos los intereses que debe precisamente proteger; concesionarios, personal obrero y empleados, las autoridades municipales y público, son castigados y no amparados. Leyes que la Nación ha establecido con un objeto humanitario más loable no han podido ser todavía íntegramente aplicadas, burlándose, por imperio de los hechos, los fines sociales tenidos en vista por el legislador.

El proyecto

La solución de esta grave cuestión no debe ser retardada; ella se presenta imperativa alcanzándose sólo por *la coordinación* de todos los medios de transporte urbano.

Un examen razonado del problema, así como también la experiencia de las principales capitales del mundo lo demuestran.

La mayoría y la minoría de la comisión presidida por el doctor Ortiz llegaron a la misma conclusión desde el punto de vista técnico: la coordinación completa de los servicios, que para poder ser resuelta prácticamente exige la fusión de todos los intereses afectados en un gran organismo controlado por el Estado.

No se trata, pues, de una solución improvisada que no haya sido motivo de comprobaciones. En la mayoría de las grandes capitales del mundo los transportes colectivos han experimentado las mismas dificultades que en Buenos Aires, aunque en un grado menos agudo, porque en ellas las resoluciones se adoptaron más rápidamente mediante la coordinación de los transportes.

El ejemplo más completo y más impresionante por su importancia es el de Londres. Después de muchos años de experiencia y de ensayos, de aplicación de medidas parciales que dieron resultados insuficientes, fué proyectado el London Passenger Transport Act en 1931 por el ministro laborista sir Ferbert Morrison y votado por el Parlamento en 1933 ya bajo un gobierno conservador. Esta ley realzó la coordinación de todos los medios de transporte mediante la creación del Transport Board que reune bajo una misma dirección financiera, administrativa y técnica todos los medios de transporte en común sobre el territorio de la ciudad de Londres y de sus alrededores en una zona de 4.600 kilómetros cuadrados ocupada por una población de 9.400.000 habitantes más o menos.

Después de 2 años de explotación se puede afirmar que esa experiencia de Londres es concluyente en el más amplio sentido. El Transport Board ha llegado en poco tiempo a crear para la ciudad de Londres un servicio público de transportes de primer orden y dispone de un material moderno admirablemente conservado y de un personal notablemente experto y ha alcanzado esa organización a hacer frente a todos sus compromisos financieros por la aplicación de sus propios recursos.

El estudio detallado del proyecto de ley actualmente sometido a la consideración del Senado, demuestra que él representa en su conjunto una excelente solución y que al mismo tiempo tiene en cuenta de una manera equitativa todos los intereses afectados. Evidentemente, toda obra humana es perfectible; es pues posible que algunas mejoras de detalle podrían ser incorporadas a ciertas disposiciones del proyecto de ley, pero esta preocupación del perfeccionamiento en los detalles, comprometería indefectiblemente la solución del problema que es necesario alcanzar y de una manera urgente. El proyecto de ley votado por la Cámara de Diputados puede ser considerado como satisfactorio y equitativo para todos y es por consiguiente indispensable que sea votado sin modificaciones si el Senado procura, como es natural, hacer una obra constructiva y eficiente.

El proyecto establece los principios fundamentales que regirán la coordinación de los

transportes. No entra en todos los detalles inherentes a la constitución de tal organismo, pues se encarga al Poder Ejecutivo por intermedio de una comisión especial en la cual estarán representados todos los intereses, establecer y fijar todos los aspectos prácticos de la nueva entidad, sobre la base de los principios indicados en la ley.

No interesa en este momento justificar la jurisdicción del Congreso. Este tema ha sido ampliamente expuesto en los mensajes del intendente municipal y en los del Poder Ejecutivo nacional y por la discusión en la Cámara de Diputados y también en la exposición del miembro informante, diputado Arce.

La solución adoptada por el proyecto consiste, esencialmente, en la formación de una persona jurídica, la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, que tendrá por misión coordinar todos los sistemas de transportes actualmente existentes y de crear y organizar los nuevos servicios necesarios en el futuro.

La coordinación será realizada por la incorporación en su régimen de todos los medios de transportes actualmente existentes. — Ninguno de éstos será suprimido.

Se ha insistido acerca de monopolios con motivo de este proyecto. Esta imputación es absolutamente injustificada; aquí no se establece ningún monopolio en favor de ninguna empresa privada.

La Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, será una persona jurídica constituída con la participación de las autoridades municipales y nacionales, que poseerán una parte del capital y que tendrán representantes en su consejo administrativo.

La corporación será controlada en su administración, en su marcha financiera y en los servicios que ella tiene obligación de efectuar, por una comisión de contralor, comisión permanente compuesta de 3 miembros designados por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado.

La autonomía de ciertas empresas en el régimen de la corporación, ha sido prevista por la ley, si así lo considera conveniente el Poder Ejecutivo. Esta autonomía eventual estaría sometida a todas las comisiones generales impuestas a la corporación, inclusive la nacionalización de tales entidades. Además la corporación deberá establecer en el futuro todos los servicios de transporte colectivo de pasajeros que la comisión de contralor considere necesarios, y si la Corporación de Transportes no creara esos nuevos servicios, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, mediante el consejo de la comisión de contralor, podrá conceder la explotación de esos servicios a terceros solicitantes.

El proyecto de ley no concede, pues, ningún monopolio a una empresa privada y todas las precauciones han sido tomadas para hacer imposible ningún abuso por parte de la corporación.

La coordinación permitirá nacionalizar todos los transportes urbanos de la Capital Federal mediante la creación de una sociedad argentina, con participación y contralor de las autoridades y representación de todos los intereses, dando así satisfacción a los conceptos expuestos en el mensaje del Poder Ejecutivo de 6 de julio de 1934.

Las concesiones explotadas actualmente por sociedades extranjeras quedarán caducas. Los intereses de la industria nacional, en lugar de quedar comprometidos, como se ha pretendido afirmarlo, serán, por el contrario, favorecidos porque el proyecto de ley establece que en condiciones iguales la corporación dará preferencia a la producción del país en sus adquisiciones de materiales y en los trabajos e implementos que sean necesarios. La Nación y la Municipalidad de Buenos Aires entran a ser socios de la corporación. Se les reconoce como capital el que corresponde a los impuestos, de cuyo pago se la exime, considerados como interés de ese capital, y el valor de los aportes que las empresas han dejado de cumplir, y a que estaban obligadas por las leyes y ordenanzas de sus respectivos contratos de concesión. Puede apreciarse en $ 100.000.000 m/n. el monto de dicho capital.

El proyecto de ley ha establecido que la Corporación de Transportes, desde el punto de vista financiero deberá bastarse a sí misma, ella deberá obtener de su explotación los recursos necesarios para hacer frente a todas las cargas y a todos sus gastos.

Los beneficios estarán limitados en manera de asegurar a los capitales invertidos y reconocidos un interés suficiente, considerado como justo y razonable; lo que permitirá a la corporación obtener en los mercados nacionales y extranjeros los capitales necesarios para renovar constantemente sus instalaciones, mantener su material de servicio en perfecto estado, modernizar e implantar los sistemas y servicios necesarios, reclamados por la comisión de

contralor. Esta, además, vigilará rigurosamente los libros de la corporación y de las eventuales sociedades autónomas, a fin de asegurar que los beneficios no sobrepasen el límite fijado por la ley.

A su vez, el público dispondrá de una red de transportes coordinados, utilizando racionalmente todos los actuales sistemas de transportes: tranvías, subterráneos, autobuses y colectivos en condiciones de seguridad, de rapidez y de confort, de acuerdo con los últimos progresos de la técnica. Gozará de estos sistemas modernos de transportes y de tarifas razonables, gracias a la limitación y al contralor de los beneficios. Estos servicios serán coordinados con los servicios de las compañías de ferrocarriles.

No puede temerse que la aplicación y el desenvolvimiento de los nuevos medios y sistemas de transportes pueda ser trabado por la corporación. Por el contrario, el equilibrio financiero que se le asegura le permitirá encontrar los capitales necesarios para el establecimiento de estos servicios y la construcción de nuevas líneas subterráneas.

La presencia en el consejo de administración de representantes de las autoridades, es igualmente una garantía a este respecto. Además, la comisión de contralor *tendrá el derecho de imponer a la corporación la incorporación de nuevos servicios*, bajo pena de que éstos mismos sean acordados a terceros. El proyecto de ley tiene en este concepto las garantías necesarias para defensa de los intereses del público y para evitar que la corporación pueda enquistarse en un organismo de progreso insuficiente. El problema de la supresión de vías de tranvías en las calles del centro de la Capital podrá obtener su solución sin provocar las dificultades legales y de hecho, desde que estas supresiones de vías se podrán efectuar dentro del cuadro del plan de conjunto de los servicios establecidos por la corporación y sin perjudicar a las compañías que actualmente son propietarias de esas vías, pues éstas, habiéndose transformado en accionistas de la corporación, es decir, interesadas en los resultados globales de esta última, no tendrían razones para trabar la aplicación de esas medidas. En las condiciones actuales el problema de la supresión de vías de tranvías es irrealizable desde que las compañías interesadas tendrían derecho a exigir las compensaciones materiales correspondientes por la privación de esa parte de su propiedad.

El punto de vista social y los intereses de la clase obrera, no han quedado olvidados en el proyecto de ley. El personal que empleará el futuro organismo cuyo equilibrio económico y financiero quedará asegurado, podrá gozar de salarios equitativos. La presencia de los representantes de las autoridades será para el personal una garantía de que se le tratará con la consideración necesaria.

El proyecto de ley estipula que la corporación deberá aplicar estrictamente las leyes que rigen las relaciones entre el capital y el trabajo, es decir, las leyes sociales que existen actualmente y las que podrían ser establecidas en el futuro. Los beneficios de la Caja de Jubilaciones serán extendidos a todo el personal de la corporación y ésta deberá asegurar el pago de los atrasos que son debidos, durante un período de 20 años. La Caja de Jubilaciones podrá ser así estabilizada y las ventajas de esta institución tan importante desde el punto de vista del interés social y de la seguridad que ella supone para el porvenir del personal modesto, *serán extendidas al personal de los autobuses y autos colectivos que no gozan de tales beneficios. La creación de la corporación no provocará desocupación obrera porque ella estará obligada a dar trabajo a todo el personal que actualmente está ocupado en el transporte en común de pasajeros, inclusive también* a los propietarios de los actuales autos colectivos.

La corporación deberá mantener los servicios de transporte para obreros a tarifa reducida que existen actualmente y estudiar su extensión a los otros sistemas de transportes.

La corporación englobará todos los medios de transporte. Los bienes de todas las empresas y de los particulares que acepten formar parte de ella, serán avaluados, y reconocido su valor en forma equitativa. Los bienes de las compañías de autobuses y de los propietarios de colectivos que no desearan recibir títulos o acciones de la corporación, podrán ser expropiados y pagados en efectivo de acuerdo con las leyes en vigor. El examen de todas estas condiciones demuestra que el proyecto de ley tiene en cuenta en una justa medida todos los intereses afectados y que se han tomado también precauciones expresas y numerosas para salvaguardar los intereses de la comunidad y asegurarle un servicio de transporte de pasajeros de primer orden.

La misión esencial de la corporación será la de coordinar los servicios actuales y crear los nuevos que sean reconocidos necesarios. Coordinar servicios constituye una obra permanente y de largo aliento, que exigirá a cada instante la adaptación de aquéllos a las nuevas

necesidades. La labor del consejo de administración será vasta y llena de responsabilidad, pero para facilitarla, el proyecto prepara una solución amplia y completa del problema y posee la elasticidad necesaria para permitir al nuevo organismo afrontar todas las dificultades que se le presenten en la acción, para asegurar a la Capital Federal un adecuado servicio de transportes.

Por estas razones, la comisión recomienda al Honorable Senado el voto del proyecto tal cual ha sido sancionado por la Cámara de Diputados.

Matías G. Sánchez Sorondo.

Despacho en minoría

Honorable Senado:

Vuestra Comisión Especial para estudiar la coordinación de los transportes, ha considerado el proyecto de ley, en revisión, sobre coordinación de los transportes en la ciudad de Buenos Aires y sus actuales prolongaciones y servicios accesorios fuera del distrito federal; y, por las razones que expondrá el senador que suscribe, os aconseja, en minoría, el rechazo del proyecto de ley venido de la Honorable Cámara de Diputados.

Sala de la comisión, septiembre 22 de 1936.

Alfredo L. Palacios.

Sr. Presidente. — Está en discusión.

Sr. Sánchez Sorondo. — Pido la palabra.

La comisión especial me ha designado su miembro informante. He tenido oportunidad de redactar por escrito las razones en virtud de las cuales la mayoría de la comisión aconseja al Senado sancione este proyecto.

Me refiero, pues, a ellas, agregando que después de escuchar las objeciones que se anuncian contra este consejo, he de tratar de levantarlas en la medida de mis fuerzas.

El Senado abre la deliberación de este asunto bajo la presión de una huelga comunizante; bajo la amenaza de las bombas y de los atentados que se han realizado esta mañana y bajo otra amenaza que se anuncia ha de cumplirse en breve: una huelga general.

Todo esto sirve para calificar y orientar la tendencia de esta oposición al proyecto.

Espero escuchar de labios de los señores senadores la demostración de cada una de estas tres cosas: 1º, que la situación actual es inmejorable y que no necesita ser modificada; 2º, en caso de que los señores senadores piensen que la situación debe ser modificada, que la propuesta por la comisión es mala; y 3º, la propuesta que ellos harán, para mejorar el despacho de la mayoría de la comisión.

Nada más.

Sr. Palacios. — Pido la palabra.

Inicio esta exposición, fundando el despacho en minoría, con la esperanza de que mis razones influyan en el espíritu de mis colegas.

Tengo un sentimiento serio de mi responsabilidad al sostener este debate, solo, frente a los señores miembros de la mayoría de la comisión, cuya preparación y autoridad reconozco.

La índole del asunto me ha obligado a una tarea acaso superior a mis fuerzas, pero puedo asegurar a los señores senadores que me ha guiado en todos los instantes el pensamiento claro de defender los intereses del país. Por eso he visto con sentimiento la actitud de los trabajadores que se han declarado en huelga; por eso he repudiado en este mismo recinto la intervención de los embajadores que, en nombre del gobierno de Gran Bretaña, reclamaron insistentemente la sanción de estas leyes, así como los trabajos de poderosas compañías norteamericanas que luchan contra la influencia inglesa, en esta contienda de los dos grandes capitalismos que mutilan las soberanías de nuestra América; trágica contienda, señor presidente, porque de ella resultará un único gran perjudicado: el pueblo argentino.

Creo en la utilidad del esfuerzo; en la gravitación de mis razones y en el patriotismo de todos los señores senadores.

Con ese estado de espíritu intervengo en el debate.

Después de haber estudiado este difícil asunto, aunque sin duda, en inferioridad de condiciones en relación al ilustrado señor miembro informante de la mayoría, que lo conoce desde hace años por haber intervenido en él, cuando formaba parte del Gobierno Provisional, tengo la certeza de que no hablaré inútilmente ante esta asamblea de hombres representativos del país.

La Cámara de Senadores, por su conformación, por su carácter constitucional, debe ser de prudentes determinaciones. No ha de obrar bajo la presión de una urgencia que de ninguna manera se justifica.

Las angustias financieras porque aseguran atravesar las empresas inglesas de comunicaciones y transportes, frente a la angustia de la in-

dustria y del comercio argentinos, no pueden ser ratificadas, porque las mismas compañías se oponen a permitir una investigación en sus libros.

Pero ni siquiera la comprobación fidedigna de esas angustias financieras de las compañías extranjeras sería un argumento digno de acicatear, anormalmente, la diligencia del Congreso, porque, ante todo, debía ser cotejada con la angustia, ya no digo financiera ni económica, sino con la angustia fisiológica del país, consecuencia directa del empobrecimiento.

Somos legisladores argentinos, legisladores de una nación libre y soberana, que debemos preocuparnos, por sobre todas las cosas, del bienestar social de la República.

He leído muchos artículos, folletos y libros especialmente escritos para inclinar, en uno u otro sentido, la opinión de los legisladores. Gran parte de ellos los debo a la gentileza de mi distinguido amigo el doctor Tito Arata y de mi antiguo condiscípulo, el doctor Teófilo Lacroze. Se refieren, con preferencia, a la rivalidad de los diversos medios de transporte y a los particulares intereses de cada uno; pero pocas veces se habla en ellos del usuario argentino o del productor argentino, que son, sin embargo, quienes deberán soportar las consecuencias de la legislación que aquí aprobemos.

Todo es irregular en estos proyectos de leyes, desde su tramitación a su denominación, que conceptúo incorrecta. Se las llama de «coordinación» y ese nombre es suficiente para inducir en error al ciudadano desprevenido que estima que la «coordinación» regulará el tráfico callejero, desobstruirá las arterias de la ciudad y hasta disminuirá el número de accidentes en la vía pública. La palabra «coordinación» crea un espejismo simpático a su alrededor. Sugiere medidas equilibradas y equitativas, en que los encontrados intereses se armonizan y concilian con mutuo provecho y con provecho del país mismo. Nadie podría oponerse a una genuina coordinación que procurara el mayor beneficio nacional, impidiendo el aniquilamiento de alguno de sus factores económicos, verdaderamente nacionales. Pero no es eso, señor presidente, lo que se obtendrá con estas leyes, sino rehacer los privilegios y monopolios de los ferrocarriles y tranvías ingleses, establecidos en nuestro país. Y es por eso que el gobierno de Inglaterra propende por todos los medios a su sanción apresurada; es por eso que la urge con su diplomacia, instiga su sanción con sus numerosos instrumentos y arguye muchas veces con sus dirigentes.

Por otra parte, el mismo miembro informante de la mayoría de la comisión en la Cámara de Diputados, con quien lamento no estar de acuerdo, porque me inspira una honda simpatía personal, expresó su pensamiento protector hacia los ferrocarriles: «El diputado que habla — dijo en un párrafo que sintetiza acertadamente su discurso — propuso en su proyecto de ley de vialidad, un artículo que, reglamentado después por el Poder Ejecutivo, venía a ser la síntesis del despacho que ahora informo. Pero la comisión prefirió diferir el problema para no complicarlo, y el autor esperó por espíritu de conciliación. Quedaba — agrega — el Congreso en deuda con los ferrocarriles; ahora viene a cumplirla y, al hacerlo, debe tener presente que es deuda sagrada. No puede olvidar el Congreso argentino que las empresas ferroviarias trajeron sus capitales descontando el porvenir. Veían que la República progresaría, que aumentaría su riqueza, basada en la agricultura y la ganadería. No esperaron dichas empresas que el progreso se realizara para traer capitales; vinieron a realizarlo para enriquecernos juntos, corriendo la suerte del país. Hoy podrían tener la remuneración merecida a sus inversiones, pero surge el nuevo sistema de transporte que le resta gran parte de sus ganancias. ¿Qué pretenden las empresas ferroviarias? —agregaba el miembro informante de la comisión en la Cámara de Diputados. — ¿Suprimir dicha novedad? No. Pretenden algo más, que es justo. Sencillamente, que el nuevo sistema de transportes soporte más o menos las mismas leyes y reglamentaciones que el ferrocarril».

Una experiencia personal, señores senadores, puedo citar para demostrar que las leyes que en este momento se debaten sólo beneficiarán a los capitales extranjeros, radicados en la República Argentina. El discurso que pronuncié en esta Cámara el día 2 de agosto de 1936, para dejar constancia de mi protesta por la intervención del gobierno y de la diplomacia de Inglaterra, a favor de estas leyes que tratamos, fué sintetizado en el gran diario londinense «The Times». Al pie, una nota decía para ilustración de los lectores: «Las leyes de coordinación a que aquí se refiere el legislador argentino, tienen por objeto proteger a los ferrocarriles y los tranvías de Buenos Aires, en los cuales se ha invertido mucho capital británico».

Pido que se incluya en el Diario de Sesio-

nes copia fotográfica del recorte de «The Times».

—Es el siguiente:

ARGENTINE TRANSPORT BILLS

DEBATE IN THE SENATE

FROM OUR OWN CORRESPONDENT

BUENOS AIRES, AUG. 2

The Argentine Senate yesterday began a debate on the two Transport Coordination Bills.

Senator Landaburu, a supporter of the Government, moved the appointment of a committee of five Senators to consider them. He said the possible renewal of the Anglo-Argentine treaty bore no relation to transport coordination, the latter being a free and publicly discussed law, the former an international treaty.

Senator Palacios (Socialist) protested at what he called the intervention of foreign Governments in Argentine internal affairs. He said that in November, 1931, the British, French, and Belgian Ambassadors had urged the Government to increase tram fares, and he quoted more recent examples of interference. The English, he said, had tried to exercise pressure on the authorities of the country to obtain laws favourable to foreign capitalists, but Argentina was a free country with democratic institutions, not a Dominion or a Crown Colony.

The Transport Coordination Bills, which passed the Chamber of Deputies last September, are designed to protect the railways and the Buenos Aires tramways, in which much foreign, particularly British, capital is involved, against unfair competition by motor transport.

(«The Times», 3 agosto de 1936, página 9, columna 7ª).

Estos antecedentes que demuestran la ansiedad con que Inglaterra espera la sanción de las leyes llamadas de coordinación, ¿están justificadas por las concesiones y determinaciones de las mismas leyes?

Dos leyes han sido aprobadas por la Cámara de Diputados y presentadas a la consideración del Senado. La comisión especial produjo despacho preferente en el proyecto de ley de coordinación urbana, a la que yo me opuse en el seno de la comisión, porque estimé que ambas leyes son inseparables. Hoy la comisión se ha reunido y ha despachado la ley de coordinación nacional.

Y ése es también el criterio de los financistas ingleses; pues, como habrán observado los señores senadores, ellos no establecen distingo entre una y otra ley. En sus comentarios le asignan trascendencia idéntica. Los ferrocarriles están interesados en la aprobación de ambas leyes. Una ley, la de coordinación nacional, protegerá su tráfico de cargas. La otra, la de coordinación urbana, protegerá su tráfico de pasajeros, además de proteger los intereses de las compañías tranviarias. La ley de coordinación nacional permitirá que los ferrocarriles reconstruyan el monopolio de los transportes de cereales, materia prima, ganado y mercaderías en general; pero la disminución de pasajeros en los ferrocarriles por la competencia del transporte automotor, es despreciable en el interior. Puede decirse que en el interior el transporte automotor ha creado su propio pasajero; ha dado movimiento al habitante que estaba paralizado por las tarifas exageradas fijadas por los ferrocarriles extranjeros. Pero la competencia del automotor es fundamental para los ferrocarriles en el movimiento de pasajeros dentro del perímetro de la Capital Federal y el tráfico entre la Capital y sus suburbios.

En su memoria anual, de junio de 1933, el presidente del Ferrocarril del Sud decía: «El 83 % de la disminución de los pasajeros corresponde al tráfico suburbano debido a la competencia sin precedentes de los ómnibus y colectivos». Y en junio de 1934 el presidente de la República al referirse a los ferrocarriles, en su mensaje, decía: «En el tráfico de pasajeros de los ferrocarriles la competencia se hace sentir en la zona suburbana de los más importantes centros de población, por la mayor elasticidad, modicidad de tarifas y formas del servicio de ómnibus y otros similares.»

Las cifras estadísticas, señor presidente, traducen la importancia que para los ferrocarriles ingleses reviste la competencia del automotor. El transporte de pasajeros en el interior de la Capital, y entre la Capital y los suburbios, puede sintetizarse con estos números globales correspondientes al tráfico de 1935: pasajeros transportados por ómnibus, 340 millones; pasajeros transportados por colectivos, 280 millones; pasajeros transportados por tranvías, 350 millones; pasajeros transportados por ferrocariles, 100 millones en el servicio urbano.

Pero, todavía, en este cuadro que está confeccionado con los valores dados por la revista de estadística municipal, no exhibe toda la importancia que el tráfico urbano y suburbano reviste para los ferrocarriles ingleses. Los pasajeros de tranvías, ómnibus y colectivos pagan pasajes que varían entre 10, 15 y 20 centavos por viaje. Los viajeros de ferrocarriles

pagan casi 7 centavos por kilómetro, en primera, y 4 centavos por kilómetro, en segunda.

Por un viaje de Plaza Mayo a Belgrano o a Flores, trayecto de 10 kilómetros, los ferrocarriles cobrarían 70 centavos, en primera, y 40 centavos, en segunda. Esa es una fuente de ingresos de primer orden que el automotor amenaza en sus cimientos.

El factor más interesado para la obtención de la coordinación urbana, según la propaganda que los capitales ingleses efectúan, es el tranvía, sobre todo el tranvía Anglo Argentino. Sin embargo, el tranvía es factor secundario, como puede demostrarse con pocas cifras estadísticas extraídas de las publicaciones oficiales existentes.

Los ingresos brutos de las empresas tranviarias han sido 32 millones de pesos papel, durante el año 1934. La alícuota correspondiente a los ingresos brutos del Anglo Argentino es aproximadamente de 25 millones de pesos, según sus cuentas.

Los ferrocarriles particulares, en cambio, obtienen del tráfico de pasajeros, en su año más crítico, 1932, 80 millones de pesos moneda nacional. Que ese ingreso es en su mayor parte proveniente del tráfico urbano y suburbano, lo demuestra el hecho de que la longitud promedio del viaje de los 146 millones de pasajeros, es apenas de 24 kilómetros, lo cual indica que la inmensa mayoría de los pasajeros han realizado viajes que están dentro del perímetro en el cual actúa para los ferrocarriles, la competencia de los automotores: Quilmes, Villa Ballester, San Isidro. Sin embargo, los ferrocarriles no aparecen como gestores de la ley de coordinación urbana, porque no quieren mostrar que son ellos los beneficiados con ambas leyes. La coordinación nacional que va a mejorar su tráfico de carga y la urbana, que va a mejorar su tráfico de pasajeros.

Pero hay otros estímulos de más alta inspiración, que me inciten a tratar como una sola unidad estos dos proyectos. Ambas leyes son fruto de una misma substancia, consecuencia de la voluntad de dominación que Inglaterra manifiesta. Para dibujar el cuadro pavoroso que ofrece hoy la República Argentina, no es posible analizar cada ley separadamente, porque eso sería no advertir el juego de los financistas ingleses y de sus grandes consejeros políticos, de quien los financistas son meros ejecutores. La política de penetración y de dominación de Inglaterra, se caracteriza, precisamente, porque va batiendo pequeños objetivos, capitalizando a su favor las pequeñas rivalidades, las pequeñas diferencias de los diversos sectores de la colectividad. Así consigue realizar enteramente sus planes, sin demostrar jamás que actúa con planes. No voy, pues, a rebatir un proyecto parcial. Voy a analizar los factores en juego que entran en ambas leyes, conjuntamente, para perfilar al final el plan de dominación que Inglaterra, mediante sus financistas y sus diplomáticos, realiza lentamente con una frialdad y una falta de resistencia argentina que realmente aterra, señores senadores.

Ubicar dentro del panorama nacional la colocación precisa que corresponde a este proyecto de ley de coordinación urbana, es un deber que siento inexcusable, precisamente porque estoy sentado en esta banca, en representación de la Capital. Si la Capital Federal es algo, la Capital Federal es el cerebro de la República. Esta ley de coordinación urbana va a perjudicar seriamente los intereses locales de la población de la Capital, pero antes que el punto de interés local, voy a valorar los intereses generales de la República. Voy a colocarme sobre mi propio partido, para llamar a la reflexión a los señores senadores y espero que los señores senadores me retribuirán, colocándose también por encima de sus intereses de política interna. Si hoy no logramos resistir la sanción del proyecto de ley de coordinación urbana, mañana no tendremos argumentos para rechazar el proyecto de ley de coordinación nacional, ni más tarde para oponernos a la trustificación, en manos de los financistas ingleses, de toda la producción de electricidad, y después no podremos resistir las tentativas de adquisición por Inglaterra de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales, por cuya posesión Inglaterra ha demostrado una ansiedad excepcional, en la lucha económica con Estados Unidos.

Si hoy los señores senadores de las provincias, votan a favor del proyecto de ley de coordinación urbana, que sólo lacera a la población de la Capital Federal, mañana no podrá votar en contra del proyecto de coordinación nacional que herirá valores fundamentales de la economía de las provincias y disminuirá aun más sus autonomías al supeditar sus transportes, es decir, la circulación de su vida interna, a una comisión compuesta de funcionarios con sede en Buenos Aires.

Voy a ocuparme, primero, de los perjuicios que la coordinación producirá al interior de la República, esperando que los señores senadores del interior se preocupen por los intereses de la población de la Capital Federal.

Las dos leyes, la de coordinación nacional y

la de coordinación urbana, manifiestan un idéntico respeto por los privilegios ferroviarios. En los dos, las empresas ferroviarias son las más interesadas, como espero probarlo examinando su acción en el país.

El proyecto de ley de coordinación urbana pondrá al tráfico automotor en subordinación financiera, técnica y administrativa de una sociedad anónima en que tendrán mayoría absoluta los capitales extranjeros. El proyecto de ley llamado de coordinación nacional, pone todo el tráfico automotor, exclusivamente, bajo la jurisdicción de una comisión especial, compuesta por siete miembros: un presidente rentado y seis miembros honorarios: el presidente de la Dirección General de Vialidad, el administrador de los Ferrocarriles del Estado, el prefecto general de puertos; el director general de ferrocarriles; un representante de las empresas ferroviarias y un representante de las empresas del transporte automotor.

La absorción del transporte automotor resulta así más cautelosa en el proyecto de coordinación nacional, que en el proyecto de coordinación urbana. Conocer el mecanismo del proyecto de coordinación nacional, ya aprobado por la Cámara de Diputados, despachado por la Comisión del Senado y publicado en el orden del día, es antecedente importante para medir el carácter desmedido de la ley de coordinación urbana.

Prima facie, no podemos sino suponer que las decisiones que adopte la comisión que entenderá en la coordinación nacional integrada por tan destacados funcionarios, como los que acabamos de nombrar, estarán animados por el más alto espíritu nacional y consultarán en cada caso, tanto como la conveniencia de los transportadores, la conveniencia de los productores nacionales y de los usuarios en general.

Pero, ¿por qué entonces los ferrocarriles demuestran un interés tan inusitado en la concesión de esta ley?

Nos explicamos su interés si analizamos un poco el funcionamiento de esta comisión. Ella está compuesta de siete miembros, pero en la práctica, sus decisiones dependerán del presidente, único funcionario que podrá dedicarse al estudio laborioso de cada concesión. Los miembros restantes tienen ocupaciones permanentes y que consumen íntegramente sus días disponibles. ¿Puede, acaso, distraer su atención el director de los Ferrocarriles del Estado, funcionario que dedica 10 u 11 horas de trabajo diario al estudio de los problemas planteados en la repartición a su cargo? ¿Pueden, acaso, los restantes miembros, hurtar a su trabajo normal horas de estudio como para resolver con equidad en cada uno de los miles de casos minuciosos sobre los que deberán dictar providencia? Es imposible suponerlo.

El estudio de cualquier concesión, de servicios públicos, es tarea engorrosa, porque en ella concurren muchos factores y se contraponen, frecuentemente, intereses difíciles de conciliar. No es creíble que esos funcionarios que tienen a su cargo reparticiones de intenso trabajo, puedan, con conciencia, desempeñar una tarea excesiva y absorbente.

Posiblemente la comisión adopte en pleno las conclusiones más importantes. Acaso, en un gran esfuerzo los miembros honorarios se aboquen al estudio de los asuntos más notorios. Pero no serán ésos los hechos normales que se le sometan. Los hechos normales que la comisión deberá resolver son hechos pequeños y aparentemente despreciables que en la inmensa red del monopolio ferroviario podrán irse tejiendo. En la práctica, será la voluntad del presidente de la comisión la que imperará.

La lucha del automotor y del ferrocarril es una lucha despareja. No se trata de dos grandes fuerzas en pugna. Es ésa una presentación equivocada del problema. Se trata de una lucha del capitalismo extranjero con el pueblo argentino, con los elementos del pueblo argentino que tienen alguna relación con la industria del transporte.

Establecer las calidades de las fuerzas enfocadas a este problema del transporte es imprescindible para terminar de presumir cuál será la consecuencia práctica de esta ley que estudiamos.

El poderoso capitalismo inglés tendrá a su frente un contendor bien disminuido por cierto; casi inerme: una cohorte de pequeños propietarios de camiones, de pequeños concesionarios de líneas locales de pasajeros, o pequeñas sociedades de transportes, que sobreviven en una lucha angustiosa, con sus finanzas siempre precarias y un crédito siempre arisco.

Según la Dirección Nacional de Vialidad, en julio de 1935, el transporte automotor está en manos de 2.200 pequeños propietarios, que poseen uno o dos vehículos. Y hay sólo 10 compañías que poseen un promedio de 20 coches cada una.

La lucha será la de un titán con un enjambre de minúsculos rivales, que podrán abatirse uno a uno, sin llamar la atención, sin que nadie intente su defensa, sin que nadie levante su voz por ellos. Los funcionarios que inte-

gran la comisión ni siquiera advertirán lo que ocurre.

¿Quién se enteró, señor presidente, de la anulación de las concesiones de varias líneas a Luján? ¿Quién sabe, siquiera, que la eficacia competitiva de las líneas de automotores de Buenos Aires a La Plata ha sido prácticamente eliminada mediante una estricta regulación de su tráfico y una limitación exagerada de sus velocidades? ¿Quién ha sumado el valor comercial favorable al tráfico de pasajeros suburbanos de los ferrocarriles, logrado con los inconvenientes opuestos al tránsito de los colectivos por la Intendencia Municipal de la Capital? ¿Quién se ha enterado, siquiera, que un servicio de ómnibus a Luján, que cobraba por viaje de ida y vuelta 80 centavos, es decir, la sexta parte del pasaje normal del Ferrocarril Oeste, que es de $ 5.10, fué suprimido — dice el ingeniero Alurralde — en vista de las dificultades que le fueron poniendo las municipalidades por donde pasaba la línea? (página 145 del libro de la Dirección Nacional de Vialidad).

De un lado estarán, pues, los intereses fraccionados, sin unidad, de los propietarios de automotores y anexos; del otro, los bien regimentados capitales ferroviarios y tranviarios, concentrados en pocas manos, dirigidos por inteligencias claras, que actúan con todo el apoyo de Inglaterra mediante la intervención de su diplomacia. Cualquier lesión a los capitales británicos irá a repercutir a la Cámara de los Comunes y será motivo de interpelación a los ministros, para preguntarles nuevamente cómo han defendido los intereses británicos invertidos en la Argentina.

La ley de coordinación no afectará en nada a los ferrocarriles, porque ellos seguirán rigiéndose por sus respectivos contratos de concesión y seguirán negando al Estado facultades de intervenir en sus cuentas y en la fijación de las tarifas mientras sus ganancias, confeccionadas por ellos mismos, no superen el 6,8 % anual sobre capitales muy superiores a los que hubieran necesitado para construir sus líneas actuales.

El coordinador va a manejar intereses que en total ascienden a $ 8.948.000.000, según los cálculos de la Dirección Nacional de Vialidad: 4.600.000.000 pertenecen al sistema ferroviario; 4.096.000.000, directa o indirectamente, al sistema de automotores y de tracción a sangre. ¿Qué inmunidad va a precaver al «coordinador» de la reacción que sus determinaciones provoquen en tan enormes inteseses?

Favorecer los intereses ferroviarios será una tarea fácil, silenciosa y sin resonancia. Una a una se eliminarán las líneas que molesten al tráfico ferrocarrilero. La ley es rica en métodos para eso. Veamos uno de esos métodos de eliminación. La ley exige que toda persona o sociedad que se dedique al transporte automotor requerirá una licencia o concesión. Esa licencia puede ser excluyente y lo será en la mayoría de los casos. Por ejemplo, en la línea a Luján, se dará la concesión a las empresas que ofrezcan mejores condiciones de solvencia y mayores garantías de responsabilidad. Esa empresa será indudablemente una filial más o menos disimulada del Ferrocarril Oeste. Esa concesión excluirá a otras por causales de alta coordinación o porque el camino no permite una densidad mayor de tráfico, o por cualquiera de las mil y una razones que pueden argüirse, en variante casi infinita, de la fábula del lobo y del cordero.

Las líneas restantes deberán suspender sus servicios y entonces al Ferrocarril Oeste le bastará fijar las tarifas que estime conveniente a sus intereses o establecer un servicio poco satisfactorio o irregular para eliminar, poco a poco, a su propio competidor.

No se responda que ese uso supuesto de la ley llamada de coordinación es efecto de desmedidas suspicacias. No hay en el texto del proyecto de ley ninguna previsión que tienda a evitarlo; al contrario, parecería que la ley está especialmente plancada como para que se disponga de ella en ese sentido parcial. Por otra parte, ¿no es acaso lo que sucede actualmente en la ciudad de Mendoza, donde los servicios de ómnibus de sus alrededores pertenecen al Ferrocarril Pacífico?

El proyecto de coordinación urbana crea, en cambio, una sociedad anónima, que se denomina «Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires», que estará, dada su organización, bajo el contralor de los capitales ingleses. Esa sociedad anónima tendrá la exclusividad de los transportes y podrá expropiar a todas las empresas de automotores que se nieguen a ingresar en ella. Como en el caso de la coordinación nacional, la lucha será una lucha despareja, la «corporación» absorberá una tras otra a las pequeñas compañías y a los pequeños propietarios, y hasta quizá establezca servicios mejor servidos al principio. No es difícil que las tarifas no se aumenten en los primeros tiempos, para evitar que la natural reacción de la población se una al descontento de los directamente perjudicados. Las tarifas se alzarán más

tarde, cuando de una o de otra manera se hayan acallado las primeras voces de protesta. Porque el objeto final de ese proyecto es permitir la fijación de tarifas mucho más altas que las actuales, según lo veremos al analizarlo.

Esta manera de rehacer el monopolio de los transportes a favor de los capitales ingleses, tiene el inconveniente de ser muy lenta, pero tiene la ventaja de pasar inadvertida.

En su resumen estadístico de la República, titulado «Economic conditions in the Argentine Republic», el consejero comercial de la embajada británica Mr. Stanley G. Irving lo dice con toda claridad: «Después que la legislación esté sancionada, pasarán probablemente dos o tres años antes de que se logren sus efectos totales».

No es posible expresar más sintéticamente el mismo pensamiento que aquí estoy desarrollando.

La incomodidad financiera de las compañías inglesas es el tema más insistente de los propugnadores de estas leyes; pero observo que se olvida sopesar en la balanza la conveniencia de los agrarios y de los mismos ganaderos, tan duramente zaheridos por la crisis, en cuanto al proyecto de coordinación nacional, y del pasajero en cuanto a la coordinación urbana.

El productor agropecuario es quien ha sobrellevado la parte más abrumadora de la crisis, a tal punto que su decrepitud se está pareciendo a una especie de esclavitud blanca. No exagero, señores senadores.

En un discurso que pronuncié desde esta banca, me he referido hace poco a las lamentables condiciones en que se arrastran las poblaciones de las provincias, a la falta de industrias y de tareas permanentes en qué ocuparse, a la desocupación sistemática, a la falta de recursos de la inmensa mayoría de la población provincial, a la desnutrición actual de enormes grupos de población y a su degeneración fatal, si no recurrimos en su ayuda con medidas que afronten el problema de raíz. Voy a proporcionar otra clase de referencias para demostrar esa misma miseria.

En muchos libros de economistas europeos se dice que hay superproducción de materias alimenticias y que esa superproducción es provocada por el cultivo mecánico de grandes extensiones, que se practica en los países productores de América.

Esa aseveración es equivocada con respecto a la Argentina; la máquina nunca tuvo entre nosotros una utilización preponderante. La importación de maquinaria agrícola fué, aun en los años de opulencia, ridículamente desproporcionada con las extensiones cultivadas. El primitivismo de nuestros modos de producción se ha agravado con la crisis. ¿Estaremos volviendo a los métodos aborígenes de los arados de palo?

No me extrañaría que salieran defensores de ese sistema de arar, tan tradicional, que tantas ganancias excedentes podría dejar para los ferrocarriles ingleses.

En la página 242 del Anuario Agropecuario del año 1935, del Ministerio de Agricultura, publicación oficial, se ofrece el cuadro de las importaciones de maquinaria e instrumentos agrícolas, durante el quinquenio 1929-33. La miseria campesina, la incapacidad de compra del agricultor se exhibe allí crudamente, por lo que pido se inserte este cuadro en el Diario de Sesiones y a continuación de estas palabras.

6. — IMPORTACIONES

MAQUINARIA E INSTRUMENTOS AGRICOLAS. — QUINQUENIO 1929 - 1933

Cuadro Nº 302

MAQUINARIA E INSTRUMENTOS AGRICOLAS		CANTIDADES IMPORTADAS EN:					VALORES DE TARIFA EN: $ %: 1933	1932	1931	$ oro: 1930	1929
		1933	1932	1931	1930	1929					
Arados comunes de hierro sin pulir ...	Unid.	770	70	177	2.367	5.248	8.401	704	1.932	11.362	25.190
Arados de acero o hierro pulido de una reja, con o sin cuchilla	»	3.492	2.339	6.739	23.597	35.239	76.189	50.814	147.034	226.531	338.294
Arados de acero o hierro pulido de una o más rejas, armados sobre ruedas ..	»	376	126	3.387	31.042	54.787	41.018	13.745	369.491	1.490.016	2.629.776
Rejas de hierro para arados, sin pulir ..	Kilos	9.830	712	5.026	96.235	17.946	3.575	250	1.827	15.398	2.871
Rejas de hierro para arados, pulidas .	»	819.856	472.133	508.335	1.841.922	2.540.772	894.389	515.055	549.093	885.563	1.219.571
Repuestos para arados	»	508.031	411.736	632.149	2.343.492	3.631.235	277.107	224.584	344.807	562.438	872.873
Arados no tarifados	Unid.	34	26	1.038	5.048	5.469	5.409	5.636	108.384	454.459	412.668
Máquinas aventadoras	»	2	3	32	421	591	145	218	2.327	13.472	18.912
» para cortar césped	»	744	362	618	834	1.113	13.527	6.582	11.236	6.672	8.904
» cosechadoras (1)	»	7	176	305	2.011	—	14.616	352.636	563.617	2.455.418	5.105.596
» para picar, quebrar o desgranar cereales (2)	Kilos	177.367	163.155	344.557	578.670	1.307.440	96.745	88.995	187.941	138.881	313.786
» desgranadoras y deschaladoras a vapor (1)	Unid.	—	2	25	106	—	—	1.000	41.643	46.842	60.953
» sembradoras a mano y para aplicar a arados	»	313	138	1.066	8.120	7.867	2.277	1.005	7.752	25.984	25.174
» sembradoras sobre ruedas ..	»	138	60	1.352	19.258	23.876	15.055	7.527	147.491	924.384	1.146.048
» pulverizadoras de viñas ...	»	651	732	2.196	4.295	10.685	9.468	10.648	31.941	27.488	68.384
» segadoras-atadoras y segadoras-espigadoras (2)	»	195	67	507	4.389	—	32.161	10.623	224.525	704.393	7.964.382
» trilladoras con o sin motor (1)	»	2	2	3	110	—	5.398	4.091	11.000	132.384	504.281
Prensas para enfardar pasto	»	4.494	7.577	20.854	261.000	176.079	1.634	2.755	7.584	44.960	28.173
Rastras	»	176	126	5.419	12.402	27.760	5.120	3.666	157.643	158.746	355.443
Dientes de hierro para rastras	Kilos	116.308	36.669	91.756	314.225	676.176	21.148	6.668	16.682	25.138	54.094
Rastras no tarifadas	Unid.	—	—	683	384	2.615	—	—	118.034	27.672	195.282
Rastrillos de caballos	»	22	—	259	3.615	6.693	1.600	—	18.836	115.680	214.176
Tractores para máquinas agrícolas	»	6	1	10	481	1.078	21.818	3.636	36.364	769.600	1.724.800
» para máquinas agrícolas no tarifados	»	1	3	243	1.560	1.676	2.500	7.182	414.061	1.002.221	1.600.388
Repuestos para máquinas agrícolas ((2)	Kilos	1.361.542	553.836	786.216	2.571.485	335.562	1.140.809	452.643	608.595	967.948	82.156
Máquinas e instrumentos agrícolas y sus repuestos, no tarifados	»	—	—	—	—	—	109.257	338.854	941.835	1.932.344	2.056.863
TOTALES							2.799.366	2.109.586	5.071.675	13.165.994	27.029.038

(1) En 1929 las cifras de los valores de estas máquinas incluyen, además del valor de las mismas, el de sus respectivos repuestos. En 1930 y 1931 las cifras correspondientes a los mencionados repuestos figuran incluídas en el renglón que dice: *Repuestos para máquinas agrícolas.*

(2) Las cifras de 1929 incluyen las de los respectivos repuestos. En 1930 y 1931 éstos figuran incluídos en el renglón que dice: *Repuestos para máquinas agrícolas.*

(2) En 1930 y 1931 las cifras de este rubro comprenden los repuestos que anteriormente se incluían en las máquinas agrícolas que, desde ese año, figuran por unidades. Las cifras de 1929 se refieren únicamente a los repuestos para tractores o motores agrícolas.

Allí vemos que el número de arados comunes que se importaron el año 1929 fué de 5.248. En 1932 se importaron, solamente, 70 arados de ese tipo. El número de arados de acero, armados en dos ruedas, cae de 54.787 a 126. Las máquinas para picar, quebrar o desgranar cereales caen de 1.307.440, importadas en 1929, a 163.155 en 1932.

El número de prensas para enfardar pastos, cae de 176.079, en 1929, a 4.494, en 1933. El número de tractores para máquinas agrícolas importados en 1929 fué de 1.078. En 1932, el número de tractores importados fué de uno solo: ¡un solo tractor importado en 1932, y nuestra superficie sembrada sobrepasa de los 15.000.000 de hectáreas!

El agrario, pues, tiene derecho a ser oído. Tiene derecho a beneficiarse con el medio de transporte que más le convenga. El transporte automotor le abría una perspectiva, le ofrecía probabilidades de liberarse de la coacción del ferrocarril. En el juego de la competencia incipiente de dos medios de transporte, el productor tenía ventajas apreciables que ahora se pretenden anular por medios indirectos.

En la sesión del 11 de septiembre de 1935, el diputado Inda leyó la comunicación enviada por la Junta pro Aumento del Precio Básico del Maíz. Resumiendo la opinión de los agrarios, la junta expresaba:

«1º — El transporte automotor es el único medio de abaratamiento de los fletes ferroviarios, desproporcionados por su carestía en la actualidad, en relación a los precios de los productos y a la restricción general del consumo en las poblaciones de la campaña.

«2º — Ese transporte por camiones, de granos y de mercaderías, resultaría dificultado y en gran parte anulado en su acción de concurrencia relativa con las empresas de transporte ferroviario y aun del transporte fluvial, en vista de las exigencias de imposible satisfacción presente, a los requisitos que el proyecto establece y de los que se derivarán de reglamentaciones, cuya tácita autorización acuerda el mismo proyecto.

«3º — El flete por camiones abarata el transporte de granos de 20 a 40 centavos el quintal, dentro de un radio de 160 kilómetros del puerto, con el agregado de que conducidos directamente desde las chacras hasta los puntos de embarque, se evitan los movimientos dobles y triples de las bolsas, las mermas por rotura y pérdida por roedores, en el período de almacenamiento.

«4º — El retorno por camiones favorece y abarata el transporte de mercaderías de altos fletes ferroviarios, como la nafta, el petróleo, la madera, etcétera.

«6º — Que los servicios ferroviarios de pasajeros que hoy se prestan son atendidos de y para los puertos, pero no atendidos en sentido de Norte a Sur, servicio éste que hoy realizan líneas de ómnibus con gran beneficio entre las poblaciones y que, en comunicaciones ferroviarias, resultaría costoso y en varios días de tiempo.

«7º y último. — Que las actividades generales en la campaña por el movimiento automotor, han creado otras muchas en talleres, locales de mecánica, de fundición de carrocerías, de pinturería, reparaciones, etcétera, todo lo cual sufriría las consecuencias de una drástica paralización y un paro forzoso de brazos».

Esta nota contiene, como habrán apreciado los señores senadores, observaciones muy justas. La Junta pro Aumento del Precio Básico del Maíz, luchó tesoneramente para obtener la fijación de un precio que remunerara los esfuerzos del agricultor.

Que su lucha era justiciera, lo demuestra el hecho mismo de que poco después, el gobierno alzara hasta niveles más equitativos y de acuerdo a las demandas del mercado, el precio mínimo que era de $ 4,40 m|n. hasta ese momento.

De todas maneras, como muchos pueden haber sido inducidos en error, citaré en apoyo de la tesis que sostengo, algunas de las comunicaciones que se refieren, no a la rivalidad de ambos sistemas de transportes, sino a las consecuencias que la sofocación de uno de ellos, por el otro, tendría para la economía de los productores.

La Conferencia Nacional de Tránsito, convocada por el Touring Club Argentino sostuvo las siguientes conclusiones: «La coordinación de los transportes por tierra, agua y aire es un problema apremiante cuya solución requiere un estudio completo y meditado. El aprovechamiento de las vías de comunicación por tierra, agua y aire debe hacerse de manera tal que la colectividad obtenga el transporte más conveniente y de máximo beneficio, que es ley suprema de la economía nacional. Para colaborar en la mejor solución del problema de la coordinación y armonización de los diversos sistemas de transportes por riel, carreteras, agua y aire en beneficio de los intereses fundamentales de la República, la Junta permanente designará una comisión especial en la

que deberán estar representados todos los intereses directamente afectados.. La ley de coordinación de transportes que se inspire en los artículos anteriores debe crear un organismo encargado de su aplicación, en el que dentro de la representación que corresponda a todos los intereses afectados, lo estén, preponderantemente, los intereses de la producción nacional».

Hace un instante pedí a los señores senadores la reflexión necesaria para considerar estos proyectos que conceptúo perjudiciales al país.

Y esa solicitud mía aparece revestida de mayor autoridad, con la lectura de las comunicaciones que los gobernadores de provincia han dirigido al Congreso, con motivo de este grave asunto.

Mi palabra no tendrá la autoridad necesaria para los señores senadores, pero en cambio la palabra de los jefes de los poderes ejecutivos de las provincias que representan los señores senadores en el Senado, esa palabra clamorosa que dije hace un momento ha llegado hasta el seno de la representación nacional, no puede dejar de ser escuchada por los señores senadores, porque es la expresión del pensamiento del pueblo de las provincias que representan en este recinto.

Dice el gobernador de Mendoza: «Las fuerzas vivas de la provincia, por intermedio de sus entidades representativas, han solicitado la adhesión de este gobierno al movimiento desarrollado en la República en contra del proyecto de ley coordinando los transportes, por considerarlo perjudicial a los intereses de Mendoza. Tratándose de un asunto de tan trascendental influencia sobre la economía del país, de grandes y graves consecuencias generales y regionales, este gobierno considera indispensable que las provincias puedan disponer del tiempo necesario para estudiarlo con todo el detenimiento que el problema exige y hagan llegar oportunamente al Congreso una demostración fundada de su opinión, concurriendo así a ilustrar el criterio de vuestra honorabilidad en la sanción de una ley que contemple debidamente la situación de todas las zonas y los intereses de todas las actividades íntimamente ligadas al progreso nacional». Firman Guillermo G. Cano, gobernador de Mendoza; Frank Romero Day, ministro de Industrias y Obras Públicas.

No piden los gobernadores sino mayor cautela; no piden sino más reflexión para tratar este proyecto de ley.

Yo sé que en distintas oportunidades se ha afirmado que estos proyectos están demorados desde hace algunos años en la Cámara de Diputados y que la Cámara no toma las medidas necesarias para que sean sancionados con rapidez. Esas quejas han llegado insistentemente de Inglaterra; se ha afirmado en los diarios, en los órganos más representativos de la opinión inglesa que esta circunstancia parecería un acto inamistoso del gobierno argentino. Como vamos a verlo dentro de un momento, se olvida que las leyes de coordinación en Inglaterra demoraron siete años, porque los ingleses proceden con toda la cautela necesaria, mientras que nosotros que tenemos además del problema de la coordinación, — que es tan necesario resolver, y del cual soy un decidido partidario —, olvidamos que tenemos otro problema mucho más grave que es el que se refiere a la soberanía nacional, y que he planteado en el seno del Senado. Bien podríamos pues, por ello, esperar, desde que las leyes deben ser dictadas sin precipitación, y especialmente la de que se trata en este momento, y con el concurso de todos los hombres representativos y patriotas que se interesan por el engrandecimiento del país y el respeto de su soberanía, sobre todo, para esperar los estudios a que se refieren los gobernadores de provincias.

El gobernador de Córdoba a su vez, no el actual gobernador, sino el anterior, refiriéndose en primer término al tráfico automotor, dice que la ley proyectada olvida las diferencias económicas y de costo de la vida que existen entre el litoral del país y sus zonas centro y Oeste, y que no deben aplicarse, como se ha hecho en los ferrocarriles, normas igualitarias que no harán sino acentuar las desventajas con que luchan las provincias del centro, Norte y Oeste que deben transportar su producción hasta donde es requerida, en grandes masas, para el consumo y para la exportación.

Alude después el gobernador de Córdoba, a la importancia que tiene en esas regiones más pobres, cualquier línea de transporte automotor para reclamar su protección, y entra en seguida a considerar la situación de los ferrocarriles desde el punto de vista económico. la que equipara con la de todos los industriales, comerciantes y productores que la soportan, lo mismo que aquéllos. Termina la nota invitando a los miembros de la Cámara y en especial a los representantes de las provincias, — hace un llamado a los señores senadores, — a meditar en las consecuencias que para el país y sobre todo para las provincias que esperan su liberación económica fundadas en la

obra caminera tendrá, a criterio del Ejecutivo cordobés, la sanción de la ley de coordinación de transportes.

La característica común de las expresiones que se escuchan en todos los ambientes es la de asegurar que el automotor ha limitado las pretensiones ferroviarias.

En la contienda de ambos sistemas, el Estado va a intervenir con esta ley. ¿Para qué? ¿Para asegurar las facilidades y mejoras logradas por los productores y por la economía argentina en general? ¿Para disminuir las asperezas de la lucha y evitar sus consecuencias secundarias? No señor. El Estado se apronta a intervenir en favor de los ferrocarriles, se apronta a trabar la acción y agilidad del otro sistema para que los ferrocarriles puedan reimplantar sus tarifas primitivas. La parcialidad estadual sería indisculpable, revelaría que no ha habido un estudio serio porque no se puede ser, señor presidente, parcial, por el gusto de serlo. Las formas más visibles de la acción de los ferrocarriles son las tarifas que cobran. Digo que cobran porque hay otras muchas que se imponen con el objeto de no percibirlas, es decir con el objeto de no realizar un servicio, por imposibilidad financiera.

Las tarifas ferroviarias que más directamente atañen al país son las de los productos agropecuarios.

En este punto, ocurren situaciones realmente irritantes. Cuando los productos agropecuarios suben de precio, los ferrocarriles alzan las tarifas; pero, cuando el precio de los productos desciende, las tarifas permanecen inmutables.

La tarifa media del Ferrocarril del Sud, por ejemplo, era para la tonelada de trigo en 1919 y 1920, de $ 4,75 moneda nacional; en 1926 esa tarifa ha subido a $ 8,54. La tarifa media del maíz, que era de $ 3,88 en el ejercicio de 1919 a 1920, sube a $ 7,55 en 1925/1926. La de lino, que era de $ 6,33, sube a $ 12,67 en esos mismos años. Es decir, que en el término de 5 años las tarifas medias suben de 80 al 100 por ciento.

Todos estos datos son del anexo F del estudio sobre tarifas ferroviarias, publicado en el año 1928 por la Dirección General de Ferrocarriles. Análoga situación encontramos en los restantes ferrocarriles.

Estas anomalías están muy bien expuestas en un informe que emana de fuente oficial y que me complazco en destacar. Es el despacho de la comisión especial designada para estudiar el régimen de los arrendamientos agrícolas, según decreto expedido en mayo de 1933. Esa comisión estaba presidida por el doctor Julio César Urien, director general de Economía Rural y Estadística del Ministerio de Agricultura. Formaban parte de la misma, funcionarios tan representativos y expertos en la materia que trataban como el señor Manuel Gómez, gerente de sucursales del Banco de la Nación; el señor Alfredo Mabragañas, secretario del mismo Banco; el doctor Lázaro Trevisán, abogado del Banco Hipotecario Nacional; el ingeniero agrónomo Sebastián González Sabatié, jefe de Colonización del Banco Hipotecario; el doctor Ovidio Schiopetto, jefe de la división de Economía Rural del Ministerio de Agricultura y el señor Edmundo Gagneux, que tan destacada actuación ha tenido en los planes financieros del ex ministro de Hacienda, doctor Federico Pinedo, y que era, entonces, jefe interino de investigaciones económicas. Integraban la comisión, además, 5 representantes de las entidades más significativas de productores.

En el capítulo «Fletes» del despacho de esta comisión, se lee: «En informes producidos por la dirección general de Economía Rural y Estadística, se llega a la conclusión de que el 75 por ciento, aproximadamente, de los productos agrícolas de exportación, debe recorrer un trayecto superior a 200 kilómetros y que es importante la producción que debe transportarse a 400 kilómetros.

«Análoga situación se presenta para los productos de la ganadería. Prácticamente se llega en cierta zona del país a que el elevado flete ferroviario neutralice las posibilidades económicas de la producción.

«Ello se debe simplemente al hecho de que, mientras los productos que son objeto del transporte han experimentado una baja anormalmente pronunciada, las tarifas ferroviarias se han mantenido en el mismo nivel de hace más de un lustro, cuando las cotizaciones de los productos alcanzaron precios verdaderamente *record*, sin entrar a analizar la diferencia proporcional que mediaba en los referidos años entre las tarifas vigentes de nuestro país y las de otros extranjeros.

«Iniciada a mediados del año 1930 la baja de los precios de los productos agropecuarios, como consecuencia de una crisis mundial de proyecciones aun incalculables, alcanzan en los dos últimos un nivel que compensa evidentemente los respectivos costos de producción y que no habían sido registrados en lo que va del siglo.»

A continuación el despacho incluye varios cuadros que muestran la precipitación de precios de los granos, de los ganados vacunos, la-

nar, porcino, de las lanas y de los cueros, para llegar a la conclusión de que los productos agropecuarios valen en el año 1933 del 30 al 50 % de lo que valían en 1928.

«A pesar de ello —dice la comisión— en la actualidad las tarifas vigentes son considerablemente más elevadas que las que rigieron en 1913, en cuya fecha los precios registrados de los productos agropecuarios eran considerablemente superiores a los de hoy.

«En un recorrido medio —agrega de 200 kilómetros— las tarifas vigentes son superiores a las que rigieron en el período de 1913-1922 en una relación que va del 60 al 80 %, según los productos.»

La comisión demuestra luego que el volumen de cargas de los ferrocarriles en cuanto a productos agropecuarios no ha disminuído. «El transporte de granos —dice— se produce en la siguiente escala (Voy a dar las cifras totales que incluye la comisión). En el año 1928 se trasporta un total de granos de 14.934.118; en 1929, 14.404.680; en 1930, 9.830.995; en 1931, 15.971.295, y en 1932, 13.424.464.»

Es decir, que el productor agrario prosigue trabajando tesoneramente a pesar de la caída de los precios. «Han tenido, por consiguiente, las empresas, un volumen fijo de cargas, dice la comisión, y tienen como perspectivas asegurado un promedio equivalente para los años venideros, siempre, entendido, que con su transigencia las empresas ferroviarias permitan la continuidad de la explotación agropecuaria del país».

Llamo la atención de los señores senadores sobre la trascendencia de este párrafo. La prosecución de las tareas rurales argentinas ya no depende de nuesta propia voluntad, dependerá de la voluntad de las empresas ferroviarias inglesas.

La dirección y la intensidad del trabajo argentino se regula desde Londres, señores senadores.

El despacho de la comisión termina con estas palabras: «Si admitimos que el valor comercial del producto es un factor principal en la determinación de las tarifas, no es explicable y menos se justifica que las empresas mantengan en estos últimos años las mismas tarifas que rigieron cuando los precios de los productos eran un 80, un 120 y hasta un 140 % superiores a los de hoy».

No cabe ninguna duda de que las tarifas ferroviarias están hoy muy lejos de llenar los requisitos exigidos por la ley, de ser «razonables».

¿Qué consecuencias prácticas ha tenido ese despacho, subscripto por funcionarios tan responsables y peritos en la materia? Ninguna, señores senadores, porque no puede suponerse que sean consecuencia de sus conclusiones, las innumerables medidas adoptadas a favor de los ferrocarriles, ni menos estos proyectos de leyes que amenazan la existencia de la única arma que el productor podía esgrimir para liberarse de la opresión de las empresas ferroviarias en el interior de la República.

Las expresiones de este despacho están muy lejos de traducir el engrillamiento económico del agricultor, supeditado, sin defensa, a las arbitrariedades de las empresas ferroviarias inglesas. Las tarifas a que se refiere el despacho son las que aparecen como públicas, pero la política íntima de las tarifas ferroviarias es desconocida, porque las empresas *«niegan sistemáticamente cualquier dato sobre tarifas cuando creen que el pedido de informes* puede servir de base para comprobaciones de tarifas». No lo afirmo yo, señores senadores; he repetido el párrafo textual del informe del ingeniero Nicanor Alurralde, funcionario de la Dirección Nacional de Vialidad, incluído en el libro sobre Coordinación publicado por esta repartición (Véase la página 164 de «Coordinación de Transportes»).

La ocultación sistemática de las tarifas hace que su gravitación sólo sea conocida por el ganadero, el agricultor o el industrial que la soporta y puedan medir el carácter expoliativo de las exigencias de las empresas ferroviarias. Por casualidad ha llegado a mis manos un volante que se repartía en abril de 1933, en la estación Roberts del Ferrocarril Oeste. Lleva fecha abril 1º y da una idea aproximada de la lucha constante que los productores aislados y abandonados por la acción oficial, llevan desde su reducto. El volante dice así: «¿Para quién trabaja el colono? El hombre de campo trabaja desde 1930 para el Ferrocarril Oeste». Y a continuación expone estos ejemplos muy ilustrativos:

Tarifas desde Roberts (Ferrocarril Oeste) 350 kilómetros

Trigo especial 80 kilos en dársena		$ 5.—
Flete Ferrocarril Oeste a dársena	$ 1,35	
Alquiler galpón	„ 0,10	„ 1,45
Neto		$ 3,55

Resulta para el Ferrocarril Oeste el 40 por ciento.

Maíz sano, seco, en dársena		$ 3,80
Flete Ferrocarril Oeste	$ 1.—	
Alquiler galpón	„ 0,10	„ 1,10
Quedan . . .		$ 2,70

Resulta para el Ferrocarril Oeste el 40 por ciento.

Avena especial base 47, en dársena		$ 3.90
Flete Ferrocarril Oeste	$ 1,35	
Alquiler galpón	„ 0,10	„ 1,45
Quedan . . .		$ 2,45

Resulta para el Ferrocarril Oeste el 60 por ciento.

El volante termina con estas desoladoras palabras: «El colono se sacrifica 360 días del año, lleno de deudas y privaciones para obtener este resultado. El ferrocarril se queda con estos enormes porcentajes en solo medio día que emplea para su transporte».

La tarifa, señor presidente, es un instrumento incontrolable en la actualidad y las compañías la manejan a su arbitrio. Con la tarifa, las empresas pueden extenuar regiones enteras del país y favorecer a quien les convenga.

Es un arma tan traidora como el estilete.

En Santiago del Estero los ferrocarriles hicieron desaparecer, señores senadores, centros florecientes de actividad comercial como Villa Loreto, Atamisqui, Salavina, Maillín, etcétera, dice el ex diputado santiagueño y ex miembro de la comisión investigadora de 1923, ingeniero Alejandro Gancedo: «Esos núcleos muestran hoy las ruinas de sus viejas casas junto a las plantas donde las vacas pastan; y es que los ferrocarriles no se ocupan de fomentar la vida y la cultura sino de obtener dividendos de cualquier manera. Poseen chacras experimentales que hacen sonreír a los sencillos cultivadores de la región, quienes se preguntan unos a otros: «¿por qué no nos aconsejan comerciar con las sales potásicas del Jume, bajándonos el flete de ellas? ¿Por qué no nos inducen a fabricar papel de alfalfa o a curtir los cueros y pieles de esta provincia con fletes que no nos inhiban?» (Alejandro Gancedo, *Los Ferrocarriles del Estado*, página 252).

No voy a insistir sobre el punto, porque no se trata de dictar un curso de tarifas, pero debo indicar que la expresión del ingeniero Gancedo, que he leído, es incompleta. Los ferrocarriles ingleses no buscan únicamente sus dividendos y sus ganancias. Además del propósito lucrativo, los ferrocarriles ingleses de la República Argentina obedecen, como toda propiedad inglesa, a los intereses vitales de Inglaterra. Nosotros somos uno de los principales abastecedores de Inglaterra. ¿Cómo nos paga Inglaterra los productos que de aquí extrae? En parte con las ganancias de sus propiedades radicadas en la Argentina; en parte con el envío de la materia industrial y manufacturada. Ganar dinero es, pues, para las empresas inglesas establecidas en nuestro país, una obra de egoísmo y una obra de amor a Inglaterra. Impedir que en el país se fabriquen los productos manufacturados con que Inglaterra termina de pagar lo que de aquí consume es la segunda gran tarea ferrocarrilera.

Inglaterra nos paga con sus ganancias y con su manufactura. La flota mercante inglesa está también interesada en que el industrialismo de la Argentina sea sofocado, porque así tiene doble carga: de materia prima del Río de la Plata a Europa; de productos industriales, de Europa al Río de la Plata. Esa es también la conveniencia de los ferrocarriles ingleses. Así, tienen carga de alimentos y de materia prima del interior a los puertos; de mercadería industrial, de los puertos al interior.

Por eso los pueblos que no tienen más probabilidades de subsistencia que la manufacturera y la industriosidad de sus habitantes desaparecen del mapa, como lo indica el ingeniero Gancedo. Este punto de vista no debe perderse al examinar el proyecto de coordinación urbana, e insistiré sobre él más adelante porque el servicio financiero de los transportes urbanos que se realizan con capitales extranjeros se saldan con la exportación de los productos agropecuarios.

Un estudio detenido o una investigación que los señores senadores quisieran disponer, demostraría la constancia y la prolijidad con que esta política destructiva de las mejores energías argentinas es llevada a cabo. Esta política de los ferrocarriles encontró su antídoto en los transportes automotores, en el pequeño camión que va de un punto a otro, sin más objetivo que obtener una ganancia inmediata. ¿Vamos nosotros a prestar nuestro apoyo a una ley que permitirá a los ferrocarriles proseguir, impunemente, su acción corrosiva de las energías y de las probabilidades constructivas argentinas?

En su estudio sobre la coordinación, Raúl Scalabrini Ortiz, escritor de verdadero talento literario, poco conocido como economista, en sus exhumaciones documentales de la historia ferroviaria argentina, que revelan un nuevo sentido de la historia económica local, coincide con esta interpretación.

«El transporte automotor, escribe, es la última iniciativa nacida en suelo argentino. Fué una creación casi espontánea, aunque nació con retardo de un decenio. Cerca de cien mil hombres encontraron allí un campo excelente para desarrollar su actividad. Se crearon tipos especiales de carrocerías, se organizaron pequeñas sociedades semejantes a cooperativas. Se comenzó a trabajar con ese entusiasmo natural del hombre que recibe un premio por su esfuerzo. La coordinación detendrá todo eso súbitamente. Poco a poco, los pequeños propietarios se transformarán en propietarios sin amparo. Muchos se engañarán al principio, alucinados por los precios que Inglaterra ofrecerá por sus vehículos. Pero, ¿en qué invertirá ese dinero si todas las inversiones reproductivas están en poder del capitalismo inglés o de otros capitalismos extranjeros? ¿Lo invertirán en títulos de la deuda pública? ¿Ellos, que jamás vieron un papel de crédito? Evidentemente, cuando la desocupación los persiga irán a arrinconarse a la orilla de un pueblo, a la misma orilla del pueblo que vió morir sucesivamente al gaucho ganadero, a quien se le prohibió carnear gratuitamente sin darle ocasión de ganar su bocado, a la misma orilla del pueblo que vió morir a boyeros y troperos, que sirvieron con diligencia ejemplar al país durante la primera mitad del siglo pasado. Inglaterra quiere que la República Argentina sea una inmensa estancia, sin más población que la indispensable para laborar los campos, apacentar los ganados y conducir los trenes que llevan a sus barcos la materia prima y el alimento que ella necesita. Quiere que la Argentina sea un país sin más inteligencia que la necesaria para servirla, sin más fuerza que la necesaria para conservar el orden interno. Ese ideal, Inglaterra lo conquista poco a poco, en connivencia con los que deberían ser los dirigentes de la aun inédita voluntad nacional».

Para solicitar medidas extraordinarias de amparo, los ferrocarriles aducen el mal estado de sus finanzas y hacen oír sus quejas en todos los tonos y desde todas las tribunas. No nos conmovamos demasiado rápidamente, ni con sus quejas ni con sus reclamos. Con frecuencia, sus expresiones no reflejan la realidad. Voy a poner un ejemplo notorio. Durante el transcurso del año pasado, el Ferrocarril del Estado reinició la construcción de la línea de Pie de Palo a Mendoza, es decir, de San Juan a Mendoza. Esa línea ha sido ordenada por 5 leyes, pero la actividad negativa de las empresas inglesas ha logrado paralizarlas siempre. Esa línea permitiría al comercio de Mendoza y a su industria vitivinícola moderar la acción del monopolio excluyente que en transporte ejerce el Ferrocarril Pacífico. Con motivo de la reiniciación, el gobierno argentino fué acusado de obrar una competencia desleal. «Sufrimos cada vez más, en los últimos años, la competencia de las redes ferroviarias del gobierno argentino, competencia tan injusta como desleal», dijo en la asamblea del Ferrocarril Central Argentino, el presidente de la empresa, Mr. Howard Williams, el día 17 de octubre del año pasado. Esa acusación tan grave de competencia desleal es no sólo infundada, sino mal intencionada. Quien hace competencia desleal al Estado es el Ferrocarril Pacífico, porque en los puntos de convergencia, cobra tarifas inferiores a sus tarifas normales, para obtener carga. San Juan dista 1.219 kilómetros de Buenos Aires, aproximadamente. Mendoza 974, pero el Ferrocarril Pacífico cobra fletes más bajos desde San Juan que desde Mendoza.

—Ocupa la Presidencia el presidente provisorio, doctor Robustiano Patrón Costas.

Esa anomalía es completamente desleal. Pido que se incluya una copia de este cuadro comparativo de tarifas del Ferrocarril Central Norte del Estado y los ferrocarriles de Buenos Aires al Pacífico y Central Argentino, que actúan combinados.

¿No sería esto lo primero que se debería coordinar si se quiere que la ley sea una ley de coordinación? Dice el ingeniero Alurralde: «Refiriéndonos al caso de las anomalías existentes en las tarifas que rigen entre Mendoza y San Juan con Buenos Aires que mencionamos al principio, damos a continuación un cuadro comparativo:

Buenos Aires a San Rafael (Mendoza), kilómetros: 974

Clase.....	1a.	2a.	3a.	4a.	5a.
Tarifa $ ...	140.—	159.—	121.—	97.60	79.—
Clase.....	6a.	7a.	8a.	9a.	10.
Tarifa $ ...	63.—	50.—	43.—	38.—	35.—

Buenos Aires a San Juan, kilómetros: 1.219

Clase.....	1a.	2a.	3a.	4a.	5a.
Tarifa $ ...	145.—	131.—	102.—	87.—	75.50
Clase.....	6a.	7a.	8a.	9a.	10.
Tarifa $ ...	65.—	57.—	50.—	43.—	35.—

Por él se ve la mayor baratura de las tarifas

para la ciudad de San Juan a pesar de estar 245 kilómetros más lejos que San Rafael.

Se podrían citar muchos casos que demuestran claramente que entre los sistemas de tarifas que aplican los distintos ferrocarriles y entre las distintas tarifas de un mismo sistema, *no existe coordinación*, sino que muy por el contrario hay una *desarticulación completa*. Los ferrocarriles podrían realizar una gran obra de coordinación si simplificaran y unificaran sus tarifas evitando todas aquellas diferencias y preferencias que no estén basadas en una razón de orden económico nacional».

La Nación, atendiendo los reclamos que Mendoza hace desde 30 años atrás, se dispuso a gastar más de 20.000.000 de pesos en la construcción de una línea cuyo objetivo final es sólo hacer abaratar el transporte de Mendoza a Buenos Aires, manumitiendo así económicamente a esa provincia, porque carece de resortes legales para actuar de otra manera. ¿Es posible que vayamos a contribuir, no sólo a prolongar esta situación de impotencia, casi vejatoria, sino a consolidarla aun más, trabando la competencia que el automotor hace al ferrocarril, obligándolo a fijar tarifas más justas y razonables?

Estamos en la obligación de defender los intereses del país a toda costa y por ello es preciso que analicemos todos los factores en juego.

Cuando se habla de este tema, se cita como argumento a favor de la coordinación, la situación incómoda de las finanzas de los ferrocarriles. ¿Por qué se generaliza en materia ferroviaria y se dice globalmente: «Las finanzas ferroviarias?» En la terminología se incluyen elementos dispares: ferrocarriles de propiedad inglesa, ferrocarriles de propiedad francesa, ferrocarriles que pasan por de propiedad particular argéntina; ferrocarriles de propiedad del Estado. Esas generalizaciones son impropias. De cifras globales se pretende deducir una situación de empobrecimiento y conseguir medidas legales para todos conjuntamente, a costa del país. En realidad, el movimiento ferroviario de los productos agropecuarios está en manos de dos sistemas principales: el sistema del Ferrocarril del Sur, que administra el antiguo Ferrocarril de Bahía Blanca y Noroeste y tiene directorio común con el Ferrocarril Oeste, y el sistema del Ferrocarril Central Argentino. El Sur transporta 32,13 % de los cereales. El Central 31,38,46 %. Entre los dos transportan el 70,59 % de los cereales. El Sur transporta el 66,77 % del movimiento de ganado. El Central el 7,13 %. Entre ambos mueven el 73,90 % de todos los transportes de ganado. El Sur transporta el 52,39 % de los pasajeros totales que viajan por ferrocarril en la República. El Central, el 31,30 %. Entre los dos transportan el 83,69 %. Estos datos aparecen en las páginas 119 y 121 de la estadística de los ferrocarriles en explotación, que está aquí a disposición de los señores senadores.

¿Cómo andan las finanzas de estos ferrocarriles? Vamos a examinarlas someramente. Por lo pronto vamos a tomar los valores promedios de los últimos 10 años. No es esta una manera parcial de considerar sus finanzas, sino un modo equitativo y razonable. La ley número 5.315 autoriza a intervenir las tarifas sólo cuando las ganancias hayan sobrepasado el límite fijado durante tres años consecutivos. Si una simple intervención de tarifas exige un plazo de tres años, la adopción de medidas permanentes de extrema gravedad deben deducirse de plazos mayores. Tomo los 10 últimos años para que caigan dentro cinco años de prosperidad y cinco años de crisis, porque no es justo que vayamos a adoptar medidas permanentes sobre consideraciones circunstanciales.

Al dictarse la ley número 5.315, se autorizó a las empresas a ganar hasta un máximo de 6,8 % anual. No es éste el texto de la ley. El artículo 9º dice: «Las tarifas de pasajeros y de cargas serán intervenidas por el Poder Ejecutivo cuando el promedio bruto de la línea en tres años seguidos, exceda del 17 % del capital en acciones y obligaciones reconocidos por el Poder Ejecutivo y siempre que los gastos no excedan del 60 % de las entradas».

En síntesis, se autoriza una ganancia del 6,8 %. Pero, ¿sobre qué capital? He ahí lo que olvidaron decir los legisladores. Es esa una omisión de la ley que cuesta al país la posibilidad de toda fraudulencia. En un documento articulado publicado en «La Prensa» del 18 de agosto de 1918, con el título de «Política Ferroviaria Argentina», el ingeniero Pedro Bazán decía que la ley número 5.315 debió haber fijado un máximo de $ oro 30.000 por kilómetro, pues esa era una cantidad más que suficiente para construir los ferrocarriles nuestros. No haremos hincapié en esas cifras. Supondremos que en el ánimo de los legisladores estuvo permitir una ganancia de 6,8 % sobre el capital que entonces declaraban los ferrocarriles, pero no es posible suponer que quisieran justificar ese 6,8 % sobre los futuros aguamientos de capitales.

En 1909, el Ferrocarril Central Argentino declaraba un capital invertido que en promedio

resultaba de $ o/s. 41.288 por kilómetro de vía. Es evidente que como máxima autorización, la ley número 5.315 le permitía obtener el 6,8 por ciento sobre esa cantidad, o sea una ganancia líquida anual de pesos oro sellado 2.707 por kilómetro de vía poseída. Ahora bien, en los últimos diez ejercicios económicos, el Central Argentino ganó en total $ o/s. 181.863.463, según las cuentas de la Dirección de Ferrocarriles. Esa ganancia total da una ganancia anual en término medio de $ o/s. 18.186,346. Como el ferrocarril ha tenido una extensión promedio de 5.500 kilómetros, resulta una ganancia anual por kilómetro de $ o/s. 3.306, o sea exactamente, el 8 % sobre el capital de $ o/s. 41.288 por kilómetro que declaraba al dictarse la ley, muy superior al que estuvo en el ánimo de los legisladores permitir. ¿Cómo puede justificarse esa ganancia e impedir la intervención fiscal? Sencillamente aumentando los capitales mediante cualquiera de las mil argucias que las grandes empresas tienen a mano: cómputo exagerado de materiales que adquieren para obras nuevas, contabilizaciones ficticias, etcétera.

Hoy el capital que el Central dice haber invertido en promedio por kilómetro de vía, es de $ o/s. 66.624, que de ninguna manera se justifica ni por el lujo de sus estaciones, ni por su material rodante y de tracción. Pero los actuales $ o/s. 3.306, que gana por kilómetro de vía, resultan sólo el 4,96 % del capital de $ o/s. 66.624 que dice haber invertido ahora. Análoga comparación podría hacerse con el Ferrocarril Sud, y demostrar que está ganando sumas que no estuvo en el ánimo de los legisladores de 1909 permitir.

Pido la inclusión de este cuadro en el Diario de Sesiones, en que se resumen los datos de la estadística. Puede verse en él, que el aumento de capital no guarda relación ni con el aumento de las líneas ni con el de material.

—El cuadro es el siguiente:

Cuadro confeccionado con los datos proporcionados por la misma empresa, que se incluyen como datos oficiales en las «Estadísticas de Explotación» publicadas por la Dirección General de Ferrocarriles y que demuestra que el aumento de capital del Ferrocarril Central Argentino no está de acuerdo ni con las mejoras de sus líneas, ni con el aumento de material rodante:

	1909	1916	1925	1928	1931
Capitales $ o/s. . .	161.441.748	284.249.640	301.683.568	328.787.965	398.020.007
Kilómetros.	4.098	5.348	5.348	5.346	5.567
Capital por kilómetro de vía en pesos o/s.	41.288	53.174	56.431	61.501	71.496
Alcantarillas, luz total m.	3.474	4.594	4.668	4.679	4.920
Puentes y viaductos. Total m.	16.922	18.428	17.086	17.116	17.862
Estaciones.	330	411	411	410	422
Galpones carga . . .	433	550	556	659	611
Locomotoras vacías.	499	659	695	695	702
Coches pasajeros. .	514	675	721	703	860
Vagones carga. . .	14.899	18.016	16.450	16.093	18.209
Vagones carga, carga total	294.128	414.913	445.808	495.124	582.373
Ganancia que puede obtener por kilómetro de vía (6,8 % sobre el capital) en $ o/s.	2.807	3.615	3.837	4.182	4.861

(1) Incluídos 180 coches eléctricos y 118 acoplados.
(2) Incluídos 45 coches eléctricos y 36 acoplados para servicio a Tigre.
(3) Incluídos 73 coches eléctricos y 100 acoplados.

¿Cómo, pues, hemos de considerar las quejas de las empresas ferroviarias sin antes someter a una estricta revisión sus cuentas y su formación de capitales realizados al margen de toda fiscalización? «Nunca el Poder Ejecutivo, señores senadores — y no son palabras mías — ha tomado intervención en la función financiera y económica de las empresas.

cuando éstas o sus directorios y asambleas resolvían aumentar sus capitales por medio de emisión de acciones u obligaciones. Estos actos los han realizado las empresas con la más absoluta independencia en cuanto a la oportunidad, tipo de emisión y gastos. Nunca se consultó al Poder Ejecutivo a este respecto, quien tampoco intervino en forma alguna en esas operaciones».

Así se expresaba el procurador general de la Nación, doctor Vicente Fidel López, en dictamen de octubre 6 de 1916. Y ahora, se pretende que dictemos medidas de carácter permanente a favor de capitales que el Estado, no solamente no garantizó, sino que ni siquiera autorizó en forma alguna, y ni vigiló siquiera.

Cabe también preguntar: ¿Qué se han hecho de esas sumas enormes que los ferrocarriles remiten a su país en concepto de reservas y fondos de renovación de las más variadas especies? ¿No serán esos mismos fondos los que nos vuelven como capital emitido? Tal es, al menos, la tesis que está sosteniendo Raúl Scalabrini Ortiz, con sus trabajos que están en la comisión y que debieran leer los señores senadores, antes de dar su voto en este asunto de historia ferroviaria. En esos trabajos, el autor exhuma documentos ya olvidados que recuerdan arbitrariedades e irregularidades sin cuento, cometidas por las empresas inglesas en contra del país, y que son las que les han permitido formar sus inmensos capitales a costa nuestra.

La junta honoraria para el estudio de la situación económica y financiera de los ferrocarriles, dice en la página 25 de su informe. «La expresión más visible de la crisis ferroviaria está en la fuerte declinación de utilidades que habiendo sido de 165.000.000 de pesos nacionales, en 1929, pasaron a 75 millones en 1933».

No es posible preocuparse parcialmente de la situación de los ferrocarriles, sin equipararla a la situación general del país. Vamos a establecer estas relaciones y saber qué han costado al país las ganancias teóricas de los dos sistemas ferroviarios que monopolizan, casi, los transportes nacionales y el movimiento de pasajeros ferroviarios de la Capital.

Sobre un total de 100.000.000 de pasajeros anuales, movidos por los ferrocarriles en el radio urbano de Buenos Aires, el Ferrocarril Central Argentino tuvo 36.000.000, el Sud 36.000.000 y el Oeste, combinado con el Sud, 18.000.000. Entre los dos sistemas, manejaron el 90 % del tráfico.

En 1929, el Ferrocarril del Sud declaró una ganancia líquida de $ 16.898.114 o|s.; el Ferrocarril Oeste, que forma un sistema cerrado con el anterior, una ganancia de $ 7.857.562 o|s. y el Ferrocarril Central Argentino una de $ 18.166.778 o|s. En total, una ganancia que, reducida a pesos moneda nacional, fué de $ 97.432.000, al cambio de 2.27 por peso oro.

Para que esa ganancia pudiera ser girada a Inglaterra, se le debió entregar cambio proveniente de algunas de nuestras exportaciones.

Supongamos que se le entregó parte del producido por la exportación de la carne vacuna enfriada, *chilled beef*. La carne vacuna enfriada exportada ese año, alcanzó un peso de 357.960 toneladas y un valor de pesos moneda nacional de 159.358.277. Es decir, que para girar a Inglaterra la ganancia de los ferrocarriles Sud, Oeste y Central Argentino, se le debió agregar el 61 % del producido de las exportaciones de carne vacuna enfriada.

En 1934, las ganancias voluntariamente declaradas por dichas empresas, descienden. El Ferrocarril Sud, dice ganar $ o|s. 15.572.000, el Ferrocarril Oeste $ o/s. 3.805.757. El Central Argentino $ o|s 17.327.767. En total confiesan ganar en pesos moneda nacional 83.320.000.

Pero en ese año las 349.644 toneladas de carne vacuna enfriada, exportadas casi exclusivamente a Inglaterra, produjeron solamente $ 127.126.481 moneda nacional.

Es decir, que la ganancia de esos mismos ferrocarriles requirió el 65 % del cambio obtenido con las exportaciones de carne vacuna enfriada, *chilled beef*.

Si el desmedro de las finanzas ferroviarias de esos ferrocarriles puede justificar medidas de tan extrema gravedad como estas de rehacerles gratuitamente su monopolio de transportes, contrario a la salud de la Nación, sacrificando el transporte automotor, ¿qué medidas no deberíamos dictar para defender la maltrecha ganadería argentina? ¿O es que va a pesar más la consideración hacia los capitales extranjeros que la preocupación por la riqueza nacional? Las empresas no están seriamente fiscalizadas en su acción, porque no es fiscalización suficiente el contador interventor que ante ellas destaca la Dirección de los Ferrocarriles; y pueden por eso desviar fácilmente el curso de sus ingresos.

Cuando hablo de que no es fiscalización suficiente la del contador, no me refiero, por cierto, de ninguna manera a las condiciones personales que pudiera tener ese contador, a quien no conoz-

co, sino por la imposibilidad de la fiscalización, dado los antecedentes a que me he referido. Voy a dar un ejemplo. Los ferrocarriles Nord Este Argentino y Entre Ríos, que actúan en combinación, declaran en los dos últimos años ganancias tan míseras que mueven a compasión, inferiores al medio millón de pesos oro cada uno. Sin embargo se ha sabido que esos ferrocarriles han hecho un contrato para hacerse cargo de los famosos naranjales de Concordia, conocidos por «naranjales de Soler», tomando a su cargo la deuda hipotecaria que los propietarios originarios no pudieron servir. ¿Cómo se concilian estos síntomas tan diferentes? ¿No es ése, acaso, un indicio vehemente para dudar de la exactitud en las cuentas?

Las empresas inglesas de ferrocarriles han movilizado delegaciones de obreros a fin de que traten de influir en el ánimo de las autoridades y de los legisladores. La situación de los obreros es, y ha sido por cierto una de nuestras grandes preocupaciones y no nos es posible alejar nuestro pensamiento de las condiciones en que desenvuelven su trabajo. Y esta preocupación no es tanto producto de una posición doctrinaria como una aplicación de una interpretación verdaderamente patriótica de los fenómenos colectivos.

La riqueza de una nación, se mide por el nivel de vida de sus promedios humanos, por el nivel de vida de sus grandes masas. Ninguna nación puede ser suficientemente fuerte, como para ser digna, si su fortaleza no se basa, ante todo, en la robustez económica de sus grandes masas, que son las piedras fundamentales de una nación. No es esa la expresión de una teoría socialista. Es el principio director de los conservadores más conservadores del mundo, los conservadores ingleses. Ellos jamás admitieron bajar los salarios de los obreros británicos, ni aun para competir con sus manufacturas en el mercado mundial, con productos provenientes de países de más bajo «standard».

Los conservadores ingleses sostienen que el descenso del nivel de vida de los obreros de Inglaterra vulnera el orgullo británico. Yo desearía ese mismo concepto de los conservadores ingleses, no digo ya para los conservadores argentinos, sino para todos los hombres de todos los partidos de mi país.

Los ingleses tienen una maravillosa precaución, una maravillosa dedicación para todo lo que se refiere al valor humano, dentro de su país. Para demostrar eso bastaría con remontarnos a la historia y probar cómo hicieron antes que los franceses su revolución política, que era, en gran parte, consecuencia de la revolución económica, y dieron el fundamento de las grandes instituciones democráticas; pero realizaron su revolución para todos «los ingleses». Fué necesario que todo eso pasara por Francia, para que después repercutiera en el mundo. Los conservadores ingleses se preocupan de una manera seria de la situación de la clase trabajadora en Inglaterra. Prefirieron bajar el valor de la libra esterlina cuando estuvieron seguros que el descenso de la libra no iba a acarrear una disminución de los consumos, porque junto con la libra iba a descender la moneda de los países proveedores como el nuestro.

Como los conservadores ingleses, como los socialistas, y aún los católicos de todo el mundo, yo creo que la condición del obrero es el termómetro de la salud de una nación.

Pero, ¿qué garantías, señor presidente, tienen los obreros de que los beneficios que de la eliminación del automotor sacarán las empresas ferroviarias inglesas redundará en beneficio para ellos? ¿Qué garantía de que alguna parte, por mínima que sea, va a ir a engrosar sus salarios?

Las empresas, señor presidente, ocultan, metódicamente, cuanto dato puede llevar a comprobaciones concretas en este campo. Según estadísticas de explotación, preparadas por la Dirección General de Ferrocarriles, con los datos sin contralor que proporcionan las mismas empresas, encontramos que en 1932 las compañías particulares han tenido a su servicio, en las secciones de Vías y Obras, a 24.757 empleados y obreros. ¿Es exacta esa cifra? Imposible controlarla con los elementos de información actual. Estos 24.757 empleados y obreros recibieron sueldos y salarios que en el año sumaron pesos oro 14.778.145, que da un promedio de $ 111.50 moneda nacional mensual. La misma cuenta en el mismo año da un promedio mensual en los Ferrocarriles del Estado de $ m/n. 52,25. Fueron 9.762 empleados y obreros, que ganaron en total pesos oro sellado 2.699.333. ¿Podemos admitir que los ferrocarriles particulares pagan a sus obreros más generosamente que los Ferrocarriles del Estado? Las pequeñas comprobaciones al alcance de los ciudadanos niegan rotundamente este aserto. Comparaciones análogas pueden hacerse en otros renglones de las cuentas de gastos, con análogas sorpresas.

¿Podemos fiar en la munificencia automática de las empresas y creer que cuando mejoren sus finanzas aumentarán de «motu proprio» los sueldos y jornales de sus subordinados? Todos los antecedentes niegan esa posibilidad. Las empre-

sas han resistido como una agresión toda tentativa de protección estadual al trabajo.

Veámos un caso entre miles. En agosto de 1927 la provincia de Mendoza sancionó una ley que fijaba en $ 4,80 m|n., el salario mínimo de los trabajadores. Esa ley fué resistida; el ferrocarril consideró que no estaba obligado al cumplimiento de la ley número 922, sobre salario mínimo, dictada por la provincia de Mendoza, tanto por razón de la distinta jurisdicción a que exclusivamente se encuentra sometida la empresa, cuanto que aquella ley es contraria a garantías acordadas por la Constitución nacional.

Muy malos presagios son éstos de la actitud que adoptarán las empresas respecto de sus obreros, cuando tengan libertad de acción y no los necesiten ya para presionar ante las autoridades.

El suplemento que «Tre Economist» dedicó a los negocios ingleses de la República Argentina, el 7 de febrero del corriente año decía que «no puede haber ninguna duda de que el principal obstáculo a la reducción de los gastos fué la falta de elasticidad de los jornales».

Al aprobarse estos proyectos de leyes, los obreros quedarán librados a sus propias fuerzas, a su propia cohesión, a su propia iniciativa, y eso es contrario a la salud de la Nación, porque lo mismo que los financistas ingleses al correr tras sus ganancias, hacen, al mismo tiempo, obra egoísta y obra beneficiosa para Inglaterra, el obrero argentino y el extranjero aquí radicados, al defender su salario, hacen al mismo tiempo que obra de beneficio personal, obra de verdadero nacionalismo, porque disminuyen los factores negativos de nuestro balance de pagos y aumentan el poder adquisitivo de pueblo argentino.

Tampoco los olvidados elementos técnicos del país saldrán ganancioso con la ayuda que esta ley prestará a las empresas ferroviarias inglesas. No hay ningún país del mundo que haya sido tan desprendido en concesiones para los capitales extranjeros, ningún país en que se les haya permitido desarrollar tan sin trabas y sin obligaciones hacia el país como ya lo expresé en otra oportunidad desde esta banca. Es curioso a este respecto recorrer las legislaciones a que los ferrocarriles ingleses han tenido que acomodarse en los otros países sudamericanos. En todas las legislaciones se les exige emplear un crecido porcentaje de técnicos locales. En nuestro país no se les exige nada; aquí ni esa restricción tienen. Los pocos ingenieros argentinos que están al servicio de las empresas ferroviarias inglesas, han sido antes altos jefes o directores de la Dirección General de Ferrocarriles. Ese punto fué olvidado por las leyes de concesiones votadas en la Argentina. El artículo 57 de la ley general de ferrocarriles de Chile, impone que las empresas tengan, por ejemplo, el 75 % de técnicos y directores nativos. Voy a leerlo para que quede como antecedente. Dice así: «*Los concesionarios deberán mantener en su personal directivo, técnico y administrativo, una porción de ciudadanos chilenos no inferior al 75 % del total en servicio, durante todo el plazo de su concesión. Les está prohibido emplear ciudadanos que no hubieran dado cumplimiento a la ley del servicio militar obligatorio*».

¿Obligan estas leyes que va a discutir el Senado a las empresas inglesas, a una ayuda excepcional, que a su vez demuestre su adhesión y su respeto por la cultura del país, tomando a su servicio a sus técnicos? No, señores senadores; estas leyes no mellan para nada, en ningún sentido, los privilegios de los ferrocarriles, tan extraordinarios que no tienen semejanza en país civilizado alguno de la tierra.

En el transcurso de la larga, aunque despareja discusión pública, se han citado con frecuencia los antecedentes extranjeros. Yo sostengo que no es posible basarse en ellos, sino mediante un minucioso cotejo que sintetice todas las posiciones gemelas y las diferencias ambientes, en una palabra, que reduzcan a términos comparables los términos legislativos. Pero, los antecedentes fragmentariamente citados, carecen de autoridad. Se han citado, por ejemplo, los proyectos de «coordinación» propuestos en Estados Unidos, en mayo de 1934. Pues bien, señores senadores, yo votaría favorablemente una coordinación semejante a la planeada en Estados Unidos, si los ferrocarriles aceptaran someterse, a su vez, a la fiscalización estricta qué sobre los ferrocarriles particulares norteamericanos ejerce la «Interstate Commerce Commission».

La «Interstate Commerce Commission» nació para imponer un poco de orden en la financiación ferroviaria, e impedir las exacciones al público, que era quien, en último término, pagaba, por medio de las tarifas, las nuevas inversiones de capitales. Raúl Simon, en su libro *Administración comercial de ferrocarriles*, edición de 1926, describe la situación ferroviaria norteamericana, muy parecida a la nuestra, en estos términos: «Entre su período inicial y su estado final, los ferrocarriles americanos pasaron por situaciones intermediarias de bancarrotas, reorganizaciones, competencias y trust que, en defi-

nitiva, dieron lugar a la consolidación de grandes sistemas por absorción del capital de ferrocarriles subsidiarios. Fué en esas operaciones de consolidación donde se formaron algunas de las más grandes fortunas de Estados Unidos, como las de Harriman Gould, Vanderbilt y Morgan. Toda esa historia de especulaciones, rapiñas y fracasos, en las cuales el público pagó varias veces el valor efectivo de sus ferrocarriles, quedó cubierta con el desarrollo rápido y violento de la prosperidad americana. Los ferrocarriles pudieron luego justificarse con el aumento de población y de producción en el territorio, antes desierto, en que a menudo fueron construídos.

«Los ferrocarriles que soportaban un capital pasivo varias veces superior al activo, encontraban luego utilidades para el servicio de sus bonos. El sistema empleado — agrega — para compensar con inversiones el exceso de capital comprometido, equivalente a utilidades de los promotores — especulaciones en acciones y bonos, depreciaciones en la venta de emisiones — consistió, principalmente, en incluir entre los gastos de explotación los gastos del aumento del capital invertido, o sea, en hacer pagar a las tarifas, a más de los gastos de transporte, el aumento del valor del ferrocarril».

Sr. Eguiguren. — Pido la palabra.

Hace dos horas y media que el señor senador por la Capital está en el uso de la palabra.

Hago moción para que pasemos a un breve cuarto intermedio.

Sr. Palacios. — Podría continuar una media hora más.

Sr. Eguiguren. — Muy bien; retiro mi indicación.

Sr. Palacios. — Yo, como todos los señores senadores, tengo el mayor deseo de concluir con este asunto. No desearía que en ningún momento se sospechara que yo vengo con el ánimo de hacer obstrucción o de impedir la aprobación de un proyecto que la mayoría quiere sancionar.

Yo, simplemente, desde mi banca, salvo mi responsabilidad, planteando ante el Congreso de mi país, ante el alto cuerpo en que tengo la honra de sentarme, un problema que para mí es fundamental y que no se ha planteado en sus verdaderos términos. Para mí, la lucha es entre el capital extranjero y el pueblo argentino.

Los señores senadores escucharán, tomarán las resoluciones que crean convenientes, pero yo habré descargado mi conciencia, señores senadores, después de decir todo lo que siento profundamente, no como hombre de partido, sino como argentino.

Raúl Simon, en el libro que acabo de citar, pone de manifiesto las artimañas, los fraudes realizados por los ferrocarriles en su país y la manera de impedir la continuación de esos fraudes.

Es decir, exactamente lo ocurrido aquí, con estos agravantes: 1º, de que las «especulaciones, rapiñas y fracasos» las pagó el público, como en Norte América, y los capitales los proporcionó en su mayor parte el gobierno nacional con garantías tan exorbitantes que reintegraban en poco tiempo los minúsculos capitales de formación; 2º, de que en Norte América, los propietarios eran de la misma nación y de que aquí eran extranjeros, súbditos de un país comercialmente contrario al nuestro, puesto que era nuestro principal comprador.

«La inmoralidad de este procedimiento — dice Simon — no fué observada hasta que el «Transportation Act» autorizó a la «Interstate Commerce Commission» para intervenir en la contabilidad de los ferrocarriles particulares.»

La «Interstate Commerce Commission» tasó los valores físicos de los ferrocarriles, los obligó a ajustar el valor de sus papeles al valor de la tasación efectuada con normas rígidas. La «Interstate Commerce Commission» fijó reglas de contabilidad, modos de llevar las cuentas y las anotaciones, de manera que fueran uniformes y claras.

La «Interstate Commerce Commission» interviene en los menores detalles del movimiento ferroviario; determina todas las tarifas y los fletes. Tiene facultad para imponer rebajas parciales o generales, para favorecer el transporte de tal o cual producto o mercadería. En una palabra, la «Interstate Commerce Commission» es quien dirige la política ferroviaria de Estados Unidos, política tan esencial para la vida y el desarrollo de un país como la política aduanera, y que entre nosotros está librada al albedrío de los financistas ingleses que no contrarían, por cierto, las líneas generales de la política inglesa que he sumariado.

¿Qué diferencia ofrece el cuadro de la conducta ferroviaria de Estados Unidos con la nuestra, en que cualquier medida restrictiva, cualquier intento de impedir abusos, es tildada de inconstitucional? «Cualquier medida coercitiva para conseguir la reducción de una o de varias de las tarifas vigentes, sería inconstitucional, como que atentaría contra el derecho de propiedad.» ¿Quién dice esto? ¿Un propie-

tario de automotor? No, señores senadores; un abogado eminente, director del ferrocarril. La cita aparece en la página 5 de un folleto sobre tarifas, editado en 1928 por el Ferrocarril Pacífico.

Y yo pregunto, señores senadores, si es inconstitucional intervenir las tarifas de los ferrocarriles, ¿en qué forma va a resolverse la coordinación urbana, si el tráfico de pasajeros urbano, económicamente más fructífero, está en manos de los ferrocarriles? Y si es inconstitucional y atentatorio del derecho de propiedad intervenir en las tarifas ferroviarias, cuyo valor más notorio proviene de una concesión excluyente y graciosa que ha dado a esas empresas el Estado argentino, ¿cómo vamos, no sólo a intervenir las tarifas de quien nada ha pedido al Estado, como no sea libertad, sino a obligarlos a ingresar en una sociedad anónima cuya dirección van a ejercer las compañías rivales?

Si los ferrocarriles de la República fueran sometidos al riguroso contralor que la «Interstate Commerce Commission» ejerce sobre los ferrocarriles particulares de Estados Unidos, yo aceptaría que se sometiera a una reglamentación estricta al automotor. Pero no es posible legislar a favor de uno y en contra de otro, maniatar al automotor y dejar que los ferrocarriles y los tranvías se desenvuelvan licenciosamente.

Se ha olvidado, también, citar el caudaloso volumen de fondos con que los ferrocarriles particulares norteamericanos contribuyen al sostenimiento del Estado norteamericano. Los impuestos y tasas que los ferrocarriles particulares norteamericanos pagan varían del 7 al 8 % de sus entradas netas. En 1930, fué precisamente de 8,1 %, correspondiente al porcentaje que sobre sus entradas líquidas representan los 349.000.000 de dólares que pagaron en total; 40.986.000 dólares que pagaron al gobierno federal y 308.221.000 dólares que pagaron a los Estados y municipalidades. Estos datos aparecen en el libro *Los problemas del transporte americano*, de H. G. Moulton, edición norteamericana, 1933, que pongo a disposición de los señores senadores.

Entre nosotros los ferrocarriles contribuyen solamente con el 3 % de sus ganancias, que debe forzosamente destinarse al mejoramiento de su zona de influencia, construyendo caminos de acceso a sus estaciones, y están, en cambio, exentos de toda otra clase de impuestos nacionales, provinciales y municipales. La exención de impuestos aduaneros concedida por la ley número 5.315 equivale a sumas muy superiores a las contribuciones del 3 % que la misma ley fija, según lo ha demostrado, numéricamente, el senador Eguiguren en un discurso anterior. En 22 años, de 1908 a 1930, las empresas ferroviarias han pagado por contribuciones del 3 % fijado por la ley Mitre, $ 80.063.895 m|n. Y el total de impuestos que han dejado de pagar se calcula en $ 600.000.000 m|n. Las empresas, señor presidente, han llegado a defender ante la justicia su derecho de litigar en papel simple. Después de la vigencia de la ley número 5.315, uno de los primeros casos judiciales que se plantearon sobre la extensión de sus franquicias, fué una demanda de la Compañía General de Ferrocarriles contra la Municipalidad de Rosario, sobre expropiación, en la cual, la empresa pretendió actuar en papel simple, según refiere el doctor Clodomiro Zavalía, distinguido ex camarista, en su libro *Historia de la Suprema Corte de Justicia*.

Dice el doctor Zavalía: «Indudablemente resultaba una pretensión exagerada la de querer hacer extensivo a ese desembolso la exoneración de todo impuesto contenido en la ley. Aunque desde un estricto punto de vista, podría sostenerse que la cuestión motivo del pleito estaba íntimamente vinculada con la explotación ferroviaria, resultaba haber una relación muy lejana entre la obligación de actuar en papel sellado y el designio del legislador de no obstaculizar con cargas exageradas el desarrollo de aquella industria. Con todo, el juez federal de Rosario encontró que era evidente que el espíritu de la ley Mitre, en cuanto acuerda el privilegio materia de esta petición, no es ni puede haber sido otro que imponer un sacrificio a las rentas del Estado... Debe entenderse que este privilegio tiene que ser libérrimo, vale decir abarcar toda clase de impuestos...; que es un punto fuera de discusión que el papel sellado es un verdadero impuesto.»

Debemos, además, recordar cuando tratamos de temas atinentes a los ferrocarriles o los tranvías ingleses, que la casi totalidad de las concesiones lo son a perpetuidad. Es esa una imprudencia que cuesta cara a la República Argentina, pero que invalida toda cuenta de amortización que los usufructuarios de esas concesiones quieran cargar, mediante sus tarifas, sobre el pueblo argentino. «Desde este punto de vista, nuestra situación es muy distinta de la que presentaba Francia, antes de la guerra, dice el director del censo de 1914, doctor Alberto B. Martínez. Allí, según el economista Leroy Beaulieu, entre los elementos que com-

ponen el activo del Estado, existe uno que crece silenciosamente, todos los días: es el valor de la propiedad de los ferrocarriles conseguidos a las compañías particulares que pasarán a manos del Estado al final de su concesión».

Antes de entrar al detalle del proyecto de ley de los transportes urbanos, primera parte del plan de monopolización de los transportes, yo he querido averiguar qué opinan sobre estos proyectos los diversos órdenes productores o intelectuales del país. He citado ya a un escritor, sin ningún contacto con intereses comerciales. Voy a referir ahora la opinión de un militar. Fué para mí preocupación seria saber qué opinión tenía sobre estos proyectos el ejército argentino y pediré que cuando se trate el proyecto de coordinación nacional esté presente en esta Cámara el ministro de Guerra.

Es imposible que podamos legislar sin saber su opinión. Los que alguna vez, con motivo de guerra, estarán encargados de la defensa nacional, y ojalá eso no ocurra nunca, tienen derecho a ser escuchados durante la paz.

Voy a citar ahora la opinión de un alto jefe que se ha expedido en un hermoso trabajo, el coronel Francisco B. Bosch, militar ilustrado y pundonoroso.

«De compañías extranjeras son casi todos nuestros ferrocarriles — dice — y ese es un mal que afecta directamente a la eficacia defensiva de la Nación, porque deprime su riqueza y somete el desarrollo vial e industrial del país a planes y designios ajenos, cuando no contrarios al progreso y al afianzamiento de su vida propia. Al ferrocarril extranjero no le interesa la defensa nacional, porque él está defendido, directamente, por las fuerzas armadas de su país. El camión, el ómnibus y el colectivo trajeron un desarrollo vial y la posesión de un medio de transporte netamente nacional. Por allí vamos poco a poco a manumitirnos del monopolio excluyente que en transportes detentaba en nuestro país el capital extranjero. Estas leyes llamadas de coordinación de transportes, tendrán el indudable alcance inmediato de aplastar a los intereses argentinos, que sin protecciones especiales y por el esfuerzo espontáneo de innumerables trabajadores y pequeños capitalistas, han surgido como expresión del progreso y de la capacidad creadora y organizativa del pueblo argentino».

Y agrega estos párrafos en que late una genuina preocupación por la dignidad nacional, que jamás está en oposición con los verdaderos intereses nacionales: «Las leyes de coordinación, según han sido redactadas, no solamente traerán mayores padecimientos económicos al país, sino que, a mi juicio, pueden considerarse peligrosas para el aspecto moral de la soberanía argentina, porque contienen cláusulas que importan la abdicación de facultades propias del gobierno nacional».

Sr. Eguiguren. — Señor presidente: como el señor senador por la Capital se encuentra fatigado, haría indicación de pasar a un breve cuarto intermedio.

Sr. Sánchez Sorondo. — Pido la palabra.

Yo voy a adherir al cuarto intermedio propuesto por el señor senador por Entre Ríos, pero, sin faltar a los respetos que debo al señor senador por la Capital, me permito hacer notar al Senado que a esta altura de las sesiones, el señor senador ha hablado desde la iniciación de la reunión de hoy y todavía no ha entrado en el tema de la coordinación urbana.

Sr. Palacios. — Es un error del señor senador. Me he referido en casi toda mi exposición a la coordinación nacional y a la coordinación urbana, estableciendo comparaciones, porque no puedo de ninguna manera tomar el articulado de la ley, desvinculándolo de factores que yo creo indispensable presentar. Pero no se alarme el señor senador, porque no tengo — lo he dicho cuando no estaba en su banca el señor senador— ningún propósito de obstrucción.

Sr. Sánchez Sorondo. — Ya sé, señor senador. Me lo ha dicho a mí.

Sr. Palacios. — Mi conducta en la comisión, de la que forma parte el señor senador, ha demostrado que en ningún momento he hecho ninguna obstrucción al despacho. Simplemente — y esto no me lo podrá negar el señor senador — deseo exponer mi pensamiento con toda la amplitud que creo necesaria.

Por otra parte, no me falta mucho y si el señor senador considera que, a pesar de encontrarme fatigado, puedo continuar mi exposición, lo haré trabajosamente, pero declaro al Senado que continuaré hablando.

Continúo con la palabra, señor presidente.

Sr. Sánchez Sorondo. — De ninguna manera. No deseo que el señor senador se quede con la impresión de que yo le he hecho el cargo de que quería alargar inútilmente el debate. Le he hecho una observación, por si le era posible en su exposición futura, suprimir la parte que se refiere a la ley de coordinación nacional y entrar a la ley de transporte urbano, que es la que está en debate. Nada más.

Sr. Presidente. — Habiendo asentimiento sobre la indicación del señor senador por Entre

Ríos, invito a los señores senadores a pasar a un breve cuarto intermedio.

—Así se hace, siendo la hora 19 y 10.

—Siendo la hora 19 y 40, vuelven a sus asientos los señores senadores.

Sr. Presidente. — Continúa la sesión y con la palabra el señor senador por la Capital.

Sr. Palacios. — Decía, señor presidente, al terminar la primera parte de la sesión, que antes de entrar a analizar las cláusulas del proyecto de ley de coordinación urbana, había procurado examinar los factores que entran en juego. Los ferrocarriles ingleses constituyen uno de esos factores preponderantes, y por eso me he detenido para esbozar, siquiera, los perfiles más destacados de su acción. Estoy muy lejos de querer agotar el tema.

El 11 de septiembre de 1891, el diputado doctor Osvaldo Magnasco decía, refiriéndose a la producción del petróleo en Jujuy: «No bien llega a oídos de la empresa la exportación de una pequeña partida a Buenos Aires o a cualquier punto, se alza inmediatamente la tarifa, se alza como un espectro y se alza tanto que el desfallecimiento tiene que invadir el corazón del industrial más fuerte y más emprendedor».

Eso ocurría en 1891, y el diputado Magnasco era miembro informante de la comisión investigadora de los ferrocarriles. Hoy podríamos decir que hemos redescubierto el petróleo del Norte. ¿Por qué? Porque intervino otro capital agresivo: el de la Standard Oil, que ha mutilado muchas soberanías en nuestra América hispana; pero también porque a Inglaterra le conviene fomentar nuestro desarrollo petrolífero para tener una base de abastecimiento para sus escuadras en estas apartadas latitudes. Porque el dominio del petróleo ha comenzado a suplantar al dominio del carbón, e Inglaterra y Estados Unidos planean apoderarse de nuestros yacimientos petrolíferos, sea por compra directa, sea mediante la formación de un consorcio, trabajos a los que se opondrá el ejército argentino, ya que el petróleo es un gran instrumento de seguridad nacional.

Señores senadores: el monopolio de los transportes en los dos órdenes, el llamado nacional y el llamado urbano, que no son más que la protección, como he dicho, del tráfico ferroviario de cargas, el primero; del tráfico de pasajeros, el segundo, perjudicará los intereses del país.

Me he retardado en la pintura de los intereses ferroviarios, porque además de considerar imprescindible pintar en el mismo cuadro los dos proyectos de coordinación, este que consideramos ahora y el que consideraremos luego o mañana, si el Senado presta su aprobación a éste, los ferrocarriles constituyen el elemento más interesado en la aprobación del proyecto de coordinación nacional, aunque no aparecen a la luz pública.

Creo haber demostrado que las finanzas de los ferrocarriles requieren una revisión y un reajuste que elimine sus papeles, producto de aguamientos, antes de que puedan ser considerados con seriedad, como para justificar leyes que van a gravar cada vez más al expoliado pueblo argentino.

Veamos ahora en qué condiciones se presenta el otro factor que aparece como motivo de los desvelos que han producido estos proyectos. Vamos a resumir en pocas palabras la historia de los tranvías porteños. Extraigo los datos principales, del censo de la Capital Federal del 18 de septiembre de 1904.

«La primera concesión de tranvías se acordó al señor Federico Lacroze, argentino noble, espíritu civilizador, en el año 1868. Su recorrido era: Entre Ríos, desde Victoria a Rivadavia, por ésta a Rioja, Bartolomé Mitre, Cangallo, y 25 de Mayo a Victoria, con un recorrido de 7 y ½ kilómetros.»

Me permito observar a los señores senadores, el hecho curioso de que el primer tranvía fué construído por argentinos, lo mismo que el primer ferrocarril; en ambos casos los ingleses llegaron cuando la experiencia de otros, ya había demostrado la conveniencia del negocio.

«En seguida, vino la concesión de los señores Méndez Hermanos, cuyo recorrido era: por las calles Belgrano, Balcarce, Cuyo, Rioja y Caridad, con una extensión de 9 kilómetros. Esta línea fué adquirida en el año 1873 por la Compañía de Tranways Ciudad de Buenos Aires, hoy, 1905, refundida en el Anglo Argentino.

«Casi al mismo tiempo que las empresas Lacroze y Méndez, se estableció la del señor Billinghurst, denominada Tramways Argentino, que ligaba la plaza de la Recoleta, con la de Constitución, por las calles Tacuarí y Suipacha, Salta y Libertad, con un recorrido de 10 kilómetros.»

No eran empresas inglesas, señores senadores.

«Como toda innovación que rompe la rutina y representa un progreso — dice el redactor del «Censo», con palabras que son hoy proféticas — el establecimiento de los primeros tranvías tuvo que vencer serias resistencias. Una gran parte de la población se alarmó por el

peligro de que los transeúntes muriesen aplastados. Los propietarios se quejaban por la desvalorización que traería a sus propiedades el paso de los tranvías. Hubo diario que dijo que detrás de cada coche de tranvía debía la autoridad llevar la ambulancia para recoger los muertos y heridos que aquéllos irían sembrando en su camino, y el asunto llegó hasta el Congreso, donde se interpeló al gobierno por las primeras concesiones otorgadas.

«Después de la empresa del señor Lacroze y de la compañía Ciudad de Buenos Aires, vino la empresa de tranvías Anglo Argentino, y, sucesivamente, el tranvía Buenos Aires y Belgrano, cuya concesión es de 14 de diciembre de 1871; la Gran Nacional, del 12 de octubre de 1887; La Capital, del 22 de octubre de 1887; El Metropolitano, del 11 de enero de 1888; La Nueva, del 27 de marzo de 1888 y, por último, el Eléctrico de Buenos Aires, del 13 de mayo de 1898.

«El año 1898, el tranvía Buenos Aires y Belgrano, también electrificó su línea. Poco tiempo después, el tranvía La Capital propuso el cambio de tracción, estableciendo una línea a Flores y los Nuevos Mataderos, con el sistema eléctrico de *trolley* aéreo.

«Así, el tranvía Anglo Argentino, se vió forzado, por el de La Capital, a electrificar sus líneas, dice el redactor del «Censo» de 1905.

«Ya han electrificado gran parte de sus líneas. La Gran Nacional y La Nueva, dice el «Censo». El Metropolitano lo ha hecho, totalmente, en el corriente año de 1905. Y por último, la compañía del Tranvía Rural, tiene de plazo hasta el mes de octubre de 1908, para terminar los trabajos de conversión. No concluirá, pues, ese año, sin que se salude la desaparición del último tranvía a sangre.»

He hecho este pequeño resumen de historia tranviaria, para que los señores senadores aprecien claramente la situación. No les debemos a los financistas ingleses del Anglo Argentino, ni la introducción del tranvía, como medio de movilidad, ni la implantación de las primeras mejoras en el sistema de tracción, que adoptó, forzada por la competencia. La función del Anglo Argentino ha sido más financiera que técnica. Ha sido la de absorber las compañías rivales argentinas hasta consolidar un verdadero monopolio de los transportes en el interior de la ciudad de Buenos Aires.

El despacho de la mayoría de la comisión, reprocha al transporte automotor el haberse «establecido poco a poco, sin obedecer a un plan de conjunto».

Vemos que tampoco los tranvías, respondieron en su iniciación, a ningún plan regulador de vialidad. El único plan a que obedecieron fué el plan de penetración del capitalismo inglés, que fué adquiriendo una empresa tras otra, hasta cimentar el monopolio actual.

¿A qué precios fueron adquiridas las líneas de las compañías? El Anglo Argentino no tuvo a bien informarnos al respecto. Esa es, sin embargo, la inversión más grande de los capitales. La compra de las compañías argentinas, para transformarlas en parte de una compañía extranjera, fué un negocio particular de los financistas que el Estado no garantizó, y no tiene por qué proteger. Esas transferencias se prestan, por otra parte, a los abultamientos de capital. ¿En qué forma pagaron los precios convenidos con las compañías vendedoras de sus redes? ¿En dinero efectivo? ¿En acciones ordinarias o diferidas o con obligaciones? Eso es fundamental para saber si éste que se nos presenta en solicitud de protección, es, por lo menos, un capital moral. En el censo de 1887, encontramos el texto de una transferencia de las que acostumbraban a usar las empresas, para aumentar sus capitales y disminuir así el porcentaje aparente del dividendo. El documento incluído en el censo de 1887, es el texto por el cual la Compañía Anglo Argentina se vende a sí misma, con un pequeño cambio de nombre. Dice: «La Compañía Anónima de Tramways Anglo Argentina, en liquidación, transfiere y vende a una compañía anónima, también denominada Anglo Argentina Limitada, las concesiones de tranways que tiene en esta Capital, por el precio total de $ 4.032.000 oro sellado». ¿Será a esos capitales, producto de transferencias, a los que se refiere el despacho de la mayoría de la comisión? El único análisis, muy somero, por cierto, realizado en la cuenta del tranvía Anglo Argentino, denota que en los últimos días el aguamiento de capitales ha sido sistemático.

Del informe producido por don Octavio Balta, asesor técnico de la comisión especial designada por la intendencia, resulta que el Anglo Argentino, durante el quinquenio 1928-1932, contabiliza para la cuenta «Capital» la suma de $ 1.885.427 m|n. y que no sólo no se han realizado esas inversiones, sino que la empresa debió restar de su capital durante ese período la suma de $ 3.972.707. Diferencia que da en total, un aguamiento de capital de $ 5.858.135 m|n. El perito de la comisión era persona experta

en la revisión de cuentas de grandes empresas, porque era jefe de la sección de explotación comercial de la Dirección de Ferrocarriles. Sus observaciones no pueden ser, pues, impugnadas ni dejadas de ser tenidas en cuenta.

No se puede investigar directamente en los libros de la empresa Anglo Argentina, y no podemos, por lo tanto, demostrar los orígenes de su capital y ni siquiera conocer con exactitud ese mismo capital. Pero podemos establecer algunas comparaciones que son altamente aleccionadoras e indicios vehementes de los aguamientos practicados por el Anglo Argentino, que ahora procura que se los legalicemos con esta ley.

En la página 68 del libro *Coordinación o destrucción* encontramos la composición del capital de la Anglo Argentina. Ese libro, que es un alegato a favor de los intereses del Anglo Argentino, y que debo a la gentileza de mi amigo y condiscípulo doctor Federico Lacroze, en la página 68, decía, contiene el capital del Anglo Argentino que dice estar formado así:

	£	£
Acciones de 1ª preferencia	3.200.000	
„ „ 2ª „	3.050.000	
„ ordinarias	2.700.000	
Total		8.950.000
Debentures de 4 %	4.465.674	
„ „ 4,5 „	1.733.380	
„ „ 5 „	6.000.000	
Total de debentures		12.199.054
Capital total		21.149.054

	£	£
Capital total en pesos moneda nacional (a la par) pesos 11,45 m/n. por libra		242.176.666

¿A qué tipo de emisión fueron lanzadas estas acciones y esas obligaciones? ¿Qué fondos se obtuvieron? ¿O fueron dadas a cambio de la posesión de las otras líneas que existían en Buenos Aires? ¿O fueron repartidas graciosamente entre los directores de la empresa y entre los poseedores de acciones, como ha sucedido en otras empresas inglesas que duplicaron y aun cuadruplicaron los títulos? La empresa Primitiva de Gas cuadruplicó una vez sus acciones según lo ha demostrado con la lectura de sus memorias anuales el ingeniero Justo. Las cuadruplicó regalando primero una acción gratuita al poseedor de una acción y repitiendo el procedimiento poco después. ¿Procedió así el Anglo Argentino? No lo sabemos, señores senadores. No podemos ni afirmarlo ni negarlo. Pero es fácil demostrar que esa capitalización es excesiva y debía ser sometida a una policía financiera semejante a la comisión comercial y estadual de Estados Unidos.

Para facilitar la comprensión de los señores senadores que no han hecho estudios de este asunto, yo haré una comparación de la capitalización del Anglo Argentino con la capitalización de los tranvías del Canadá, cuyos datos extraídos del anuario de ese dominio británico he resumido en este cuadro, cuya reproducción en Diario de Sesiones pido al señor presidente.

Se encuentran en este libro anuario del Canadá del año 1932, en la página 572, donde he señalado con lápiz colorado para que los señores senadores que lo deseen consultar puedan hacerlo con facilidad.

—El cuadro es el siguiente:

Datos principales de los tranvías de Canadá en 1928, extraídos del «Annuaire du Canada», 1932

Longitud vías principales	1.653 millas
„ „ „	2.659 kilómetros
„ „ auxiliares	293 millas
Número de viajeros en 1928	808.023.615
„ „ millas recorridas	133.689.589
Entradas brutas en dólares	55.632.761
Gastos totales en dólares	38.782.719
Coeficiente de explotación	69,71 %
Número de coches de pasajeros	4.078
„ „ „ incluso barredoras, rompenieves, etcétera	5.749
Capital en acciones, en dólares	50.653.071
„ „ obligaciones, en dólares	170.649.165

Capital total en dólares	221.302.236
„ en $ o/s. argentinos, al cambio medio de 1928	221.523.538
„ medio por kilómetro de vía de los tranvías de Canadá, en $ o/s. argentinos	83.310
Capital que resulta para el Anglo Argentino, aplicando ese promedio a sus 670 kilómetros	126.749.990

De este cuadro que he extraído del anuario, resulta que los tranvías del Canadá miden 2.659 kilómetros en sus vías principales, además de 293 millas de vías auxiliares que no contaremos en nuestro cálculo. Tienen un material rodante de primer orden, compuesto de 4.078 coches de pasajeros y 5.749 coches, si se incluyen entre ellos los coches barredoras, rompenieves y demás auxiliares. El capital total, acciones y obligaciones incluso, es de $ 221.000.000 de dólares, que al cambio medio de este año da un capital de pesos oro argentinos 221.523.538.

El capital por kilómetro de vía principal resulta en Canadá, por lo tanto, a $ o|s. 83.310, con un material de primer orden, que el Anglo Argentino está muy lejos de poseer. Pero no hagamos distingos sin comprobarlos. Supongamos que el material del Anglo Argentino sea idéntico al material de los tranvías canadienses. Si aplicamos a sus 670 kilómetros de vía el costo promedio de los tranvías canadienses de $ o|s. 83.310, tenemos que el capital de acciones y obligaciones del Anglo Argentino debía ser de $ 126.749.990 m|n., es decir, la mitad del capital que el Anglo Argentino declara.

Repito, señores senadores: si la compañía Anglo Argentino tuviera la capitalización de los tranvías de Canadá, que son más lujosos y bien dotados, su capital sería de $ 126.000.000 moneda nacional en lugar de 242.000.000 de pesos papel que declara, computando las libras a 11,45.

¿No es ésa una casi evidencia de que el Anglo Argentino está supercapitalizada? ¿De que su capital en acciones y obligaciones no está en relación con los valores físicos de su activo? ¿De que su capital no ha provenido de inversiones reales exclusivamente? ¿Cómo es posible enternecernos por la situación de capitales que si quieren tener derecho a solicitar protección estadual, deberían ante todo someterse a una prolija retasa? ¿Cómo es posible exigir a la población de la Capital que sirva con sus tarifas, con un interés del 7 % durante 56 años, esa parte de los capitales de una compañía extranjera que no corresponden siquiera a inversiones reales en el país?

El proyecto de ley, tal cual ha sido redactado, se presta a legalizar todas las irregularidades. Ya veremos el camino que abre para ello el inciso *b)* del apartado *c)* del artículo 2º, pero antes vamos a examinar, aunque sea ligeramente, las condiciones en que funciona este mecanismo financiero.

Me siento fatigado, señor presidente. Haría un esfuerzo para terminar si el Senado resolviera concluir hoy con este asunto. Pero si no va a terminar hoy, como aun debo continuar hablando por espacio de una hora u hora y media, no veo que hubiera inconveniente en que se suspendiera la sesión.

Sr. Eguiguren. — Creo, señor presidente, que ante las manifestaciones que acaba de formular el señor senador, no podemos obligarle a que continúe en estas condiciones desfavorables y, por consiguiente, hago indicación de que pasemos a un cuarto intermedio.

Sr. Presidente. — Está en consideración la indicación formulada por el señor senador por Entre Ríos.

Sr. Sánchez Sorondo. — Pido la palabra.

Si el señor senador por la Capital está fatigado, no creo que ninguno de sus colegas puede negarse a proporcionarle el descanso que él necesita.

La cuestión sería poder conciliar la necesidad física que acaba de exponer el señor senador, el interés que todos tenemos de seguir escuchando su palabra, y la conveniencia de que el Senado pueda tratar cuanto antes otros asuntos que están bloqueados y que son de interés público.

Sr. Palacios. — Comprendo el interés que existe en la solución de este asunto y por eso planteo la cuestión con toda claridad: si el Senado resolviera terminar hoy mismo con esta cuestión, yo haría un esfuerzo que nada vale frente a exigencias de otro orden y terminaría mi exposición.

Sr. Sánchez Sorondo. — Justamente, iba a examinar esa cuestión. Si el Senado resolviera terminar hoy con este asunto, nada nos costaría pasar a cuarto intermedio para que el señor senador pudiera descansar a fin de continuar luego su exposición; pero si el Senado no resolviera ahora tal cosa, sería entonces conveniente señalar para mañana una hora determinada, que podría ser la hora 20

ó 21, con el objeto de votar el despacho. En esta forma, tendríamos un día, el 30 de septiembre, para considerar los demás asuntos que el Senado tiene en carpeta.

Sr. Eguiguren. — Tengo que hacer una observación a lo que manifiesta el señor senador. Yo sería de opinión que nos constituyéramos mañana en sesión permanente hasta terminar el asunto, sin limitación de hora, para votarlo, con el fin de que todos los señores senadores que quieran hacer uso de la palabra, puedan hacerlo sin estar colocados en la situación difícil de tener que limitarse a una exposición de cinco minutos mientras otros senadores han podido extenderse durante varias horas.

Sr. Sánchez Sorondo. — Pero, señor senador, no hay ningún asunto que no pueda ser expuesto en una hora y, por otra parte, hay que coordinar —ya que estamos con lo de la «coordinación»— la amplitud oratoria con la brevedad del tiempo que nos queda para la terminación de las sesiones. De tal manera que si el señor senador se dispone mañana a hablar sobre este asunto, nosotros lo escucharemos con mucho gusto durante dos o tres horas y lo escucharíamos durante muchas más si el período en vez de terminarse el 30 de septiembre, terminara el 30 de octubre.

Sr. Palacios. — Las dos mociones se concilian bien: mañana habría sesión permanente, y en vez de votar a la hora 20, se votaría a la hora 22 o a la hora 23.

Sr. Presidente. — La Presidencia sugiere la necesidad de que se formule, concretamente, una moción en uno u otro sentido.

Sr. Sánchez Sorondo. — Formulo la moción de que se levante la sesión para que descanse el señor senador por la Capital, y que mañana entre el Senado a tratar este asunto con exclusión de todo otro, hasta su terminación, fijándose la hora 24 como hora máxima para votar.

Sr. Presidente. — Está en discusión la moción del señor senador por Buenos Aires.

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

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente. — Queda levantada la sesión.

—Era la hora 20 y 30.

RAMÓN COLUMBA,
Director de Taquígrafos.

III

INSERCION SOLICITADA POR EL SEÑOR SENADOR PALACIOS

COMPARATIVO DE TARIFAS

Estos precios deben aumentarse en 5 % - Ley Nº 10.650.

De	A	F.C.C.N.A. Locales actuales en vigencia Km.	F.C.C.N.A. Locales actuales en vigencia Precios	FCCNA. c/FCBA al P. actuales en vigencia Km.	FCCNA. c/FCBA al P. actuales en vigencia Precios	FCCNA. c/ FCCC. actuales en vigencia Km.	FCCNA. c/ FCCC. actuales en vigencia Precios	F.C.B.A. al P. Locales precios actuales en vigencia Km.	F.C.B.A. al P. Locales precios actuales en vigencia Precios	F.C.B.A. al P.comb/F.C.C.A Tarifas propias actualmente en vigencia Km.	F.C.B.A. al P.comb/F.C.C.A Tarifas propias actualmente en vigencia Precios	Tarifas tras aplicación de correspondencia Precios	FCBA al P.comb/FCCA. Tarifas propias de cada F.C. aplicadas sobre distancia total Km.	FCBA al P.comb/FCCA. Tarifas propias de cada F.C. aplicadas sobre distancia total Con tarifas del FCBAP	FCBA al P.comb/FCCA. Tarifas propias de cada F.C. aplicadas sobre distancia total FCCA	Tarifas vía fluvial por Pto. Sta. Fe Precios	Observaciones
VINO EN CASCOS																	
San Juan	Córdoba	583	25,56	-	-	CNA. 498 CC. 118 616	25,56	-	-	BAP. 600 CA. 239 839	36,75 17,50 54,25	25,56	659	42,40	33,08	-	
" "	Santa Fe	932	31,86	-	-		-	-	-	BAP. 627 CA. 499 1126	61,56	51,86	1125	49,00	36,97	-	
" "	S.del Estero	1525	42,49	-	-	CNA. 498 CC. 379 877	37,27	-	-	BAP. 627 CA. 735 1362	56,35 11,13 67,48	37,27	1362	53,40	40,09	-	
" "	Tucuman	1655	44,82	-	-	CNA. 498 CC. 526 924	38,27	-	-	BAP. 627 CA. 877 1504	56,35 13,47 69,82	38,27	1504	55,79	41,64	-	
" "	Rosario	-	-	-	-	CNA. 996 CC. 547 1685	40,67	-	-	BAP. 779 CA. 270 1049	52,12	40,67	1049	47,35	35,80	-	
" "	Buenos Aires	-	-	-	-	CNA. 498 CC. 842 1340	40,47	1200	50,10	BAP. 779 CA. 464 1243	57,91	46,47	1243	51,20	38,53	40,58	
Mendoza	Córdoba	725	28,08	CNA. 583 BAP. 156 739	25,56 14,25 39,81	CNA. 670 CC. 118 788	34,67	-	-	BAP. 483 CA. 232 715	31,95 17,50 49,45	39,81	715	38,55	30,74	-	
"	Santa Fe	1075	34,38	CNA. 932 BAP. 156 1088	31,86 14,25 46,11	-	-	-	-	BAP. 483 CA. 499 982	51,48	46,11	982	46,25	35,02	-	
"	S.del Estero	1666	45,00	CNA.1523 BAP. 156 1679	42,44 14,25 56,93	CNA. 610 CC. 379 1019	40,67	-	-	BAP. 483 CA. 735 1218	51,96 11,13 63,08	51,52	1218	50,65	38,14	-	
"	Tucumán	1796	47,34	CNA.1653 BAP. 156 1809	44,82 14,25 59,07	CNA. 940 CC. 420 1066	41,07	-	-	BAP. 483 CA. 877 1360	51,96 13,47 65,42	52,52	1360	52,85	39,70	-	
"	Rosario	-	-	-	-	CNA. 996 CC. 747 1187	43,47	-	-	BAP. 635 CA. 270 905	42,04	-	905	44,05	33,86	-	
"	Buenos Aires	-	-	-	-	CNA. 996 CC. 842 1482	49,46	1066	46,71	BAP. 635 CA. 464 1099	46,71	-	1099	48,45	36,58	54,73	
AZÚCAR																	
Tucumán	San Juan	1653	42,07	-	-	CC. 426 CNA. 498 924	30,50 13,63 44,13	-	-	CA. 477 BAP. 627 1504	27,89 35,76 63,65	42,07	1504	60,26	34,70	-	
"	Mendoza	1796	47,34	CNA.1653 BAP. 156 1809	42,07 15,19 57,26	CC. 426 CNA. 640 1066	30,40 16,40 46,96	-	-	CA. 877 BAP. 483 1360	27,89 30,65 58,54	57,26	1360	56,55	33,08	-	
"	Buenos Aires	-	-	-	-	CNA 704 SP.CC.470 1264	28,46	-	-	-	-	-	1156	-	31,13*	28,46	*Local del C.Argent.
ALMACÉN																	
Santa Fe	San Juan	932	60,18	-	-	-	-	-	(*) -	CA. 499 BAP. 627 1126	(*) 112,34 50,68	60,18	1126	(*) 125,40 101,20	73,20	-	(*) Los precios mayores corresponden al mínimo de 100 kilogramos y los menores al mínimo de 5000 kilogramos
Rosario	" "	-	"	"	-	SP. 168 CNA. 933 1101	14,95 60,18 75,13	-	-	CA. 270 BAP. 779 1049	94,82 79,58	75,13	1049	120,27 97,06	70,89	-	
Bs. Aires	" "	-	"	"	-	SP.CC.470 CNA. 933 1403	36,40 50,18 86,58	1200	105,35 88,20	CA. 464 BAP. 779 1243	105,35 88,20	86,58	1243	132,24 106,72	76,28	86,58	
Santa Fe	Mendoza	1075	64,94	CNA. 932 BAP. 156 1088	34,38* 87,78*	-	-	-	-	CA. 499 BAP. 483 982	107,50 86,83	94,38	982	116,85 94,30	69,35	-	* Mínimo 100 Kg. CNA. 60,18 BAP. 34,20 * Mínimo 5000 Kg. CNA. 64,15 BAP. 27,60
Rosario		-	-	-	-	SP. 168 CNA. 1075 1243	14,95 64,94 79,89	-	-	CA. 270 BAP. 635 905	89,98 75,33	-	905	110,43 88,78	67,03	-	
Bs. Aires		"	-	-	-	SP.CC.470 CNA. 1075 1545	36,40 54,94 91,34	1056	99,98 83,70	CA. 464 BAP. 635 1099	99,98 83,70	-	1099	123,69 99,82	72,43	-	

SEPTIEMBRE 29 y 30 DE 1936

36ª REUNION. — Continuación de la 6ª SESION ORDINARIA

Presidencia del doctor JULIO A. ROCA,

Vicepresidente de la Nación

y del doctor ROBUSTIANO PATRON COSTAS,

Presidente provisorio del Senado

Senadores presentes: Mario Arenas, Mario Bravo, Rudecindo S. Campos, Aldo Cantoni, Raúl Ceballos Reyes, Atanasio Eguiguren, Alberto Francisco Figueroa, Francisco R. Galíndez, Manuel García Fernández, Laureano Landaburu, Eduardo Laurencena, Lucio López Peña, Juan José Lubary, José Heriberto Martínez, Alfredo L. Palacios, Robustiano Patrón Costas, Carlos R. Porto, Guillermo Rothe, Matías G. Sánchez Sorondo, Antonio Santamarina, Carlos Serrey, Gilberto Suárez Lago, Lisandro de la Torre, Juan R. Vidal.

Senador ausente, con permiso: Carlos A. Bruchmann.

Senadores ausentes: Alberto Arancibia Rodríguez, Héctor González Iramain, Jorge J. Pinto, Benjamín Villafañe.

SUMARIO

1.—Acta.

2.—Asuntos entrados:

I.—Comunicación oficial.

II.—Despacho de comisiones.

III.—Peticiones.

3.—Proyecto de ley de los senadores Sánchez Sorondo, Patrón Costas y Eguiguren, haciendo una inclusión en el artículo 5º de la ley número 11.682, de impuesto a los réditos.

4.—Proyecto de ley del senador Figueroa, autorizando al Poder Ejecutivo a invertir hasta la suma de $ 94.600 en la construcción de obras para la consolidación de acequias en el departamento Santa María (Catamarca).

5.—Proyecto de ley del senador Figueroa, autorizando al Poder Ejecutivo a invertir hasta la suma de $ 40.000 en la construcción de un estanque en San Antonio del Cajón (Catamarca).

6.—Proyecto de ley del senador Figueroa, autorizando al Poder Ejecutivo a invertir hasta la suma de $ 180.000 en la construcción de obras de provisión de agua a Santa María (Catamarca).

7.—Moción del senador Figueroa, para que se considere de inmediato el despacho de la Comisión de Peticiones y Poderes, en el proyecto de ley acordando pensión a la señora María Eugenia Quintana de Uriburu. Se aprueba. (Véase número 9 del sumario).

8.—Moción del senador Palacios para que se consi-

dere el despacho de la Comisión de Justicia e Instrucción Pública en el proyecto de ley mandando practicar un arco de meridiano a lo largo de todo el territorio de la Nación. Se aprueba. (Véase número 10 del sumario).

9. —Consideración del asunto a que se refiere el número 7 del sumario. Se aprueba con modificaciones.

10. —Consideración del asunto a que se refiere el número 8 del sumario. Se aprueba.

11. —Moción del senador Sánchez Sorondo, para que se pase al orden del día. Se aprueba con una modificación del senador Eguiguren para que se considere de inmediato el proyecto de ley sobre arreglo de la deuda existente entre la provincia de Entre Ríos y el gobierno de la Nación.

12. —Consideración del proyecto de ley a que se refiere el número anterior del sumario. Se aprueba.

13. —A moción del senador Porto, se considera y aprueba el despacho de la Comisión de Presupuesto en el proyecto de ley del senador Villafañe y otros senadores, acordando un subsidio a la sociedad ferroviaria La Fraternidad y a la Unión Ferroviaria.

14. —Continúa la consideración del despacho de la Comisión Especial encargada de estudiar la Coordinación de los Transportes, en el proyecto de ley, en revisión, sobre coordinación de los transportes en la ciudad de Buenos Aires y sus actuales prolongaciones y servicios accesorios fuera del distrito federal. Se aprueba, quedando convertido en ley.

—En Buenos Aires, a los veintinueve días del mes de septiembre de 1936, siendo la hora 16 y 5 minutos, dice el

Sr. Presidente. — Queda abierta la sesión.

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

1

ACTA

Sr. López Peña. — Hago indicación para que se suprima la lectura del acta y se dé por aprobada.

—Asentimiento.

Sr. Presidente. — Habiendo asentimiento, así se hará.

2

ASUNTOS ENTRADOS

Sr. Presidente. — Se va a dar cuenta de los asuntos entrados.

I

Comunicación oficial

La Caja Nacional de Jubilaciones Bancarias, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 75 de la ley número 11.575, eleva los cálculos actuariales y propone modificaciones a dicha ley. *(A la Comisión de Legislación).*

II

Despacho de comisiones

Hacienda y Agricultura:

En el proyecto de ley del senador Laurenceena, cancelando los saldos deudores provenientes de préstamos extraordinarios acordados por el Banco de la Nación a los agricultores, y los saldos deudores de préstamos de semillas acordados a los mismos por el gobierno de la Nación.

—Al orden del día.

III

Peticiones

La Universidad Popular Bernardino Rivadavia, solicita ser incluída en el proyecto de ley por el que se acuerda una subvención a varias universidades populares. *(A sus antecedentes).*

—El personal directivo y docente de la Escuela Normal Mixta de Pehuajó, solicita la inclusión de un artículo en el proyecto de ley, en revisión, sobre jubilaciones y pensiones civiles. *(A sus antecedentes).*

—La Asociación Propietarios de Camiones y la Federación Gráfica Bonaerense, solicitan que el Senado no sancione los proyectos de ley, en revisión, sobre coordinación de transporte. *(A sus antecedentes).*

—Josefina Aída Escola de Rosales y Adelaida Antoni de Montenegro, solicitan pensión militar. *(A la Comisión de Guerra y Marina).*

—María Dolores Torrado y Mercedes C. Molina, solicitan pensión civil. *(A la Comisión de Peticiones y Poderes).*

—María Raquel Cros de Moore, solicita aumento de pensión militar. *(A la Comisión de Guerra y Marina).*

3

INCLUSION EN EL ARTICULO 5º DE LA LEY NUMERO 11.682. — PROYECTO DE LEY DE LOS SENADORES SANCHEZ SORONDO, PATRON COSTAS Y EGUIGUREN.

—Se lee:

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — Inclúyese en el artículo 5º de la ley número 11.682 como inciso *j)* el siguiente: Los dere-

rencena que se refiere al subsidio a la sociedad Ferroviaria La Fraternidad, y a pedir de la gentileza del señor senador por Buenos Aires acceda a que dicho asunto se considere inmediatamente.

Sr. Martínez. — Estamos todos de acuerdo en lo de La Fraternidad y, en obsequio a la brevedad, vamos a omitir el informe. *(Risas).*

Sr. Sánchez Sorondo. — Ya ve, señor presidente, qué razón tenía yo hace un instante. Ahora no puedo dejar de acceder al pedido del señor senador por San Juan.

Sr. Porto. — Muchas gracias, señor senador.

Sr. Presidente. — Se va a votar la indicación del señor senador por San Juan.

—Se vota y resulta afirmativa.

—Se lee:

Despacho de la comisión

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Presupuesto ha considerado el proyecto de ley de los señores senadores Villafañe, Serrey, Ceballos Reyes, Santamarina, Rothe y Lubary, acordando a la sociedad de personal ferroviario de locomotoras La Fraternidad un subsidio, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — Acuérdase a La Fraternidad, sociedad de personal ferroviario de locomotoras y a la Unión Ferroviaria, la suma de trescientos mil pesos moneda nacional, en conjunto, a fin de contribuir a los gastos que demande la construcción y dotación de un policlínico de asistencia y previsión social, a instalarse en la Capital Federal para asistencia médica de sus asociados.

Art. 2º — El gasto que demande el cumplimiento de la presente ley, se hará de rentas generales con imputación a la misma.

Art. 3º — Comuníquese, etc.

Sala de la comisión, septiembre 25 de 1936.

Robustiano Patrón Costas. — José Heriberto Martínez. — Rudecindo S. Campos. — Atanasio Eguiguren.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — Acuérdase a La Fraternidad, sociedad de personal ferroviario de locomotoras, la suma de trescientos mil pesos moneda nacional, a fin de contribuir a los gastos que demande la adquisición y dotación de un instituto policlínico de asistencia y previsión social, a instalarse en la Capital Federal para la asistencia médica de sus asociados.

Art. 2º — El gasto que demande el cumplimiento de la presente ley se hará de rentas generales con imputación de la misma.

Art. 3º — Comuníquese, etc.

Benjamín Villafañe. — Carlos Serrey. — Raúl Ceballos Reyes. — Antonio Santamarina. — Juan R. Vidal. — Juan J. Lubary.

Sr. Presidente. — Está en consideración.

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

—Se vota y resulta afirmativa.

—En particular, se aprueba sin observación.

Sr. Presidente. — Queda aprobado.

Sr. Serrey. — Que se comunique, también, esta sanción a la Cámara de Diputados.

—Asentimiento.

Sr. Presidente. — Se comunicarán todas las sanciones, señor senador.

Al orden del día. Continúa con la palabra el señor senador por la Capital.

14

COORDINACION DE LOS TRANSPORTES EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Sr. Palacios. — Pido disculpas al Honorable Senado por la excesiva extensión de mi discurso y agradezco la cortesía que ha tenido conmigo, al permitir que se pasara a cuarto intermedio después de escucharme cuatro horas, casi interrupción.

En la reunión anterior, después de consideraciones de carácter general, me referí, especialmente, al proyecto de coordinación urbana, e hice una exposición respecto a la acción de las compañías de tranvías. Continúo.

Una compañía de tranvías tiene por objeto transportar pasajeros. Por transportar de un punto a otro de la ciudad, cobra un pasaje fijo. La Compañía Anglo Argentina, cobra diez centavos por persona, cualquiera sea el recorrido. Esa es una exigencia de las ordenanzas que autorizaron la fusión en una sola de las diversas compañías tranviarias que existían en 1908. O dicho de otro modo, esa fué la única disposición que se le exigió a la Anglo Argentina, a cambio de permitirle absorber todas las otras compañías tranviarias.

En 1918 aparecen los primeros ómnibus. En el año 1921 se acuerda la primera concesión, que caducó poco después. En el año 1923 se sancionó la ordenanza municipal reglamentaria de concesiones de automotores y en virtud de ella se dieron varias licencias, todas de carácter precario.

La aceptación que el nuevo medio de transporte tuvo entre el público, debido a su velocidad y no a su economía, incitó a los propietarios de taxímetros a establecer un sistema original de transporte a escote. Así nació el colectivo en los años 1928-29. El colectivo tuvo un éxito extraordinario, debido, también, a su velocidad y no a su baratura. Es que la velocidad es fundamental en una ciudad extendida como Buenos Aires, en que el espíritu de especulación de los propietarios ha desparramado la población en un área demasiado extensa y poco concentrada. El transporte automotor hizo familiares barrios que parecían apartadísimos. Es que la distancia se mide no tanto en longitud como en tiempo, en el tiempo necesario para recorrerla, y el tranvía resultaba un sistema lentísimo e inadecuado para las grandes ciudades. Naturalmente, el número de pasajeros transportados por los tranvías disminuyó. Todas las trabas que se le opusieron al automotor, fracasaron ante el decidido apoyo del público. ¿Pero no hemos llegado ya al punto del equilibrio? Los datos comprobables parecen indicarlo.

El despacho de la mayoría de la comisión dice: «El equilibrio económico de la mayoría de las compañías de transportes ha quedado completamente destruído. Así la Compañía de Tranvías Anglo Argentina, que transportaba anualmente en 1928, en sus líneas superficiales 493.000.000 de pasajeros, en 1934 sólo ha transportado 305.000.000. Los tranvías Lacroze han visto disminuir su tráfico todavía en proporciones más importantes: de 75.000.000 de pasajeros en 1928 ha quedado en 34.500.000. El tráfico de subterráneos ha sido afectado de la misma manera. El subterráneo de la Anglo, que transportaba alrededor de 70.000.000 de pasajeros por año, en los años de 1929 y 1930, no ha transportado ya en 1934 sino 41.000.000. El subterráneo Lacroze que ha entrado en servicio a fines de 1930 y transportaba cerca de 37.000.000 de pasajeros en 1932, no ha alcanzado en 1934 sino 31.000.000.

Estamos, señores senadores, finalizando el mes de septiembre de 1936. El despacho de la mayoría de la comisión detiene sus cifras comparativas en el año 1934. Completémoslas. Las cifras de 1935 marcan un ascenso en el número de pasajeros, que puede indicar que el equilibrio entre ambos medios de transporte, el lento y económico tranvía y el nervioso y un poco más caro automotor, ha sido hallado ya. Esas cifras aparecen en publicaciones oficiales. Tomemos la Revista de Estadística Municipal para el trimestre de enero-febrero-marzo de 1936. En la página 91 se podrán leer estos párrafos demostrativos de lo que acabo de expresar.

Pasajeros transportados por las líneas eléctricas: a nivel, en 1934, 347.284.500; en 1935, 357.590.382 pasajeros.

Es decir, que en 1935 las líneas eléctricas a nivel transportaron 10.000.000 de pasajeros más que en 1934. Lamento que la mayoría de la comisión no haya tenido en cuenta estas cifras.

Sr. Sánchez Sorondo. — ¿Me permite el señor senador?

Esas cifras se refieren al total de los pasajeros transportados por líneas eléctricas, y las cifras que ha dado la comisión se refieren a cada una de las compañías.

Sr. Palacios. — Estoy comparando las cifras del año 1934 con las de 1935. El señor senador que firma el despacho de la mayoría dice «que en el año 1934 hay 347.284.500 pasajeros». Eso es exacto. Pero el señor senador miembro informante se detiene en el año 1934, y yo digo que en el año 1935 ha habido un aumento de 10.000.000 de pasajeros, de manera que lo lógico hubiera sido que la mayoría de la comisión nos hubiera informado con las cifras actuales y no con las de 1934. Idéntica mejoría aparece en los subterráneos. La Revista de Estadística da estas cifras en la misma página 91:

Pasajeros transportados en los subterráneos en 1934, 67.683.772; en 1935, 76.717.633. Es decir, que en 1935 los subterráneos transportaron 9.000.000 más de pasajeros que en 1934.

Además, debo decir que en el párrafo citado

del despacho de la comisión hay otro argumento que carece de valor. Dice que entre el año 1928 y el año 1934, la Compañía Lacroze ha visto disminuir su tráfico «en proporciones todavía más importantes que la Anglo Argentina». Pero, ¿cómo no va a disminuir, señores senadores, si la Compañía Lacroze es su propia competidora? ¿Si ha construído un subterráneo en la calle Corrientes y su prolongación a Triunvirato, por donde circulan casi exclusivamente sus líneas a nivel? La mayoría de la comisión ha olvidado esta circunstancia.

Sr. Sánchez Sorondo. — La mayoría de la comisión no ha olvidado nada, señor senador. Ha dado los datos...

Sr. Palacios. — Observo al señor senador que el argumento dado por la mayoría de la comisión, carece en absoluto de valor.

Sr. Sánchez Sorondo. — Lo niego.

Sr. Palacios. — Porque si una compañía es competidora en sus propias líneas, es claro que el argumento no puede aducirse para justificar que esa empresa está en mala situación.

Por otra parte, le ruego al señor senador, por lo mismo que estoy haciendo un esfuerzo, que tenga la deferencia de no interrumpirme sino para formular alguna objeción de fundamento.

Sr. Sánchez Sorondo. — Discúlpeme el señor senador.

Sr. Palacios. — Continúo, señor presidente.

El ascenso experimentado en 1935, por los tranvías y subterráneos puede ser un índice de que el límite de equilibrio entre los dos medios de transporte, el tranvía y el automotor, ha sido alcanzado. El automotor no compite con el tranvía en precio de pasaje, sino en velocidad de traslación. Una inmensa proporción de pasajeros preferirán tardar un poco más con tal de viajar más económicamente. El tranvía tendrá, pues, un tipo de pasajero propio y seguro que el automotor no podrá hurtarle. Ese número de pasajeros irá creciendo con el aumento de la población. Se calcula que el número de pasajeros crece en el 2 % anual. Ese es el cálculo que en 1925 hacía el administrador del Anglo Argentino, señor Rongé. Con el crecimiento natural, en poco tiempo los tranvías alcanzarán un volumen de pasajeros bastante satisfactorio. ¿Por qué razón hemos de alterar ese ritmo y ese equilibrio, que para ser estable debe ser resultado de la acción espontánea de las fuerzas en juego? ¿Y si el fenómeno de la competencia ya superó su momento más agudo, cómo podemos invocarlo para dictar leyes que van a supeditar a la voluntad de una empresa inglesa, a dos generaciones de argentinos, puesto que los términos del proyecto hablan de concesiones por 56 años? ¿Vamos a adoptar por 56 años, medidas que se basan en una crisis transitoria y sin conocer siquiera con precisión cuál será el rumbo de esa crisis?

En el fondo, este proyecto encierra una autorización implícita para aumentar las tarifas vigentes, desde el momento que autoriza a fijar tarifas que aseguren una ganancia anual del 7 % a los capitales que hoy dicen no dar casi dividendos.

Veamos ahora, la acción desarrollada por la empresa Anglo Argentina, para obtener el aumento de sus tarifas.

Esta empresa concentró, en 1909, según hemos dicho, las diversas compañías tranviarias porteñas. Como complemento de esa función se le concedió autorización para construir tres líneas subterráneas. Construyó una sola, la de Plaza de Mayo a Primera Junta y para justificar ese cumplimiento parcial adujo que la guerra europea le impedía levantar capitales.

Terminada la guerra, el Anglo Argentino pidió aumentos de tarifas, como cuestión previa a la construcción de subterráneos. Sin aumento de tarifas, no habría subterráneos. Suscitó también la cuestión de las jubilaciones al personal obrero.

La ley número 11.111 concede ese aumento de tarifas hasta cubrir el aporte que por ellas deben las empresas hacer a la Caja de Jubilaciones. Poco antes de sancionarse esa ley, el Anglo Argentino, elevó el precio del pasaje, gracias a una autorización municipal de marzo de 1920, que debía regir durante tres años.

Al terminar la vigencia de los tres años, en 1923, el Anglo dejó de abonar sus aportes a la Caja de Jubilaciones, a la que ahora debe más de 20.000.000 de pesos. En 1924, el aumento de dos centavos por pasajeros, significaba para esa empresa, una entrada extraordinaria de unos 10.000.000 de pesos y su aporte a la Caja de Jubilaciones era de 1.400.000 pesos.

Como el Anglo Argentino no construía nuevas líneas a nivel ni subterráneos, las necesidades crecientes de la población crearon y fomentaron nuevos medios de movilidad. Así nació el ómnibus, primero, el colectivo más tarde. No se ha de haber borrado del recuerdo de los señores senadores el espectáculo que por esos años ofrecían los coches de tranvías que iban atestados de pasajeros, porque la ordenanza del completo se había dejado en

suspenso. El automotor encontró en el Anglo Argentino un fuerte opositor, lo mismo que todos los pretendientes a construir líneas subterráneas. El Anglo Argentino defendía su monopolio y pretendía aprovechar la apremiante necesidad de construir esas líneas subterráneas para lograr la aprobación de planes frondosos de construcciones nuevas, siempre a base de elevaciones de tarifas, es decir, haciendo pagar esas ampliaciones a los pasajeros y sin aporte efectivo de capitales, que es la política de todas las empresas extranjeras de servicios públicos que operan en el país.

Por decreto del 28 de abril de 1931, se instituyó la primera comisión para el estudio y solución del problema del transporte colectivo, en cuyo seno los representantes de la Empresa Anglo Argentina propusieron resolver la situación con aumentos de tarifa, que fueron apoyados por una presentación hecha por los señores embajadores de Inglaterra, Francia y el encargado de negocios de Bélgica. Esa acción de la empresa, era apoyada desde Londres por el embajador argentino, quien trasmitía al gobierno el deseo del duque de Atholl, en el sentido de apresurar las gestiones para dejarlas terminadas antes de que entre en funciones el renovado Concejo Deliberante.

Hace apenas unos minutos conversaba con algunos señores senadores, los cuales consideraban que los embajadores tenían derecho de hacer gestiones de esta naturaleza. Yo creo, señor presidente, que esto constituye un error.

La presencia de los embajadores en nuestra cancillería, para proteger a empresas de capital extranjero, afecta a nuestra dignidad nacional. He tenido oportunidad de decirlo antes de ahora; pero quiero reiterar esta manifestación, leyendo dos telegramas que, a mi juicio, no debieran haberse enviado. Y lo digo con una profunda convicción, sin el ánimo de molestar a nadie personalmente, movido por un hondo sentimiento patriótico y porque, como argentino, me siento afectado por la acción de nuestro representante.

Los telegramas enviados por el embajador argentino a nuestra cancillería, dicen:

«Londres, enero 7 de 1932. — A S. E. el señor ministro de Relaciones Exteriores. — Buenos Aires. — Nº 3. — El duque de Atholl me pide que solicite en su nombre, respetuosamente del presidente de la República, la interposición de sus buenos oficios para la solución urgente asunto Anglo Argentino con la Municipalidad de la Capital, de que señor presidente ya tiene conocimiento. El duque de Atholl expresa asunto debe solucionarse antes de que entre en funciones el nuevo Concejo Deliberante. Entiende que el gobierno británico está también interesado en la solución satisfactoria del asunto. — *Malbrán.* — Es copia: J. Ghia. Buenos Aires, enero 8 de 1932. — Comuníquese al Ministerio del Interior. — *A. Bioy.* (Hay un sello)»

«Londres, febrero 10 de 1932. — A su excelencia el señor ministro de Relaciones Exteriores. — Buenos Aires — Nº 17. — Ministerio de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña me significó ayer seria preocupación gobierno británico por pronta satisfactoria solución situación Compañía de Tranvías Anglo Argentina con Municipalidad de la Capital. El asunto se mencionó en la Cámara de los Comunes en la sesión de febrero 8. Ministerio de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña se limitó a expresar la Cámara había dado y continuaba dando al asunto cuidadosa atención. «Times» de ayer, publica un artículo señalando manifiesta injusticia con que ha sido tratada esa compañía por Municipalidad de la Capital, quien la colocaba en situación liquidación; insinúa que solamente consideraciones política local ha impedido acceder a justas peticiones compañía; recuerda que los capitales ingleses invertidos en esa empresa exceden de 12.000.000 libras esterlinas que se encuentran hoy amenazadas en su totalidad por la actitud injustificada de la Municipalidad de la Capital. Ministerio de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña me expresó con franqueza que esta indicación estaba creando en la City y en los círculos comerciales y financieros de Londres un ambiente desfavorable a la República Argentina; que el Ministerio de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña era el más interesado en evitar precisamente en estos momentos. Me limité a manifestar que pondría de mi parte todo empeño en ayudar en lo posible a una solución satisfactoria, sin ocultar sin embargo, la dificultad de que el actual gobierno de la República Argentina pudiera en los últimos días de su administración dar al asunto una solución definitiva. Es exacto (y he podido recoger informaciones en distintos puntos) que ese asunto y la publicidad que se le está dando, está creando un ambiente desfavorable a nuestro país, ambiente que nos será perjudicial sobre todo en los momentos actuales. Entendiendo que conviene hacer llegar a los interesados y al Ministerio de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña por intermedio de esta embajada una palabra o promesa que importe por lo menos esperanzas de una solución pronta

y que produzca tranquilidad momentánea. — *Malbrán.* — Es traducción: (Fdo.): *Ghía.*»

El 29 de diciembre de 1932 el Concejo Deliberante sancionó la resolución número 4.587, creando la Comisión Municipal de Estudios del Transporte Colectivo integrada por representantes de las dos ramas del gobierno municipal.

Entre otros puntos, esta comisión debía estudiar los siguientes:

—Capitales invertidos por las empresas, a establecerse mediante los inventarios valorizados correspondientes.

—Monto de los intereses y amortizaciones pasados por aguamientos de capitales.

—Producidos y gastos de explotación. Legitimidad de los gastos de explotación declarados por las empresas.

El asunto se planteaba, pues, tal como se debía plantear, como se ha planteado en todas las naciones civilizadas del mundo, Norte América y Gran Bretaña, inclusive, pues como muy bien lo dice ese gran órgano de opinión que se llama «La Prensa», en su editorial del 15 de febrero de 1935: «La ciudad puede cargar hasta cierto punto con la tributación que, justa y razonablemente, imponga la conservación de los capitales invertidos en la industria tranviaria, bajo la condición bien entendida de que se llegue a saber con precisión, a cuánto alcanzan dichos capitales y bajo condiciones perfectamente determinadas de antemano que aseguren la satisfacción de las necesidades colectivas. Pero sin estudios financieros y sin un plan técnico previo, el monopolio de transportes de pasajeros, por 56 años en la que no hay derecho a incurrir, si se considera que va a gravar a dos generaciones». Nobles y prudentes conceptos son estos, con los que coincido enteramente.

Pero la resolución del Honorable Concejo, que tan de frente encaraba el problema fué vetada por el Departamento Ejecutivo el 12 de enero de 1933.

El 19 enero de 1933, la intendencia designa una comisión especial que eleva su informe y su proyecto de ley de coordinación de transporte, en diciembre de 1933, propugnando un monopolio a favor de los tranvías, con restricciones.

Quiero detenerme a examinar la memoria de la solución preconizada para el problema de los transportes, en común, en la ciudad de Buenos Aires, presentada en abril de 1925, por el administrador de la Compañía Anglo Argentina, señor Marcelo Rongé. Es un antecedente que conviene medir y tener presente.

El sistema de tarifas que proyectaba la compañía en esa memoria, era el siguiente: tranvías: tarifa uniforme de 12 centavos. Subterráneos: tarifa uniforme de 15 centavos. Combinaciones: tarifa uniforme de 20 centavos. Con tales tarifas, el señor Rongé decía que apenas se cubrían los servicios de los capitales. ¿Qué tarifas fijarán ahora, que además de sus capitales deben servir los que conceden al fisco y los que se utilicen en expropiaciones, los de organización de la sociedad y los quebrantos en el cambio?...

Pero el tema más interesante de la memoria es el proyecto de establecer por cuenta de la Compañía Anglo Argentina, un servicio de ómnibus. Ante todo, subrayo el pesimismo del señor Rongé, respecto al porvenir de esas compañías. Dice que no podrán subsistir por mucho tiempo.

«Las empresas de ómnibus en Buenos Aires, dice el señor Rongé, en 1925, no alcanzan a equilibrar sus presupuestos y fracasan sucesivamente». Ese pesimismo tan agorero del ilustrado administrador de la Compañía Anglo Argentina terminantemente desvirtuado por hechos, favorecía el propósito de fundamentar la suba de tarifas en esos mismos ómnibus, cuando la Anglo Argentina, se hiciese cargo de la exclusividad que solicitaba. Once años más tarde, cuando el tráfico de ómnibus y colectivos se ha afianzado, el informe de la mayoría de la comisión dice: «la situación financiera de la mayoría de las empresas de autobuses no es más favorable que la de los tranvías». Y agrega: «La situación económica del conjunto de las líneas de colectivos no tardará en hacerse precaria».

Si se aprueba el monopolio que propone esta ley, desgraciadamente, esas expresiones podrán ser utilizadas por la sociedad anónima usufructuaria para elevar las tarifas, arguyendo que las tarifas actuales que han permitido el desarrollo extraordinario del automotor no son justas ni razonables ni remuneradoras.

Una simple elevación de tarifas, en un 50 %, y no es mucho, señores senadores, ante lo que se plantea, costaría al pueblo de la Capital, anualmente, una contribución de cerca de 30.000.000 de pesos sobre todo el movimiento de pasajeros y en los 56 años se habría extraído, indebidamente, 1.680.000.000 de pesos, que pudieron ser ahorrados o capitalizados a favor del país. Oigan bien los señores senadores. Una suba del 50 % en los pasajes extraería del país en los 56 años de la ley, 1.680.000.000 de pesos de más.

Volvamos a la proposición que el administrador de la Compañía Anglo Argentina hizo en 1925. Al pedir el monopolio, el señor Ron-

gé pedía, al mismo tiempo, autorización para fijar las tarifas que hemos indicado y en cuanto al ómnibus decía: «Se puede afirmar, teórica y experimentalmente, que la tarifa de 15 centavos para distancias menores de cinco kilómetros, representa un mínimo estricto y que la tarifa máxima de 20 centavos para las distancias que exceden los cinco kilómetros, es un cargo y un riesgo...» Véase página 19 de la memoria. Eso afirmaba el señor Rongé, en 1925, cuando el número de ómnibus en circulación era de 596 y el número de pasajeros transportados era de 100.000.000 y esas que indica, hubieran sido las tarifas mínimas, que la Anglo hubiera aplicado si se hubiera accedido a darle el monopolio. Digo mínimas porque no es difícil que a estos años, ya estuviera la Anglo pidiendo autorización para elevar las tarifas, porque con la caída del peso, la compañía tenía pérdidas graves. Sin embargo, con la tarifa de 10 centavos y de 15 para las largas distancias, los ómnibus se han desarrollado hasta poseer en 1935, 1.879 coches de gran capacidad y transportar 351.000.000 de pasajeros.

Por no haber accedido a las pretensiones de la Compañía Anglo Argentina, el público de Buenos Aires ha ahorrado desde esa fecha en pasajes de tranvías, ómnibus y subterráneos, una cantidad no inferior a 500.000.000 de pesos, aproximadamente.

Pero hay más aún. Hay más lecciones en la propuesta del señor Rongé, que es preciso que los señores senadores tengan presente para ilustrar su juicio. En la parte final de su trabajo, el señor Rongé daba algunas indicaciones sobre la financiación que la Anglo Argentina establecería. «La obra exige una labor intensísima, decía, y una inversión de capital de cerca de 10.000.000 de libras esterlinas o 120.000.000 de pesos, dentro de los 6 años venideros, para regularizar la situación, colocándola a la altura que le corresponde. Llegado a este grado de adelanto — el adelanto era, por lo visto, el monopolio de la Anglo — y calculando un aumento de población anual de aproximadamente el 2 %, se requeriría en conjunto un aumento proporcional de los medios de transporte y, por ende, la inversión de nuevos capitales. Este nuevo programa de expansión al que habría que hacer frente, exigiría un gasto anual que como término medio sería de 1.000.000 de libras esterlinas, es decir, alrededor de 12.000.000 de pesos anuales».

Hagamos unos pequeños cálculos, señores senadores. Según el programa del administrador de la Anglo Argentina, de habérsele concedido la exclusividad del transporte, la compañía hubiera invertido de 1925 a 1931, 10.000.000 de libras. De 1931 a abril de 1936, 1.000.000 de libras anuales. En total, 15.000.000 de libras sobre su capital anterior. Para servir el 7 % ese capital de 15.000.000 de libras, el país hubiera necesitado girar a Inglaterra 1.050.000 libras anuales, que, al cambio de 18 pesos por libra, hacen 18.900.000 pesos anuales, a más de los gastos de remisión y quebrantos en el cambio que computarían hoy.

Bien, señores senadores; 20.000.000 es lo que cuesta aproximadamente la parte del servicio automotor que es preciso comprar en el extranjero: los chassis de los 1.879 ómnibus y de los 2.795 colectivos que circulan por las calles de Buenos Aires. Y esa es la diferencia que yo quería subrayar y exponer al criterio de los señores senadores, la enorme diferencia que existe entre adquirir un bien reproductivo que entra a engrosar la economía del país o la de dejar que esos bienes estén en posesión del capitalismo extranjero, a los que hay que servir en forma tan permanente como agotadora.

No quiero terminar este somero análisis sin destacar una característica de gran importancia psicológica. Todas las empresas inglesas, cuando se disponen a obrar, lo hacen tras una larga y madurada meditación, tras una preparación cuidadosa del ambiente, pero siempre dicen obrar movidas por urgencias impostergables. Todo lo que ellos presentan es impostergable, debe ser realizado en plazos angustiosos. Es evidente que con esos pretextos quieren impedir la reflexión tranquila y el cálculo de todos los perjuicios que para el país encierran sus proposiciones, siempre encubiertas bajo fisonomías y palabras simpáticas. La memoria del administrador de la Anglo Argentina, presentada en 1925, no se aparta de esas características. «Se han perdido muchos años, dice, los medios de transporte están atrasados en relación al prodigioso desarrollo de la ciudad. La urgencia de una solución del estado actual se hace presente con toda evidencia». Yo no comparto la opinión de la mayoría de la comisión respecto a que la solución de esta grave cuestión no debe ser retardada. No creo que ella se presente, imperativa, alcanzándose sólo por la coordinación de todos los medios de transporte urbano.

No hemos de precipitarnos para adoptar medidas que van a gravitar sobre el país, durante 56 años. ¿Cómo no hemos de debatir y es-

tudiar hasta en sus menores resquicios, un proyecto que va a dar concesiones que durarán por lo menos hasta 1992, es decir, cuando ni nosotros, ni nuestros hijos, posiblemente, estén ya vivos?

En abierta oposición al despacho de la mayoría, por sobre todas las diferencias, por sobre todas las preferencias personales, por sobre todos los gustos y los afectos, por sobre todos los credos, por sobre todas las doctrinas, yo llamo a la reflexión a los señores senadores, yo llamo a la prudencia, a la moderación, al cotejo tranquilo de los hechos, al conocimiento de los problemas en juego, a la inducción inteligente del porvenir argentino que vamos a encadenar durante 56 años con esta ley. No pido siquiera que se adopten mis ideas y mis conclusiones. Pido tranquila reflexión y presencia en los espíritus, de la más alta inspiración argentina. No es mucho pedir a los señores senadores a quienes respeto y cuyo noble sentimiento patriótico reconozco.

Al enfrentar el texto del proyecto de ley que viene en revisión, no puedo ocultar mi extrañeza por su rara conformación. No es una ley del tipo a la que estamos acostumbrados. Nuestras leyes son claras en su mayoría. Sus ambigüedades son debidas, nada más, que a la imprecisión del lenguaje del legislador. Su contexto se despliega en artículos que tratan de compendiar un fragmento del pensamiento motriz de la ley. Van siendo como pequeños ladrillos de un edificio legal. Son leyes que buscan algo preciso, determinado, nítido, y el legislador se esfuerza porque su pensamiento sea accesible e inteligible para quienes deben aplicarlo.

Esta ley, es todo lo contrario. Su estructura es confusa. Su disposición abigarrada y falta de orden, su redacción, aparentemente contradictoria y con cláusulas tan poco claras que de su lectura desprevenida se desprenden o pueden desprenderse consecuencias completamente contrarias a las que se descubren tras una lectura detenida.

El primitivo proyecto de ley, que en diciembre del año 1933 fué sometido a la aprobación del intendente municipal, doctor Mariano de Vedia y Mitre, para que éste funcionario lo elevara por intermedio del Poder Ejecutivo a la aprobación del Honorable Congreso, se componía de 4º artículos. Ese proyecto estaba auspiciado por el doctor Roberto M. Ortiz, actualmente ministro de Hacienda, el ingeniero Pablo Nogués, actual administrador de los Ferrocarriles del Estado, el ingeniero Manuel F. Castello, ex director de la Dirección General de Ferrocarriles y actual asesor de la gerencia del Ferrocarril del Sud y por el doctor Agustín Pestalardo. Ahí no había imprecisión alguna ¿Por qué fué desechado ese proyecto estudiado por una comisión que integraban dos técnicos? Su texto era claro; en él se confesaba abiertamente que el objeto de la coordinación era crear un monopolio de los transportes urbanos que sería manejado internamente — dado su predominio de capital — por la Compañía de Tranvías Anglo Argentina. El artículo 1º de ese proyecto de ley dice: «Autorízase al Poder Ejecutivo de la Nación a promover la formación de una entidad que se denominará Corporación de Transportes de Buenos Aires y alrededores, sobre la base de las compañías de subterráneos y tranvías actualmente en explotación:

Compañía de Tranvías Anglo Argentina Limitada.
Compañía de Tranvías Lacroze de Buenos Aires, Ltda.
Compañía de Tranvías Eléctricos del Sud.
Compañía de Tranvías Ciudad y Puerto de Buenos Aires.
Ferrocarril Terminal Central de Buenos Aires.

Y el artículo 2º del mismo proyecto de ley agregaba: «La corporación funcionará como sociedad anónima, de conformidad con las leyes de la materia, en cuanto no se opongan a la presente, siendo condición previa e indispensable para su constitución la aceptación por parte de las empresas, de las condiciones que se establecen en la presente ley. La corporación tendrá su domicilio legal en la Capital Federal».

¿Ha sido alterado el espíritu de esa ley? ¿Se ha desbaratado el monopolio planeado? No, señores senadores. Al contrario. Se ha librado a las empresas que constituirán el núcleo del monopolio, de las exigencias que preveía ese antiguo proyecto. La mayoría de la comisión afirma que el despacho que discutimos «no establece ningún monopolio en favor de ninguna empresa privada», aunque el proyecto que estamos considerando es de propósitos absolutamente idénticos al proyecto desechado, según lo demostraré en forma terminante para que los señores senadores no caigan en un error que puede ser funesto.

Según los señores senadores pueden observar, este proyecto de ley que pretende coordinar el transporte, es el texto legislativo menos coordi-

nador que puede darse. De su texto van a deducirse todas las actividades futuras que se adopten sobre transportes y sin embargo, su texto sólo tiene tres artículos y uno de forma. Es un proyecto de ley al que es casi imposible referirse en pocas palabras; es un proyecto de ley en que lo circunstancial y transitorio está antepuesto a lo que es fundamental y permanente. El artículo 1º tiene dos apartados, el *a*) y el *b*). El apartado *a*) del artículo 1º, tiene dos incisos: el 1º y 2º.

El artículo 2º tiene diez apartados: el *a*), el *b*), el *c*), el *d*), el *e*), el *f*), el *g*), el *h*), el *i*), y el *j*).

El artículo 3º tiene siete apartados: el *a*), el *b*), el *c*), el *d*), el *e*), el *f*), y el *g*). El apartado *c*) del artículo 3º tiene siete incisos: el 1º, el 2º, el 3º, el 4º, el 5º, el 6º y el 7º.

El apartado *c*) del artículo 2º, está a su vez dividido en siete incisos: el 1º, el 2º, el 3º, el 4º, el 5º, el 6º y el 7º.

El inciso 1º del apartado *c*) del artículo 3º tiene a su vez dos incisos: el *a*) y el *b*).

El inciso 4º del apartado *c*) del artículo 2º, tiene a su vez tres incisos: el *a*), el *b*) y el *c*).

¿Es posible concebir, señores senadores, un galimatías semejante? Y he hecho en homenaje a la paciencia de la Cámara, omisión de los párrafos y de las cláusulas en que habrá que dividir los apartados, los incisos y los subincisos.

Los elementos funcionales de la ley, se ocultan en la maraña de párrafos inimportantes sobre los que se legisla minuciosamente. Por ejemplo, la facultad que se concede a esa sociedad anónima, que se llama Corporación, para expropiar a sus rivales automotores, está escondida en los arrabales de la ley. El texto del proyecto dice: «Los bienes afectados al servicio de ómnibus y automóviles colectivos y de empresas o de particulares que no deseen ingresar en la Corporación, podrán ser expropiados con arreglo a las leyes vigentes y pagados en efectivo...» Subrayo el lenguaje arrevesado. ¿Los bienes afectados al servicio de ómnibus y automóviles colectivos? ¿Qué significa afectados?

Los señores senadores querrán saber en qué punto de la ley está el párrafo que he citado para confrontarlo. Lo voy a indicar. Es la segunda cláusula del apartado *d*) del artículo 2º. Y esta segunda cláusula del apartado *b*) del artículo 2º, es la que se olvida mencionar cuando se afirma que no hay monopolio ninguno.

Confieso, señores senadores, que es penoso estarse refiriendo a una ley tan arbitrariamente redactada, tan llena de recovecos, atajos y obscuridades. Pero trataré de ordenar mi exposición sobre los puntos principales, para iluminar un poco la comprensión de los que han leído a la ligera.

El despacho de la mayoría de la comisión asegura *que no hay monopolio*. «Se ha insistido, dice el despacho, acerca de monopolios con motivo de este proyecto. Esta imputación es absolutamente injustificada; aquí no se establece ningún monopolio en favor de ninguna empresa privada». La aseveración es terminante, pero como lo que va a sancionar la Honorable Cámara de Senadores, no es el informe de la mayoría de la comisión, sino el proyecto de ley, es preciso leer con detención la ley misma.

Pero antes de entrar a ese párrafo, quiero leer una opinión que contradice absolutamente a la mayoría de la comisión. Es un fragmento de un artículo del «Buenos Aires Herald» del 4 de julio de 1936, en que se transcribe un recorte del «The Times» de Londres. Dice así: «El correo de mediados de semana trajo un recorte de un artículo de «The Times», publicado en la semana pasada en el cual se discute abiertamente la situación de la compañía Anglo Argentina». Dicho recorte dice así: «La competencia con otras formas de transporte que ha continuado en cierto número de años y más recientemente la depreciación del peso argentino, ha sido una carga seria para la compañía Anglo Argentino de Tranvías...» Aquí las quejas. Oigamos las soluciones previstas según «The Times», que es lo que nos interesa: «El directorio recuerda a los tenedores de acciones, que la coordinación de transportes de pasajeros, urbana y de los alrededores de la comuna de Buenos Aires, al cual se le ha dedicado especial consideración y que ha sido bosquejado o preparado para remover los obstáculos y perjuicios sufridos por los tranvías y subterráneos es tema de un proyecto de ley despachado ya por la Honorable Cámara de Diputados de la Nación Argentina y pasado al Senado en el mes de septiembre próximo pasado, esperándose ansiosamente que obtenga sanción legislativa durante las sesiones del corriente año».

No es, pues, tratamiento equitativo lo que se busca con la aplicación de este proyecto de ley, sino «remover las dificultades financieras» porque dice atravesar el Anglo.

Es lo que afirmo yo también, señores senadores. Y en este punto, me complace declarar que estoy de acuerdo con el gran diario londinense.

Y yo pregunto: si no hubiera monopolio a favor de los capitales tranviarios, ¿dónde recibi-

rían el beneficio que los accionistas del Anglo esperan de esta ley? «Remover los obstáculos» que se oponen a la prosperidad del Anglo Argentino, ¿no es eliminar a sus competidores?

He dado dos indicios vehementes de la existencia del monopolio: el proyecto que presentó la comisión que presidía el doctor Ortiz, actual ministro de Hacienda, en el que el monopolio se presenta desembozadamente y por eso mismo constreñido en su acción por varias limitaciones y la confesión de los mismos interesados que aseguran que este proyecto les va a remover los competidores.

Pero no son ni estos indicios, ni la afirmación de la mayoría de la comisión los que van a imperar con virtud de leyes: es el texto mismo del proyecto que estamos tratando. ¿Hay monopolio en este proyecto? Sí, señores senadores. Hay monopolio. Pero es un monopolio disimulado y eso es lo que hace inducir en error a la mayoría de la comisión. Leamos el proyecto y confrontémoslo con los hechos reales. Verán los señores senadores la falacia con que está redactado.

El artículo 1º, apartado *a)*, dice: «Autorízase al Poder Ejecutivo para organizar y constituir una persona jurídica que se denominará Corporación de Transportes de la Sociedad de Buenos Aires».

Esa Corporación de Transportes «tendrá la exclusividad para realizar los servicios a que se refiere esta ley, y con sujeción a las condiciones en ella establecidas por el término de 56 años». La Corporación tendrá la exclusividad de los transportes en la ciudad de Buenos Aires. ¿No es eso el monopolio? Esa facultad que se le concede está en el párrafo del apartado *i)* del artículo 1º.

Se dice que no hay monopolio porque la ley exige respeto de la autonomía de las empresas de transporte que no quieran fusionarse, pero ¿qué empresas son las que tienen facultad para mantener su autonomía? El párrafo cuarto del apartado *b)*, del artículo 1º, lo determina indubitablemente: «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».

Ahora bien; a esa situación de privilegio sólo pueden acogerse, de todas las empresas de transporte que circulan en la actualidad, la C.H.A.D.O.P.Y.F. y una o dos empresas de ómnibus, por cuanto el resto del transporte automotor no tiene concesión, y sí, sólo un permiso precario. Salvo, pues, para la C.H.A.D.O.P.Y.F. y una o dos empresas de ómnibus, este proyecto de ley significa el monopolio a favor de las empresas que tengan mayoría de capitales en la corporación, es decir, monopolio a favor de la Anglo Argentina, según veremos en seguida.

Ni siquiera la propiedad de sus vehículos se les respetará a los que actualmente realizan servicios públicos de colectivos y de ómnibus, mediante permisos precarios. La cláusula segunda del apartado *d)*, del artículo 2º, que ya he leído, contiene la autorización para arrancársela. Dice: «Los bienes afectados al servicio de ómnibus y automóviles colectivos y de empresas o de particulares que no deseen ingresar a la corporación, podrán ser expropiados con arreglo a las leyes vigentes...» Que no deseen entrar, dice el proyecto, para dar errónea idea de libre albedrío. Errónea idea porque no podrán entrar aunque quieran los que tengan concesiones posteriores a 1934, y menos aun los que no tienen concesión de ninguna especie y circulan con permisos precarios, como la totalidad, sin excepción, de los autos colectivos y la inmensa mayoría de las líneas de ómnibus.

El informe de la mayoría de la comisión afirma que el monopolio, llamado corporación, tendrá una fiscalización interna de parte de las autoridades nacionales y municipales. «La Corporación de Transportes de la ciudad de Buenos Aires será una persona jurídica, dice el informe, constituída con la participación de las entidades municipales y nacionales que poseerán una parte del capital y que tendrán representantes en su consejo administrativo».

Es cierto que las autoridades nacionales y municipales estarán representadas en el seno de la corporación, pero su acción será nula, porque actuarán como simples representantes de accionistas sometidos, por lo tanto, a la voluntad de la mayoría de las acciones, que serán poseídas y dominadas por el Anglo Argentino. Los representantes nacionales y municipales no actuarán como gobierno, sino como accionistas, según lo veremos. Pero para ver cómo se efectuará la subordinación, es indispensable analizar cómo se procederá al establecimiento de la cuenta capital de la nueva «entidad jurídica».

En ese lenguaje obscuro y confuso, que caracteriza a este proyecto de ley, entre enumeraciones sin importancia, se especifica el procedimiento para computar los capitales que a las empresas se les supondrá aportan a dicha corporación.

Ese procedimiento está comprendido en los incisos *a)* y *b)* del índice 1, del apartado *c)*, del artículo 2º: «La determinación del valor que deberá asignarse a cada una de las conce-

siones y permisos por el aporte que signifiquen a la corporación, comprenderá: *a)* El valor de sus inmuebles, instalaciones fijas, material rodante, talleres, almacenes, capital circulante y demás bienes afectados actualmente al servicio, que se establecerá tomando por base el costo original, menos la depreciación causada por el uso».

Este parece, a primera vista, un criterio justo y equilibrado de tasar los aportes de cada compañía a la corporación, pero esta justicia y este equilibrio se desvanecen como por encanto, cuando se tamizan, se controlan y se ajustan a la realidad de los hechos. Se tomará como base el costo original... muy bien. Pero es preciso recordar que la Compañía Anglo Argentina formó su red adquiriendo compañías ya existentes. El costo original no será el costo original de cada coche, de cada cuadra de vía; será el costo original de las líneas adquiridas por la Anglo a un precio en cuya combinación no intervino la fiscalización del Estado. La compra de compañías similares es el gran medio de aguamiento de capitales que tienen a su disposición las compañías financieramente mejor respaldadas.

La Compañía de Tranvías Anglo Argentina fué fundada en Londres, el 21 de diciembre de 1876. Comenzó su actuación, entre nosotros, adquiriendo el Tranvía Argentino al señor Mariano Billinghurst, que tenía una extensión de 21 kilómetros. En el año 1878 adquirió el Tranvía Nacional. En el año 1887 el Tranvía de Boca y Barracas. En el año 1890 el Tranvía Central. Y merced a una ordenanza de 28 de diciembre de 1909 (día de inocentes), se incorporó las redes de las compañías Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires y Belgrano, la Capital, Eléctricos de Buenos Aires, Belga Argentina, la Gran Nacional, la Nueva y Metropolitana. Muchas de esas compañías fueron fundadas por ciudadanos argentinos y cedidas a los financistas ingleses, después. En el momento de la adquisición por el Anglo, eran en su mayor parte propiedad de consorcios londinenses. El aguamiento de capitales, mediante precios exagerados de compraventa, pudo hacerse, pues, entre casa, bajo la tutela conciliadora y siempre vigilante del Foreign Office y del Board of Trade. El valor de costo que presentará el Anglo Argentino será simplemente su capital total en acciones y obligaciones que son las que le sirvieron aparentemente, para comprar las compañías que hoy integran su red. La mejor prueba de esto es que en el año 1914, es decir, cinco años después de haber terminado la absorción de las compañías menores, el capital que el Anglo Argentino manifestaba, era ya de 240.000.000, en los que estaban incluídas 12.041.712 libras esterlinas en obligaciones, es decir, lo mismo que reconoce hoy.

El capital activo, valor de la vía, equipo, instalaciones, se confunde, pues, en cuanto al Anglo, con el capital pasivo, acciones y debentures, porque en su origen el del Anglo Argentina no fué un capital constructivo, sino un capital financiero de absorción. La comisión que organice la corporación de acuerdo a esta ley, no podrá, pues, tomar como capital de costo sino el capital pasivo, que según los mejores estudios financieros realizados en Estados Unidos, no significa absolutamente nada. Los señores senadores, pueden ilustrarse al respecto en el libro *Railroad capitalization*, del profesor de la Universidad de Columbia, James C. Bonbright.

Si hubiera alguna pequeña diferencia entre la suma de los precios «de costo original» y las 21.149.054 libras esterlinas que el Anglo declara en acciones y obligaciones, el inciso *b)* del índice 1, del apartado *c)* del artículo segundo, permitirá cubrirlo de inmediato. Ese inciso, dice que además de «costos originales» que determina el inciso anterior, se tendrá en cuenta «el monto de los gastos inherentes a la constitución y organización de las empresas, los que serán fijados razonablemente en cada caso, previa su justificación y comprobación».

Saben los señores senadores que hay casos en nuestros antecedentes en que los gastos de organización y constitución se han fijado por ley en el 20 % de los capitales en que fueron adquiridos los bienes principales, que tal es el caso del Ferrocarril Oeste. Y el 20 % sobre 240.000.000 equivalen a 48.000.000 de pesos que en uso de esta ley podría servir de pretexto para aguar aún más el capital que el Anglo aparezca como aportando a la Corporación. ¿Hay alguna medida previsora para que eso no suceda? No, señores senadores. Al contrario. El contenido de la ley parece sugerirlo. Además de los costos originales se tendrá en cuenta los gastos de organización en una medida justa. Justo puede ser, ese 20 % cuyos antecedentes acabo de citar.

Pero supongamos que no se produzca ese nuevo aumento de capitales y que el Anglo Argentino figure con el capital que declara actualmente.

La compañía Lacroze tiene un capital subscripto de 25.000.000 de pesos papel; el dato figura en la «Revista Municipal» del trimestre

enero-febrero-marzo de 1931. El activo de dicha compañía es de 52.845.000 pesos papel. ¿Qué valor se le reconocerá a esta compañía que no nació de combinaciones financieras? ¿El capital en acciones y obligaciones o el activo total? Supongamos que se le reconozcan los 52.000.000. La compañía de tranvías del puerto tiene un capital de casi $ 6.000.000 m|n., 5.985.583. Al subterráneo Lacroze, denominado Terminal Buenos Aires, la dirección de ferrocarriles le computa un capital de 50.000.000: pesos m|n. 50.075.605.

Y supongamos, para terminar, que los aportes que se le reconozcan al gobierno y a la municipalidad, sumen cien millones de pesos. Se tendrá la siguiente capitalización:

	$ m|n.
Compañía Anglo Argentina . . .	240.000.000
„ Lacroze	50.000.000
„ Eléctricos Sud	6.000.000
Compañías Tranvías del Puerto .	10.000.000
Subte. Terminal Buenos Aires . .	50.000.000
Aporte supuesto del gobierno y del municipio	100.000.000
Total	456.000.000

El párrafo final del apartado *f)* del artículo 1º, dice que el directorio de la corporación se constituirá, como es lógico, en forma *sensiblemente proporcional a la participación de capitales en la corporación*. Sobre un capital total de 456.000.000, la empresa del Anglo Argentino tendrá 240.000.000, es decir, mayoría absoluta. La corporación estará a su arbitrio. La corporación será el Anglo Argentino mismo. Podrá realizar todas las operaciones que permite, a los accionistas, con mayoría, en una sociedad anónima. Someter a los accionistas con minoría. ¿Qué podrán hacer allí los representantes del gobierno y de la municipalidad, sino el papel de meros espectadores? El Anglo Argentino podrá cambiar la forma de la capitalización. Podrá crear nuevos tipos de acciones, nuevas obligaciones. Podrá cambiar el asiento de su sede matriz. Establecer su sede en Bolivia, en China, en la India, o en Londres. Podrá llevar sus cuentas en la moneda que quiera, en yens, en dólares, en marcos, en rublos. Podrá venderse a otra corporación internacional o a un sindicato norteamericano o siamés. Podrá volverse a comprar a sí misma, para aumentar su capital. Podrá, en una palabra hacer todo lo que pueden hacer las sociedades anónimas que se fundan en nuestro país y que no tienen más compromiso que cumplir que la inocua articulación del Código de Comercio.

No supongan los señores senadores, que hay exageración en mis expresiones. La mayor parte de las grandes empresas inglesas, que actúan en nuestro país, y que están respaldadas por la diplomacia y por la lejana presencia de la escuadra inglesa, fueron organizadas en base a concesiones que suponían que las empresas usufructuarias iban a ser tan argentinas como la mayoría de la comisión supone que va a ser esta corporación. Violando las prescripciones del contrato de concesión, las compañías se han transformado en compañías inglesas; tal es el caso, por ejemplo, del Ferrocarril Central Argentino, según dijo muy claramente en noviembre 30 de 1870 el entonces procurador general de la Nación, doctor Francisco Pico: «Según el contrato, la compañía del Central Argentino debía necesariamente tener su domicilio en la República, lo que importa decir que aquí debe estar su escritorio, aquí sus cuentas y este es el sistema regular, tratándose de un camino de hierro de la República que recibe aquí los fondos que produce. Se ha violado la condición, llevándose las cuentas en Inglaterra y en libras esterlinas.»

¿Cómo no vamos a suponer entonces que esta corporación, por la que tanto y tan enérgicamente han trabajado los financistas y los diplomáticos ingleses, va a trasladar su sede a Londres, mientras le convenga, y a llevar sus cuentas en la moneda que se le ocurra? El primitivo proyecto que firmaba el doctor Ortiz y al que ya me he referido, exigía *in fine* del artículo 2º, que «la corporación tendrá su domicilio legal en la Capital Federal». ¿Por qué no se ha puesto la misma cláusula en este tortuoso proyecto de ley? ¿Y por qué no hay, por lo menos, una nota que exija llevar las cuentas en moneda argentina para que, más tarde, la corporación no pueda alegar, como hoy el Anglo Argentino y los ferrocarriles ingleses, graves pérdidas en el cambio?

El despacho de la mayoría dice que, «la corporación controlará, en su marcha financiera y en los servicios que ella tiene obligación de efectuar, por una comisión de fiscalización, comisión permanente compuesta de tres miembros designados por el Poder Ejecutivo, con acuerdo del Senado.»

¿Y qué podrán fiscalizar los miembros de esa comisión, sino la estricta aplicación de los

términos de esta ley que no obliga a nada? Si ni siquiera podrán verificar el destino de los fondos que obtenga la corporación, porque no están autorizados más que a revisar los libros «que prueben las entradas», no las salidas.

La comisión de controles se crea en el parágrafo *g)* del artículo 1º, pero la enumeración de sus facultades está desparramada en el apartado *d)* del artículo 1º; en el inciso *c)* del índice 4, del apartado *c)* del artículo 2º y en el apartado *g)* del artículo 2º. Vuelvo a subrayar a la atención de los señores senadores, la redacción obscura que caracteriza a este proyecto de ley. La única atribución concreta en asuntos financieros que esta ley acuerda a la comisión de control, está determinada, precisamente, en el inciso *c)* del índice 4, del apartado *c)* del artículo 2º. Esa atribución, que parece una atribución, no es una atribución, es una restricción de facultades. Oigan bien los señores senadores. Dice que para «asegurar el capital representado, hasta un 7 % de interés y su amortización, la corporación deberá poner a disposición de la comisión de control, los libros y documentos que prueben sus entradas».

Esto quiere decir que la comisión de control no tendrá autoridad para examinar los libros de salida, y ¿qué fiscalización es esa que se limita a las entradas y no puede examinar y controlar los gastos, porque los gastos se anotan en los libros de salida?

¿Cómo puede saberse si la corporación gana o no el 7 %, si sólo pone a disposición de la comisión de control sus libros de entradas?

Supongamos que un año dado, hayan ingresado $ 100.000.000 m|n. y la corporación dice no sacar el 7 %. La comisión sólo podrá verificar si es cierto que ingresaron esos $ 100.000.000 moneda nacional. Pero no podrá revisar los libros de salida, estudiar los gastos, saber cuánto ha costado el carbón, la nafta, los sueldos, la electricidad.

En ese punto, tendrá que fiarse en las declaraciones de la empresa. ¿Qué fiscalización es esa? La ganancia de una empresa es el resultado de restar los gastos de las entradas. Si no se pueden controlar ambos factores, no hay posibilidad de fiscalizar nada. La ocultación de los gastos se presta a todos los abusos, a todos los fraudes, a todas las artimañas.

Para fiscalizar las entradas, no hay necesidad de ir a revisar los libros. Bastaría obligarlas, por ejemplo, a dar boletos sellados por la municipalidad, quien llevaría la cuenta de los boletos sellados y expedidos en un momento dado. Los libros, se revisan para saber qué se ha hecho con los fondos ingresados, en qué se han gastado, qué precios se han pagado por los combustibles, qué sumas se han dado por jornales. Sin un examen de los gastos no hay posibilidad de fiscalizar financieramente ninguna empresa. La fiscalización, pues, que prevé este proyecto, es absolutamente nula.

La Compañía Anglo Argentina, que siempre ha resistido la exhibición de sus libros, seguirá resistiéndose aún, en el futuro.

No es necesario razonar mucho para demostrar que la sanción de este proyecto de ley implica aprobar un aumento de las tarifas vigentes. Si el despacho mismo de la mayoría de la comisión afirma, haciendo fe en las cuentas y declaraciones de las empresas, que la situación de la industria tranviaria es angustiosa, que «la situación de la mayoría de las empresas de autobuses, no es más favorable», y que «la situación económica del conjunto de las líneas de colectivos no tardará en hacerse precaria», no es de dudar que cuando la corporación, dirigida por el Anglo Argentino, pueda imponer su voluntad, implantará de inmediato tarifas mucho más altas que las vigentes.

La corporación tiene facultad para tarifar hasta obtener un 7 % de ganancia sobre el conjunto de capitales actuales, a más de los que se van a computar a la Nación y a la municipalidad, equivalentes a la capitalización de los impuestos y demás contribuciones que actualmente perciben de esas industrias, y ese es un caso típico de aguamiento de capitales. Se incluye en el monto a servir con el 7 %, a más de la amortización que también autoriza, sin fijar numéricamente un capital que no es el necesario para construir y poner en planta, para la explotación, el sistema de movilidad esencial.

Como muy bien lo ha dicho «La Prensa», del 21 de septiembre del corriente año, este proyecto de ley «ha sido concebido con criterio tan unilateral que hasta pone a cargo de la ciudad, las deudas de las empresas por impuestos y por aportes a la Caja de Jubilaciones y reconocerá a esas compañías, como capital, lo que no gastaron en épocas de crisis, en renovación de vías y materiales; y en definitiva, encarecerá más allá de lo necesario para retribuir equitativamente al capital y al trabajo».

El régimen y criterio con que van a fijarse las tarifas futuras, está prescripto en los incisos *a)*, *b)* y *c)* del índice 4 del apartado *c)* del artículo 2º. De sus términos se deduce que las tarifas deberán producir:

a) Fondos para dar una ganancia de 7 % anual a los capitales que actualmente dicen no ganar ningún interés, cuyo monto no se especifica;

b) Fondos para dar una ganancia del 7 % a los capitales que se empleen en expropiar las empresas y vehículos de ómnibus y colectivos;

c) Fondos para cubrir las diferencias de cambios que se produzcan en la remisión a Inglaterra de los intereses;

d) Fondos para amortización de esos capitales cuyo monto ni cuyo valor numérico se limitan;

e) Fondos para renovar el material que no se limitan;

f) Fondos de reserva, cuyo objetivo, monto y uso se ignora;

g) Fondos para abonar el 7 % a los capitales que se le reconozca gratuitamente al gobierno y a la municipalidad a cambio de la cancelación de las deudas que las compañías tranviarias tienen con ellos o con sus reparticiones.

Y todo eso deberá salir del exhausto habitante porteño, del empleado nacional, del pequeño comerciante, del estudiante, del trabajador. Y todo eso se concede a cambio de nada... ¿Cómo podrá establecerse y asegurarse que van a fijarse tarifas razonables y justas? O los términos «razonables y justas» ya han comenzado a tener la significación que tienen en las tarifas ferroviarias en que significan discrecionalidad de las empresas para fijarlas a su voluntad.

No seguiré enumerando y detallando las casi infinitas concesiones que este proyecto que tanta parcialidad trasunta, concede a las empresas de tranvías, ni la forma en que se conceden privilegios contrarios a las conveniencias públicas. Pero debo destacar el carácter de los argumentos que emplea el informe de la mayoría para decidir el ánimo de los señores legisladores y de la opinión pública en general. Se habla en el informe del desorden y la velocidad del tráfico que es una de las causas de las numerosas víctimas y deja sobreentender que la «coordinación» regulará ese punto. Ante todo es preciso decir que el número de víctimas de accidentes de tráfico, es proporcionalmente inferior al de otras grandes ciudades: Londres, París, Berlín, Chicago. Además, ese es, en todo caso, asunto pertinente al régimen municipal y se arregla con una ordenanza rigurosa.

Es claro que los adversarios de este proyecto de ley no somos enemigos de la coordinación, como se ha querido sostener; somos amigos de la coordinación, pero no del monopolio extranjero. Queremos una reglamentación seria, severa, que impida el desorden, la anarquía, la irresponsabilidad de los que manejan automotores; queremos una coordinación racional, bien estudiada, observando todos los antecedentes que yo presento a la consideración del Senado.

Nadie puede ser enemigo de la coordinación. ¡Cómo habría de serlo! Eso significaría una torpeza. Somos enemigos de una ley que otorgue privilegios a los capitales extranjeros perjudicando a los intereses nacionales... Esa es mi verdadera posición en el Senado y así lo he expresado a los señores miembros de la comisión.

El informe de la comisión quiere dar seguridad, además, a las posibles víctimas de accidentes, y argumenta con la irresponsabilidad de los dueños de colectivos. «Cuando un accidente ha sido provocado por un «colectivo» dice, las víctimas se encuentran generalmente en presencia de personas insolventes y que no pueden abonar ninguna indemnización por los daños que les han causado».

La mayoría de la comisión no puede ignorar que la responsabilidad de los «colectivos» puede cimentarse con sólo obligarlos a asegurar sus coches contra riesgos propios y de terceros, en cualquiera de las grandes compañías de seguros que hay en nuestro país. Con ese razonamiento podría prohibirse el tránsito de automóviles particulares, que no son más solventes que los dueños de colectivos. Y en realidad no debía ser permitido por la Municipalidad el tránsito de ningún vehículo que no estuviera asegurado contra toda clase de riesgo. ¿Pero nada tiene que ver eso con este proyecto de ley?

Para facilitar la comprensión de este análisis, que sólo tiende a demostrar los graves peligros de adoptar soluciones precipitadas, he supuesto no saber más que lo ha sido puesto a disposición de la Comisión Especial y he omitido todo examen de las cuentas y datos ofrecidos por las compañías interesadas, limitando el fundamento de mis objeciones a sugerencias y a comparaciones con los valores oficiales de empresas similares de otros países, como Canadá.

Pero hay otros informes anteriores a este proyecto de coordinación que no es posible dejar de considerar. Detengámonos un momento en la escudriñación de esos capitales a quienes se nos pide sacrifiquemos la libertad de comerciar, el progreso de los medios de traslación y la economía particular de los ciudadanos porteños.

El capital que la Compañía Anglo Argentina declara, se compone así:

Obligaciones de 4	%	£ 4.465.674
„ „ 4,5	„	„ 1.733.380
„ „ 5	„	„ 6.000.000

Además:

640.000 acciones de 1ª preferencia de 5½ % de 5 £ c/u.		£ 3.200.000.—
610.000 „ „ 2ª „	„ 6 % de 5 £ c/u.	£ 3.050.000.—
675.000 „ ordinarias de 4 £ c/u.		„ 2.700.000.—
Capitalización total		£ 21.149.054

No vamos a desenredar toda la urdimbre que han originado esos paquetes de acciones y obligaciones. Vamos a indicar simplemente algunos abultamientos de capital, muy notorios, pero que servirán para mostrar a los señores senadores, lo includible de una seria tarea investigadora. Tomaremos nuestros datos principales del informe de la Comisión Especial, nombrada por la intendencia municipal en enero de 1923, y que integraban los señores doctores Julio N. Bastian, Muricio E. Greffier, José P. Podestá, Enrique Raffo, e ingenieros Alejandro Foster y Víctor Spota, completados por el estudio de la ley británica de reorganización de capitales de la Compañía Anglo Argentina, realizada por el escribano nacional Vicente R. Rotta.

Veamos algunos de los aguamientos de capitales. El capital inicial de la Compañía Financiera llamada Anglo Argentina, se componía de 160.007 acciones ordinarias, de 5 £ c|u. En 1890, en plena crisis argentina, la compañía emite una nueva serie de acciones: 100.000 acciones ordinarias de 5 £, que en total valen 500.000 libras.

En 1907 esas 260.007 acciones ordinarias son convertidas en 260.007 acciones preferidas, con un dividendo acumulativo de 6 % anual.

El 1909, el parlamento británico sancionó la ley de reorganización del capital de la Compañía de Tranvías Anglo Argentina, porque en Inglaterra los movimientos de capitales son prolijamente legislados, como su ganancia en el exterior es uno de los ingresos más fuertes con que Inglaterra cuenta para solventar su subsistencia. Esa ley autorizó un típico abultamiento de capitales en varios órdenes de papeles. Uno de ellos fué la conversión de las 260.007 acciones preferidas de 6 % anual que en total valían a la par 1.300.035 libras, en obligaciones *debentures*, de 4,5 % por valor de 1.733.380 libras. El capital nominal quedaba así aumentado en 433.345 libras, $ 5.961.800 moneda nacional, tomando la libra a la par, sin que la República Argentina se hubiera beneficiado en nada. Al contrario. Era un capital más grande por cuya servidumbre presionaría Inglaterra con su diplomacia.

Veamos otro caso muy destacado de abultamiento de capital. El 1899 el directorio de la Compañía Anglo Argentina decide aumentar su capital y emite 200.000 acciones ordinarias de 5 £ c|u., o sea un capital total de 1.000.000 de libras.

El 1904 se aumenta nuevamente el capital emitiéndose otras 120.000 acciones ordinarias de 5 £, que da un capital de 600.000 libras.

Esos capitales se invirtieron así:

Cambio de tracción líneas Anglo Argentina	£	850.000
Cambio de tracción líneas Compañía Ciudad de Buenos Aires.	„	650.000
Compra de coches, impuestos de pavimentación, renovación de material	„	100.000
Total	£	1.600.000

No entraremos a discutir la irregularidad de incluir en la cuenta «Capital» el pago de impuestos de pavimentación y de renovación de materiales que debieron ser cubiertos con los productos normales de explotación como no hemos discutido los quebrantos en las emisiones que tampoco deben incluirse en la cuenta «Capital» y he tomado como reales los valores nominales de los títulos.

Tenemos, pues, por conceptos de esas dos emisiones un total de 320.000 acciones ordinarias de 5 £ cada una que representan un capital de 1.600.000 libras.

En 1907 esas 320.000 acciones ordinarias se convierten en 320.000 acciones de segunda preferencia a las que se asignan un dividendo acumulativo de 10 % anual.

En 1909, esas 320.000 acciones de segunda preferencia de 5 £ c|u. se convierten en 640.000 acciones de 5 £ a las que se asignan un dividendo acumulativo de 5 % anual, que en 1911 se eleva a 5,5 por ciento.

Es decir: a cada poseedor de una acción de 5 £ de segunda preferencia se le entregaron dos acciones de 5 £ de primera preferencia, de menor tasa en el interés y así, un capital original de 1.600.000 £ se nos presenta duplicado, con una inversión de 3.200.000 £, diferencia que en pesos moneda nacional calculado el

cambio a la par, da un capital ficticio, excedente de 13.282.000.

Las transferencias de propiedades son también puntos que deben aclararse hasta tener la certeza de que las inversiones que su adquisición dejó insumir, corresponde a los valores reales de los bienes de esas compañías. Hay en la cuenta «Capital» de la Anglo Argentina, contradicciones con las anotaciones que sobre esas transferencias existen en los registros públicos de la ciudad de Buenos Aires. Haré una rápida enumeración porque no quiero agotar la paciencia de los señores senadores; quiero sólo demostrar la inconveniencia de adoptar resoluciones trascendentales en asuntos cuya documentación no ha sido presentada en forma completa e imparcial a la consideración del Senado.

Veamos las diferencias fáciles de establecer entre los precios de transferencias anotados por la Compañía Anglo Argentina y los que figuran en los registros que fueron del escribano nacional Pedro Zamit.

Nombre de la Compañía transferida	Año de la transferencia	Precios según los cómputos del Anglo Arg.	Precio según escrituras públicas del esc. Zamit
		£	£
Cía. Tranvías			
Bs. As. y Belgrano .	1907	1.600.000	1.350.000
La Belga Argentina	1909	1.400.000	375.000
La Capital.	1909	1.152.000	1.152.970
La Gran Nacional. .	1909	847.030	597.300
La Metropolitana. .	1910	353.087	360.000
		5.352.117	3.835.270

Diferencia entre ambas cuentas £ 1.516.847.

Tendríamos, pues, que estas diferencias por contabilización exagerada de los precios de compra de las compañías que hoy integran la red de la Anglo Argentina que aparecen en las páginas 93, 94, 95, 96 y 97 del Diario de Sesiones del Concejo Deliberante del 26 de octubre de 1926, harían gravitar en contra del país, como capital invertido, sumas que superan a las efectivas en £ 1.516.847, que al cambio par de $ m|n. 11.45 por libra, valen pesos moneda nacional 17.367.898.

De este rápido exámen que no toma en cuenta los quebrantos en las emisiones, los pagos hechos por cuenta capital que debieron hacerse con fondos de la explotación, en resumen, resulta que en el capital de la Compañía Anglo Argentina, hay $ 36.611.698 m|n., que han nacido de simples combinaciones de contabilidad y de inversiones reales en la República Argentina, según:

	$ m/n.
Aguamiento en las acciones preferidas	13.282.000
Aguamiento en las obligaciones.	5.961.800
„ „ „ transferencias	17.367.898
Total de aguamientos inaceptables a primera vista	35.860.120

Es decir, que el capital declarado por la Compañía Anglo Argentina, ofrece sin entrar en detalles, un capital ficticio del 16 % de su monto total. Obligar a que ese capital se desbroce de impurezas, elimine esas abundosas escorias financieras y proceda a una retasa y revalorización de sus papeles para ajustarlos al valor venal de sus bienes, es imperativo que esta Cámara no puede eludir.

Pero hay más. El inciso *c)* del índice 4 del apartado *c)* del artículo 2º, dice el procedimiento para fijar las tarifas: Deberá dar origen a recursos suficientes para: *c)* «asegurar al capital representado hasta un 7 % y su amortización, a cuyo efecto la corporación, deberá poner a disposición de la comisión de control los libros y documentos que prueben sus entradas».

En síntesis, los términos de la ley aseguran un interés del 7 % a los capitales actuales de la Anglo Argentina, puesto que según he demostrado los «precios de costo originales» serán simplemente los que corresponden a sus emisiones actuales, puesto que en el texto de la ley no hay ni una previsión que autorice a intervenir y a controlar los libros de la Compañía Anglo Argentina de Tranvías y anular esas partidas improcedentes.

Voy a detenerme un momento en el análisis de las ventajas financieras que la indeterminación de la ley presenta para la Compañía de Tranvías Anglo Argentina. Descubriremos la posibilidad de operaciones que anunciaré sin calificarlas.

El 7 % que la ley permite ganar no tiene en realidad contralor alguno, puesto que el examen de los gastos estará vedado a los miembros de la Comisión de Control y a través de los gastos se pueden filtrar muy voluminosas ganancias. Pero no haremos hincapié en ese punto, cuya arbitrariedad ya he destacado a los señores senadores.

Voy a suponer que los gastos que la compañía declare, sin fiscalización, sean los gastos reales y que la Compañía Anglo Argentina no obtenga más que el 7 % sobre su capital, es decir, no obtenga nada más que el 7 % de ganancia anual sobre su capital de £ 21.149.054. El 7 % sobre esa suma equivale a £ 1.473.440, que la compañía deberá percibir en Londres, anualmente.

—Ocupa la Presidencia el señor presidente provisorio, doctor Robustiano Patrón Costas.

El 7 % es un interés alto, sobre todo, que ellos estarán apoyados por una garantía implícita del Estado que le permita regular las tarifas hasta obtener ese resultado. Es un interés alto, sobre todo entre nosotros, en que los capitales más nobles, los dedicados a la producción y a la industria, logran beneficios que en estos años de crisis han fluctuado entre el 0,9 y el 6 por ciento.

El 7 % es un interés alto, pero no puede calificarse de usurario. Pero es preciso recordar que la masa de capital de la Compañía Anglo Argentina se compone de tres tipos de papeles: Primero: obligaciones con interés fijo. Segundo: acciones preferidas con interés fijo. Y tercero: acciones ordinarias.

Los papeles con interés fijo seguirán recibiendo la misma suma de dinero que determinan sus cláusulas de emisión. El resto será una suma excedente a repartirse entre las acciones ordinarias y las preferidas, si por su carta de emisión tiene derecho a reparticiones excepcionales. Vamos a suponer para la claridad de nuestro cálculo que se cumplan las condiciones de creación públicas de los diversos papeles.

Los servicios anuales que debe hacer la Compañía Anglo Argentina son:

£	176.000	para	servir	al	5,5 %	las	640.000	acciones	de 1ª preferencia
„	183.000	„	„		6 „	„	610.000	„	2ª „
„	178.626	„	„	las	obligaciones	del	4 %		
„	78.000	„	„	„	„	„	4,5 „		
„	300.000	„	„	„	„	„	5 „		
£	915.626	para servir todos los papeles fijos.							

En total, la Compañía Anglo Argentina necesita, pues, £ 915.628 para sus servicios fijos. Pero la compañía va a recibir por esta ley £ 1.473.440. Es decir, que después de pagar los servicios fijos, la Compañía Anglo Argentina quedará con un remanente a repartir entre sus acciones ordinarias de £ 557.812. Como las acciones ordinarias ascienden a £ 2.700.000 — 675.000 acciones de £ 4 cada una — la Compañía de Tranvías Anglo Argentina podrá repartirles un dividendo de 20,65 anuales. Un dividendo de 20,65 % anuales es el que asegura esta ley de términos indefinidamente generosos, a las acciones ordinarias del tranvía Anglo Argentina.

Resumamos para mejor entendimiento. La Compañía Anglo Argentina percibirá anualmente el 7 % de su capital.

Total de libras 21.149.054, o sean	£	1.473.440
Los servicios fijos a pagar dentro de ese capital suman . . .	„	915.628
Quedan, pues, a repartir, entre sus acciones ordinarias. . . .	„	557.812

Cantidad suficiente para dar a las acciones ordinarias un dividendo anual de 20,65 %.

Si para no llamar la atención la Compañía de Tranvías Anglo Argentina no quiere abonar esos dividendos extraordinarios, puede disponer esos fondos excedentes de otra manera no menos perjudicial para el país.

Puede dar un dividendo del 5 % a las acciones ordinarias, para lo cual sólo necesita libras 135.000 y quedar con un remanente de libras 422.812 que al ser nuevamente giradas a la Argentina por cambio libre, le darán disponibilidad por $ 7.610.616 m|n. que podrán invertir en nuevas obras que irán hipotecando cada vez más el ya exiguo patrimonio argentino y así nuestra imprevisión, análoga, pero ya menos disculpable de la que se tuviera, anteriormente, con los capitales ingleses, servirá para destruir la probabilidad de crear capitales argentinos y dar ocasión a que la contribución de los pasajeros porteños cree capitales ingleses, «invertidos en la Argentina».

¿Aprobarán los señores senadores la posibilidad de esa conducta? ¿No estamos en el deber de aguzar los términos de la ley para evitar esas posibles inicuas arbitrariedades?

Además de las consecuencias directas, otras consecuencias indirectas, igualmente perniciosas para el país se deducirán tales como la centralización en las fábricas inglesas de produc-

ción más costosa, la adquisición de vehículos y materiales de reparación y renovación cuyo costo mayor será cargado a la cuenta «Capital» y servido por las tarifas el orden interno del país, con un mayor endeudamiento de la Nación en el orden externo, porque los capitales extranjeros que conservan su fisonomía y su raigambre extranjera, conducen inevitablemente a ese resultado.

En su «Balance de Pagos para los años 1923|25», don Carlos Alfredo Tornquist explica muy bien este mecanismo. «Los empréstitos públicos y nuevas inversiones de capitales extranjeros que han contribuído a nivelar el balance de pagos presente, escribe, son factores de carácter pasivo para el país porque finalmente aumentan el endeudamiento del país al exterior».

Pero hay algo peor todavía que el endeudamiento: es la desintegración de los elementos fundamentales que constituyen una nación. Monopolizar nuestros transportes a favor de Inglaterra es impedir que las energías de la Nación se orienten por sí mismas a la formación de un conjunto orgánico.

Muchas ocasiones hemos perdido en el transcurso de nuestra historia económica de liberarnos de las influencias y de las protecciones extrañas. La pasada guerra europea fué una de esas ocasiones perdidas. El cataclismo irreparable pudo habernos servido para manumitirnos de la servidumbre del capital extranjero, para conquistar los ferrocarriles nacionales que están en manos de extranjeros, para reabsorber la dirección comercial que está en manos del capital extranjero.

En una conferencia pronunciada en el Instituto Popular y publicada en «La Prensa» del 24 de agosto de 1918, el doctor Enrique Uriburu expresaba esta misma esperanza que yo recojo ahora. Decía: «Me sería doloroso creer que en estos momentos en que todo se renueva al influjo de la terrible tragedia, nosotros vamos a quedar sin hacer nada eternamente, bajo el dominio del capital y de las industrias extranjeras».

No hicimos nada, sin embargo, y quedamos bajo el influjo del capital y de las industrias extranjeras.

La aparición del automotor nos abrió perspectivas inusitadas. No hemos sido capaces hasta ahora de readquirir la propiedad de nuestros ferrocarriles y el nuevo medio de locomoción nos abrió posibilidades de liberación. No se me oculta que ese nuevo medio está amparado por un capitalismo rival del capitalismo británico, pero pudimos y aun podemos encauzarlo, aprovechando el vehículo sin permitir la intromisión de su voluntad que lo construyó y lo vendió.

Tenemos una patria cuyos órganos fundamentales no nos pertenecen. El organismo económico es del extranjero, y extranjeros son los medios de comunicación y transporte. Una nación cuyos instrumentos insuplantables de circulación comercial y vital son extranjeros, no es todavía una nación: es la esperanza de una nación. Por eso yo llamo a la reflexión para que no nos encadenemos voluntariamente, para que no nos cerremos las perspectivas, para que no cedamos ante pretensiones que no están justificadas en ningún campo.

Dos prevenciones con mucho aire de amenaza se ciernen sobre nosotros con carácter de presión. Una es el perjuicio que sufrirá nuestro crédito, otra es el entorpecimiento a nuestros envíos de materias alimenticias, de carne, sobre todo.

Basta analizar rápidamente esas prevenciones para que pierdan su facultad de intimidación. Las lesiones al crédito es la amenaza de que se han valido siempre los financistas ingleses para obtener libre circulación de sus pretensiones. Con esa amenaza los ferrocarriles ingleses se hicieron pagar garantías superiores a las determinadas en los contratos y dejaron de cumplir sus compromisos, especificados en esos mismos contratos.

Hace muchos años que Inglaterra nos cerró prácticamente el crédito. Hace muchos años que no nos remite fondos, aunque nosotros no hemos dejado un solo año de girarle los nuestros, sea por servicios financieros, sea en concepto de ganancia en las empresas suyas establecidas aquí. El último empréstito que nos concedió Inglaterra es de octubre de 1921. Su monto es de £ 496.031. Nos prestó ese dinero para que nosotros se lo cediéramos al Ferrocarril Trasandino, propiedad de una empresa inglesa. No cuento el empréstito de desbloqueo porque creo que esa operación de prestarnos a nosotros mismos, pero en moneda extranjera, sobre cuyos servicios debemos ahora cargar las diferencias de cambio, fué, ante todo, una operación beneficiosa para los comerciantes financistas ingleses que aquí operan.

La otra prevención es la de que Inglaterra se dispondrá a entorpecer el consumo de alimentos que de nuestro país importa. Es tan candorosa la prevención que no me detendré mucho tiempo en examinarla. A pesar de todos los esfuerzos hechos por Inglaterra para disminuir

su consumo de carne, y así intimidar a nuestros ganaderos han resultado infructuosos. Por otra parte, tengo muchos indicios que demuestran que nuestros ganaderos se están cansando de servir de pretexto a todas las exigencias inglesas. Para congraciarse con ellos y obtener su anuencia y apoyo en todos estos proyectos presentes y venideros, los frigoríficos ingleses, que son manejados desde Londres, han subido los precios de compra de los animales. Pero ¿cuánto tiempo va a durar la mejoría? ¿Cómo se defenderán mañana cuando los precios desciendan y los fletes ferroviarios y marítimos suban? Tengo muchos indicios de que los señores ganaderos han comenzado a comprender que sus intereses no podrán ser defendidos mientras ellos mismos no comprendan la interdependencia en que están todos los elementos que constituyen una nación.

Basta, además, inclinarse un momento sobre un mapa mundi para observar que de las cuatro rutas marinas que para abastecerse cuenta Inglaterra — la ruta a las Indias por el Mediterráneo, la ruta a las Indias por el Cabo, la ruta a las Antillas y la ruta al Río de la Plata— es la ruta al Río de la Plata la única que no está amenazada por bases de potencias rivales de Inglaterra, ni interferida por otras zonas de influencia.

La ruta Inglaterra - Río de la Plata surca el mar franco, el mar abierto, y por eso Inglaterra siempre previsora, siempre cauta, siempre lista a aprovechar las debilidades o los errores ajenos, quiere ajustar el dominio que ya ejerce entre nosotros, mediante los innumerables factores económicos que posee o le obedecen. Quiere asegurar las llaves de esta fuente insuperable de abastecimiento que es la República Argentina aunque para eso deba destruir todas las energías nacientes y desintegrar las correlaciones de los diferentes intereses en que una verdadera nación se fundamenta.

La coordinación de transportes será seguida por una coordinación eléctrica, por una coordinación del petróleo, por una coordinación del algodón, por una coordinación de las lanas, así como fué precedida por una coordinación de los cambios y el manejo del crédito y de la moneda.

Voy a terminar esta larga exposición. Perdónenme los señores senadores su mucha extensión. Perdónenmela en mérito al trabajo que me costó tejerla. La trascendencia de los valores en juego nos ordenaba este mutuo empeño.

Señores senadores: estamos en una encrucijada y es preciso meditar y prever hasta la última resonancia de nuestros actos. Alcémonos un momento sobre nuestras pequeñas contiendas, sobre nuestras pequeñas diferencias y examinemos con serenidad y precisión el movimiento de las fuerzas contrarias a la salud de la Nación, que se agitan bajo las bellas palabras y las buenas proposiciones. No dejemos que las fuerzas mercantiles utilicen como instrumentos, ni nuestra vanidad, ni nuestra ambición, ni nuestras rivalidades. El país presente y el país futuro está también comprendido en estas leyes; nos escucha y nos contempla ansioso. Yo hago votos porque un alto espíritu de patriotismo guíe nuestras determinaciones.

Sr. Landaburu. — Pido la palabra.

Sr. de la Torre. — Para después que hable el señor senador por San Luis, pido la palabra.

Sr. Presidente (Patrón Costas). — Muy bien, señor senador.

Sr. Landaburu. — Mi opinión en este grave y trascendente asunto está interpretada en buena parte por algunas de las razones expresadas en el informe escrito de la mayoría de la Comisión Especial, que ha ratificado verbalmente el señor senador por Buenos Aires. Yo necesito, sin embargo, agregar algunas palabras, para dejar fundado, desde mi punto de vista, el voto que daré, en general, en favor de ese despacho.

Expondré en seguida y motivaré también mi disidencia, que no obstante ser de carácter parcial, se refiere a uno de los puntos más importantes de esta cuestión, afectando la economía general y las soluciones que ella ofrece. De ese modo no me veré precisado a usar más de la palabra, salvo que fuese para alguna breve rectificación.

No me corresponde hacer, señor presidente, la historia de los transportes colectivos de Buenos Aires, reseñada ya en parte, con exactitud, por el señor senador por la Capital, que me ha precedido en el uso de la palabra. Por lo demás, esa tarea bastaría para llevarnos algunas horas. Baste decir que la transformación de esos medios ha sido tan grande y los progresos realizados tan completos, que apenas si podemos concebirlos los que estamos hoy abocados a la solución de este grave problema, después de haber asistido, hace más de treinta años, al tránsito de los últimos tranvías con tracción a sangre, que recorrían de tanto en tanto y bulliciosamente nuestra urbe, a las órdenes de los históricos mayorales que constituían una verdadera institución.

Las líneas se multiplicaron rápidamente; se electrificaron más tarde, y se abrieron por fin nuestros primeros subterráneos, que pueden competir, sin desventaja, con los mejores del mundo.

Esa rápida evolución de los medios de transporte colectivo en Buenos Aires, trajo consigo la lucha y la competencia por el desplazamiento recíproco y generó este arduo problema, que ha ido agudizándose cada día más, hasta constituir hoy una grave cuestión de interés público, cuya solución es tan vital como inaplazable.

Para que el Senado tenga una noción exacta del progreso alcanzado por los medios del transporte colectivo automotor últimamente incorporados, basta recordar que según el informe pasado por la municipalidad a la Comisión Especial del Senado, tenemos actualmente 74 líneas de ómnibus con un total de 1.612 coches y 65 líneas de colectivos con 2.611 coches.

La lucha y la competencia se trabó primero, entre los tranvías y los ómnibus; después entre los colectivos y aquellos dos medios de transporte; y por fin entre los mismos colectivos, que habían crecido considerablemente, alentados y favorecidos por las ventajas que obtenían en esa lucha.

Esa competencia y las dificultades que el problema del tráfico ha creado en Buenos Aires, se han visto considerablemente agravados por dos motivos que podríamos llamar de orden gubernativo o institucional. El primero se refiere a la doble jurisdicción, nacional una y municipal la otra, que han entendido en los asuntos de tráfico. La segunda, deriva de la falta de una ley, ordenanza o estatuto general, regulador de las concesiones y permisos de nuevas líneas, lo que ha permitido que en muchos casos ellas comprendan largos sectores de recorridos comunes, cuando no zonas vitales de influencia de líneas anteriores, provocando así una competencia cada vez más fuerte, y cada vez más contradictoria en los intereses respectivos.

En los fundamentos escritos, la mayoría de la comisión ha abundado en antecedentes y hechos demostrativos de las consecuencias que de esa lucha se han deparado para los capitales de las empresas tranviarias, que son sin duda las que más han sufrido.

Las empresas tranviarias se quejan de las mayores tributaciones que pesan sobre ellas; de la disminución de tráfico en sus líneas, motivadas por las concesiones precarias a otras líneas que se han superpuesto a las de ellas; de la rigidez de sus tarifas, que no se adaptan siempre a la extensión de sus recorridos; de la repercusión más intensa que sobre las mismas recae en la aplicación de las leyes de jornada legal de trabajo, de descanso hebdomadario, de sábado inglés, de accidentes de trabajo y otras leyes del mismo tipo; y muy especialmente de la aplicación de la ley jubilatoria. Es de advertir, que la situación con respecto a esta última se ha agravado en estos últimos años a punto tal, que esas empresas no aportan a la caja desde el año 1923, adeudando por ese concepto una suma mayor de 30.000.000 de pesos.

Mientras tanto, las empresas de colectivos, y lo diré porque conviene que el Senado conozca el reverso de la medalla, realizan actualmente el servicio en condiciones tales de beneficio que según la manifestación hecha en el seno de la comisión por el representante de la Federación de Líneas de Autos Colectivos, les permiten amortizar totalmente su capital en un plazo de año y medio. Por eso se explica en parte, que resistan la sanción de esta ley y que se nieguen a priori a ingresar en la nueva entidad que ella procura crear, no obstante el interés del 7 % que acuerda a los capitales de la corporación.

No me detendré en este aspecto del problema, relativo a las ventajas o inconvenientes financieros, que la sanción de la ley de coordinación traiga a una u otra empresa. Es un asunto serio, que no puede resolverse a priori, sin el peligro de incurrir en errores e injusticias. Necesito sí, decir, que por encima de esos intereses, hay un asunto, que es el referente al problema del tráfico presente y futuro, que interesa fundamentalmente a la población de Buenos Aires, aspecto que domina, esta cuestión y que debe colocarse por encima de todos los intereses privados subordinados a ella.

La solución de ese problema es la que busca esencialmente esta ley de coordinación de los transportes colectivos y para llegar a esa solución, no se concibe ni se ha intentado en ninguna parte, otras medidas que el monopolio oficial, o privado o la sanción de leyes similares a la que estamos considerando.

El monopolio del Estado, nacional o municipal, se descarta, desde luego, porque significaría invertir en la expropiación de las líneas privadas y sus elementos de transporte, una suma que se ha calculado superior a 360.000.000 de pesos moneda nacional, suma que incidiría considerablemente en la deuda pública argentina y que crearía, además, todos los problemas anexos al industrialismo del Estado aplicado a esta clase de servicios.

El monopolio privado es prohibido por nuestras leyes, y es también contrario al sentimiento nacional. No queda, entonces, sino la coordinación de los transportes por la vía de la coordinación de intereses de las empresas que realizan esos servicios, o que podrían realizarlos en el futuro.

Eso es lo que se busca con esta ley, creando una nueva entidad, a la que se conceden los servicios actuales y los futuros, acordándole personería jurídica, sometiendo las concesiones a una sola jurisdicción y colocando por sobre la administración de la nueva entidad, un control oficial permanente en su triple aspecto, financiero, técnico y legal.

La mayoría de la comisión ha explicado detalladamente la estructura y la economía general de la nueva ley. Es conveniente decir que el despacho de la mayoría, o sea la sanción venida de la Cámara de Diputados, sigue en sus líneas generales el camino adoptado en algunos países extranjeros, para llegar a soluciones de esta clase. Es análoga a la ley de transportes de Londres, de Méjico y de algunas ciudades americanas. Es más similar todavía, al informe y dictamen presentado por la Comisión Especial de Estudios de Transporte Colectivo instituída por la Municipalidad de Buenos Aires en enero de 1933 y que fué presidida por el doctor Roberto M. Ortiz, actual ministro de Hacienda de la Nación.

Si se tratara de definirla con un concepto sintético yo podría decir, señor presidente, que es una ley de responsabilidad y de confianza para el Poder Ejecutivo, que se caracteriza por la amplitud de atribuciones que se le delegan y cuyo éxito ha de depender, en gran parte, de la equidad y del acierto con que él aplique sus disposiciones.

El informe de la mayoría ha explicado en qué consiste la nueva ley. Necesito sin embargo referirme nuevamente a ella, siquiera sea en forma esquemática, para poder explicar mejor mi disidencia parcial.

Por el artículo 1º, apartado *a)*, se autoriza al Poder Ejecutivo para organizar con personería jurídica la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, encargada de coordinar los actuales servicios y organizar también los servicios futuros que se reputen necesarios.

El Poder Ejecutivo, según el artículo 2º, procederá por intermedio de una comisión especial que deberá expedirse en un plazo de seis meses, presentando los estatutos y bases para organizar la nueva entidad y la Corporación de Transportes según el artículo 1º, inciso *c)* una vez constituída tendrá, como he dicho, a su cargo la exclusividad de los servicios de transporte colectivo, actuales y futuros, salvo los casos en que se autorice el régimen autónomo que la misma ley determina.

El *régimen autónomo* está previsto en el apartado *b)*, artículo 1º. En el apartado *c)* del mismo artículo se determina ese régimen en el futuro. La Corporación de Transportes, una vez constituída, estará administrada por un directorio de acuerdo con el artículo 1º, apartado *f)* y tanto ella como las empresas autónomas sujetas al nuevo régimen serán legalmente controladas, bajo un triple aspecto: administrativo, financiero y técnico, por una comisión de control, según el apartado *g)* comisión a la que yo asigno facultades muchos más amplias que las que le atribuye el señor senador por la Capital.

Esa Comisión de Control está constituída por tres ciudadanos argentinos nativos, designados con acuerdo del Senado, lo que basta a dar una idea de la eficacia y de la independencia con que habrá de proceder.

Sin perjuicio del control de esa comisión, la municipalidad lo ejerce en lo que se refiere a la higiene, seguridad, reglamentación de tráfico, etcétera.

La corporación tiene la exclusividad de los servicios prestados por 56 años, al cabo de los cuales todos sus bienes pasan a poder de la Nación o de la municipalidad.

No me referiré señor presidente a otras disposiciones del despacho, que aluden a cuestiones importantes, pero que no tienen vinculación con el aspecto que en este momento vamos a discutir.

La nueva entidad llamada Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, se forma por la fusión «voluntaria» o «forzosa» de todas las empresas actuales, con la salvedad de aquellas a las que se reconoce un régimen autónomo.

He dicho fusión voluntaria o forzosa, y llego así a mi disidencia parcial con el despacho de la comisión. La ley prevé, en tres o cuatro lugares dispersos, la situación de las empresas que no quieran fusionarse ingresando a la corporación.

Me voy a referir a esas disposiciones procurando destacar las de orden fundamental.

El artículo 1º, apartado *b)*, párrafo 4º, dice textualmente: «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».

Como se ve, esa disposición crea una situación opcional a las empresas: o ingresan a la corporación o solicitan mantener su régimen autónomo. Pero como este segundo término de la opción está expresamente condicionado con las palabras: «y que así lo acuerde el Poder Ejecutivo», resulta evidente que puede desaparecer ese segundo término y que entonces no queda a esas empresas anteriores al año 1934 otro camino que el de ingresar a la corporación o ir a la expropiación de sus bienes a lo cual me voy a referir.

Según el informe enviado por la municipalidad a la comisión, de las 74 empresas o líneas de ómnibus, todas, menos la última, son anteriores al 1º de enero de 1934 y estarán, en consecuencia, en condiciones de acogerse a los beneficios del régimen autónomo. En cuanto a los colectivos, de las 65 líneas autorizadas, sólo 11 tienen permisos anteriores a esa fecha.

Necesito decir aquí que yo entiendo el despacho y la sanción de la Cámara de Diputados, cuando hablo de las empresas «concesionarias», anteriores al año 1934, en un sentido amplio, comprensivo, no sólo a las empresas que tienen concesiones propiamente dichas, sino de las que tienen simples permisos o autorizaciones precarias. Ese es, según entiendo, también el criterio del señor miembro informante de la mayoría de la comisión.

La sanción adquiere así una amplitud que parecería no tener según las palabras del señor senador por la Capital.

El artículo 2º, apartado *d)*, párrafo 2º, después de referirse a la aprobación que el Poder Ejecutivo hará de los estatutos y proyecto de organización de la nueva entidad, dice expresamente lo siguiente: «Los bienes afectados al servicio de ómnibus y automóviles colectivos de empresas o particulares que no deseen ingresar a la corporación, podrán ser expropiados con arreglo a las leyes vigentes y pagados en efectivo, si así lo aprueba el Poder Ejecutivo, a cuyo efecto se declaran de utilidad pública esos bienes y medios de transporte.»

Como se observa, esta disposición no hace distinción y comprende, tanto a las empresas anteriores, como a las posteriores al 1º de enero de 1934, estableciendo el procedimiento de *expropiación* para todas aquellas que no se incorporen a la corporación y que no tengan régimen autónomo. De modo que las empresas no fusionadas ni autónomas, sólo tienen la opción que crea ese dilema; o ver expropiados sus bienes, o colocarse en situación de una liquidación privada rápida, que ha de comportarle graves perjuicios.

Esta es la conclusión que se desprende sin dificultad, de los recordados preceptos del despacho aún cuando cabía esperar que el Poder Ejecutivo, compenetrado de los verdaderos intereses en juego, habría de aplicar la ley con espíritu de equidad, evitando en lo posible las injusticias que podrían producirse con una aplicación estricta de la ley.

Sin embargo es preferible, y a eso tiende mi disidencia, evitar esa posibilidad en la ley. Por eso sostengo, no obstante ser un partidario decidido de la coordinación de transportes lograda por medios como los que proponen, la disidencia expresada.

Ella reposa sobre las siguientes bases que procuraré demostrar rápidamente: 1º Es cuando menos dudosa la facultad del Congreso para sancionar la expropiación de los bienes de una empresa en favor de otra u otras, cuando ambas no obstante realizar un servicio público, son entidades privadas, formadas por capitales particulares y con fines eminentemente lucrativos. 2º A pesar de que la facultad del Congreso para calificar la *utilidad pública* es discrecional y no está sujeta a la revisión de otro poder, debe por eso mismo hacerse con prudencia, ya que siempre envuelve una limitación al derecho de expropiar. 3º: En el presente caso debe buscarse la solución del problema propuesto por otros medios, que sin afectar esencialmente el fin buscado, contemple con menos violencia y con más equidad la situación de esas empresas que resisten la sanción de esta ley, evitando una de las más fuertes objeciones con que se la ataca.

No voy a hacer, señor presidente, una larga disquisición de derecho constitucional, pero tengo que decir lo indispensable para fundamentar este aspecto de mi disidencia.

El artículo 17 de la Constitución nacional, tantas veces repetido, dice que «La propiedad es inviolable y ningún habitante de la Nación puede ser privado de ella, sino en virtud de sentencia fundada en ley. La expropiación por causa de utilidad pública debe ser calificada por ley y previamente indemnizada».

Nuestra Constitución difiere en esto de la Constitución americana, que en su enmienda 5ª, párrafo final, dice: «Ninguna persona será privada de su vida, propiedad y libertad sin forma de proceso legal; ni la propiedad privada podrá ser tomada para *uso público* sin justa compensación».

La Declaración de los Derechos del Hombre, en su artículo 17, — ya se verá porque hago esta cita tan remota — establecía que nadie po-

día ser privado de su propiedad salvo caso de *necesidad pública* y previa una justa indemnización. El código de Napoleón sustituyó el concepto de *necesidad* por el de *utilidad*, que acepta la Constitución argentina y que es mucho más amplio y comprensivo que el anterior.

Pero cuando se ha ahondado el examen de la cuestión relativa a saber si el ejercicio de esta facultad por el Congreso, puede en algún caso motivar reclamaciones ante otro poder, ya empiezan los reparos, las dudas y las vacilaciones con que cada autor ha expuesto o ha condicionado su propia opinión.

El doctor Joaquín V. González, en su *Curso de derecho constitucional*, página 133, después de expresar su pensamiento en el sentido indicado, dice: «Debe, por regla general, confiarse a la sabiduría de la Legislatura para determinar cuándo la utilidad pública requiere la ocupación de la propiedad privada. Pero si la toma para algún propósito que no es por su naturaleza público, como así una legislatura tomase la propiedad de A, para dársela a B, o si se dejare sin efecto una concesión de propiedad, o una prerrogativa, bajo el pretexto de utilidad o servicios públicos, tales cosas serían graves abusos de su poder discrecional y ataques fraudulentos al derecho privado, y esa ley sería claramente inconstitucional y nula».

—Ocupa la Presidencia el señor presidente del Senado, doctor Julio A. Roca.

Cooley, en sus *Limitaciones Constitucionales*, párrafo 129, dice: «La Legislatura tiene por objeto hacer leyes para el bien público y no para beneficio particular. Pero, qué es para el bien público, qué son propósitos públicos, o qué constituye propiamente una carga pública, son cuestiones que la Legislatura debe decidir por su propio juicio y a cuyo respecto está investida de una amplia discreción que no puede ser controlada por las Cortes, excepto, agrega, cuando su acción es claramente evasiva y cuando, bajo pretexto de autoridad legal, la ha ejercitado fuera de la ley».

Entre los autores nacionales, citaré al doctor González Calderón y al doctor Bas, que afirman, como admito yo, que la facultad legislativa es discrecional para calificar la utilidad pública.

Este último autor cita, sin embargo, a Kent y a Cooley, cuyos reparos acabamos de ver y recuerda con el primero de esos autores que «si el interés público puede en alguna manera ser promovido por la toma de la propiedad privada, debe quedar librado a la sabiduría de la Legislatura determinar si el beneficio para el público ha de ser de suficiente importancia para autorizar el ejercicio del derecho de dominio eminente».

El doctor Montes de Oca, en su *Derecho Constitucional*, tomo I, página 394, sostiene también que la facultad del Congreso es absoluta para calificar la utilidad pública. «Pero esa potestad —agrega— no llega hasta resolver que a pretexto de la utilidad de un trabajo se expropien bienes que no son indispensables para su realización. Si en el caso citado, del Ferrocarril Central Argentino — dice comentando un fallo de la Corte — la concesión de tierras no hubiera sido un requisito *sine qua non*, la Corte hubiera podido enmendar la plana al Poder Legislativo, declarando que había traspasado los límites de sus atribuciones».

Sigue, después, en otros párrafos desenvolviendo esta misma teoría.

Bielsa, en su *Derecho Administrativo*, tomo II, página 305, sostiene, por su parte: «Se trata, pues, de una facultad constitucional privativa pero no ilimitada y menos arbitraria porque en todo caso lo está por la utilidad pública y la causa expropiante».

Sigue hablando de las limitaciones de esta facultad y la encuentra: «en los principios» y principalmente en el siguiente que es fundamental: «Que la expropiación tenga un objeto público, es decir, que la propiedad pase necesariamente al dominio público en la extensión que éste lo requiera, porque el sacrificio del interés privado se opera en favor de la sociedad, o, en otros términos, el bien expropiado debe destinarse a un fin de progreso, de bienestar de la comunidad».

Ese fin de progreso y de bienestar no lo encuentra este autor sino en el caso de que estos bienes pasen al dominio público.

En ese sentido se expresan también algunos de nuestros más reputados civilistas. El doctor Raimundo Salvat, en su obra *Derechos Reales*, tomo I, página 372, dice: «En nuestra opinión, si bien en principio debe reconocerse que el Poder Legislativo tiene un amplio poder de apreciación para establecer cuándo existe la utilidad pública, debe, igualmente reconocerse que el Poder Judicial, llamado a mantener y a hacer prevalecer, en todos los casos, el imperio de la Constitución, está autorizado, como lo enseñan distinguidos tratadistas americanos y nacionales, para revisar y declarar la inconstitucionalidad de la ley que decreta la expropiación, siempre que ésta sea manifiestamente contra-

ria a las limitaciones que la Constitución ha establecido».

Por fin, el doctor Colmo, votando en el fallo que se registra en *Jurisprudencia Argentina*, tomo X, página 230, precisamente sobre la ley número 5.275, de apertura de las avenidas, después de citar a Kent, a González, a Montes de Oca, González Calderón y otros autores nacionales y extranjeros, arriba a la siguiente conclusión: «El Congreso tiene la atribución de calificar la utilidad pública al dictar una ley de expropiación, pero esta atribución, como cualquier otra, es menos una potestad que una función que, por lo mismo, no puede ser ilimitada y debe quedar encuadrada dentro de normas de fondo a que el Congreso, como cualquier otro poder, no puede substraerse».

La jurisprudencia del país se ha establecido, aunque no siempre, de modo uniforme sobre esta grave cuestión. Citaré los casos más conocidos y salientes.

El 18 de junio de 1867, la Suprema Corte de Justicia de la Nación resolvió el caso «Fisco versus Hué», relativo a las leyes de 1855 y 1863, que autorizaron la expropiación de una legua de terreno a cada lado de la vía del Ferrocarril Central Argentino, leyes que habían sido desconocidas por el demandado, que negaba validez a la expropiación en las zonas laterales no ocupadas por las vías.

La Corte, por el voto de los doctores de las Carreras, del Carril, Barros Pazos y Gorostiaga, confirmó, en esa parte, el fallo del juez doctor Zubiría, declarando que la calificación de la utilidad pública estaba librada a la discreción exclusiva del Congreso.

El 13 de agosto de 1868, la Suprema Corte resolvió, en igual sentido, el caso «Fisco versus Señorans y Rozas», referente a la constitucionalidad de las leyes de expropiación mencionadas, confirmando la jurisprudencia anterior.

Esa jurisprudencia se mantuvo hasta el 14 de abril del año 1888, en que la Corte, que había variado en su composición y que se constituía ahora con los doctores Victorica, Frías, Ibarguren, de la Torre y Zavalía, resolvió, con la disidencia de este último, y en contra del dictamen fiscal del doctor Eduardo Costa, revocar el fallo del juez federal, que era el doctor Ugarriza, recaído en la causa seguida por la municipalidad contra la señora de Elortondo, en cumplimiento de la ley de 1884, que autorizó la expropiación de los terrenos necesarios para la avenida de Mayo, y también la de los sobrantes afectados por la misma.

Ese fallo, rectificando la ley, declaró que la expropiación no era procedente sino en la parte de los terrenos que fueran indispensables para la avenida.

Esa sentencia hizo época y se mantuvo por algún tiempo.

En 1900, la Corte resolvió el caso «Casado versus Bombal», sobre la validez de la ley provincial de Santa Fe, de 1881, sobre concesión de tierras al Ferrocarril Oeste Santafecino, con el que retornó a su jurisprudencia primitiva.

Hasta aquí la jurisprudencia.

Hablando sobre este tema, señor presidente, yo no puedo dejar de citar el debate, ciertamente luminoso, que se produjo en el recinto del Senado en las sesiones del 30 de julio, 1º y 3 de agosto del año 1907, al sancionarse la ley de expropiación de los terrenos necesarios para abrir la plaza del Congreso y que alcanzaba también a los terrenos contiguos, que por el artículo 5º del proyecto del Poder Ejecutivo, se autorizaba a vender a particulares que se comprometiesen a construir edificios de arquitectura especial, en las cabezas de las avenidas de acceso a la plaza.

El debate se hizo con vistas a la jurisprudencia de la Corte en el caso de 1888 y con mira de afirmar la jurisprudencia contraria.

El proyecto del Poder Ejecutivo estaba acompañado por un amplio mensaje, subscripto por el doctor Manuel Augusto Montes de Oca. El despacho de las comisiones de Obras Públicas y de Negocios Constitucionales fué favorable al proyecto y lo informó el doctor Joaquín V. González. El doctor González, realizó en esa oportunidad el esfuerzo mayor que yo conozco para defender lo que podríamos llamar la teoría de la facultad amplia y evolutiva del Congreso para calificar la utilidad pública. Abundó, como él era capaz de hacerlo, en la mención de la legislación extranjera, de los proyectos presentados en otros países, de los casos de jurisprudencia nacional y extranjera, siempre con el propósito de demostrar la amplitud de la facultad del Congreso para calificar la utilidad pública. En ese sentido, ejemplificó su tesis con todos los casos pertinentes y conocidos en ese estado de la ciencia constitucional. Como acabo de manifestar, invocó en abono de su tesis todos los precedentes extranjeros, aun los simples proyectos que habían sido presentados y cuya consideración no se había iniciado en los respectivos países. Citó, así, los casos de expropiación de terrenos que no eran indispensables para la obra pública de que se trataba, lo que se lla-

ma la expropiación por zonas, a cuyo respecto su disertación fué definitiva y concluyente. Citó los casos relativos a la utilidad pública fundada en la conveniencia de construir obras de saneamiento, de casas para obreros, de redistribución de la propiedad improductiva de mejoramiento estricto o higiénico de edificios públicos, de la división de «los vinculados», y «manos muertas», de los servicios públicos por el Estado, etcétera. Pero no enunció el caso de expropiación de los bienes de una empresa privada, en beneficio de otra.

Pero el doctor González en esa amplísima reseña de casos posibles para el ejercicio de la facultad del Congreso, no llega a citar el caso de bienes de una empresa privada expropiados en beneficio de otra u otras empresas privadas y dudo mucho que aquel ilustre hombre público hubiese dado su voto al despacho de la mayoría de la comisión en esta parte.

Pero yo no hago, señor presidente, de esta objeción de carácter constitucional un reducto insalvable en mi disidencia, tanto más cuanto que se refiere a la amplitud de una facultad legislativa y cuanto que soy también, en principio, partidario de la interpretación amplia y evolutiva.

Y digo, entonces, que mientras más *discrecional* sea la facultad del Congreso para expropiar por razones de utilidad pública, mientras más amplia e ilimitada sea, es mayor su deber de obrar con prudencia y con pleno conocimiento de las cosas y de contemplar los intereses en juego, sobre todo cuando hay medios para llegar al fin buscado, sin pasar por sobre esos derechos privados.

Este propósito de la coordinación del transporte colectivo de Buenos Aires, se logra en su finalidad esencial, sin necesidad de someter a las empresas privadas, que no quieran incorporarse a la nueva entidad, al procedimiento de la expropiación forzosa. Nada obsta, ningún impedimento esencial podría señalarse para concederles la situación opcional que yo propongo en mi disidencia, es decir, autorizarlas a *vender* a la corporación sus bienes, y sus elementos de tráfico, por el precio que fijaran los tribunales, de acuerdo con el procedimiento establecido por la ley número 189; o bien concederles un plazo complementario o de gracia de dos años más, durante los cuales podrían disponerse a una liquidación privada, sin los perjuicios que les ha de comportar una expropiación o una liquidación perentoria.

Esas empresas privadas tienen en buena parte sus bienes afectados al pago de créditos. Muchos de ellos son por el precio de esos bienes o elementos de transporte y tienen garantía prendaria sobre ellos.

Además de los acreedores, hay una serie de industrias vinculadas a esos medios de transporte, que resultarían también directamente afectadas por la sanción de esta parte del proyecto, tales como los fabricantes de carruajes, las casas de pintura, los vendedores de nafta, etc. El mismo personal de esas empresas, que se niegan a ingresar en la corporación, tendría que ser en buena parte arrojado a la calle, porque si bien es cierto que la ley les ofrece perspectivas de ingresar a la nueva entidad, es indudable que ésta ha de requerir esos servicios en una proporción muy inferior a los que existen actualmente.

La Comisión Especial proyectada para aprobar los estatutos de la nueva entidad y para establecer las bases definitivas de su organización, tardará seis meses, prorrogables, en su estudio. Además de los seis meses se demorará un año, y dos más en la adopción de todas esas medidas preparatorias, y aun en las tramitaciones de las mismas expropiaciones autorizadas por la ley. No se observa, entonces, ningún motivo apreciable para negar a las empresas ese mismo plazo en la continuación de los servicios y en la liquidación voluntaria y regular de sus bienes.

En las ciudades donde se ha logrado la coordinación de los transportes colectivos, Londres, Méjico, por ejemplo, esa coordinación no se ha establecido definitivamente, sino después de algunos años, y lo mismo va a pasar entre nosotros. Nada impide, entonces, para autorizar a estas empresas a continuar sus servicios, o vender privada y voluntariamente sus líneas.

La Asociación de Carroceros y Afines ha dirigido al Senado una nota que se ha publicado en el Diario de Sesiones, por mi indicación, apoyando mi disidencia. Dice esa nota en la parte pertinente:

«Las fábricas y talleres de carrocerías y toda la industria y comercio conexos a los transportes automotores, viven, salvo muy contadas excepciones, de la fabricación o reparación de carrocerías para autos colectivos y ómnibus. Sancionada la ley y creada la corporación, se centralizan todas las actividades del transporte, la demanda y el consumo. Ello nos creará una situación de suma gravedad arrojándonos a una liquidación desastrosa e injusta y cortándonos toda iniciativa y fuente de trabajo.

«Instalados para atender la demanda del renglón a que aludimos, nos vemos de la noche a la mañana, privados de nuestro único recurso, no por incapacidad, no por falta de técnica ni de dedicación, y ni siquiera por tratarse de una fabricación que el progreso elimina por vetusta e inadecuada. Muy por el contrario, ya que los transportes automotores son los que se han impuesto en razón de haber llenado una sentida necesidad pública. Sin embargo, y muy a pesar nuestro, se desea legislar sobre transportes precisamente a la inversa del progreso técnico alcanzado y se desea mantener o subvencionar viejas instalaciones a costa de los nuevos y mode... s medios de traslado y de la economía del pueblo de la Capital.»

Hago la salvedad que no estoy de acuerdo con esta parte de la argumentación.

«Por las consideraciones — continúa diciendo la nota — que dejamos expuestas y ante la gravedad económica que nos crea el imperio de dicho proyecto de ley, sólo nos resta señor presidente, solicitar dignamente, no un privilegio, sino un examen de justicia que contemple los intereses en juego. Pedimos, respetuosamente que se tenga en cuenta la enmienda al proyecto, aprobado por la Cámara de Diputados, propiciada por el señor senador don Laureano Landaburu.»

No es que halague mi vanidad la circunstancia de que esta asociación apoye los fundamentos de mi disidencia; pero es lo cierto, señor presidente, que no puede desoírse la voz directa de los interesados; voz que yo no había tenido oportunidad de escuchar antes de subscribir el despacho, que viene en tiempo oportuno para hacer conocer en el Senado los fundamentos que la apoyan.

Podría, señor presidente, abundar en otras consideraciones, examinando la legislación extranjera o las tentativas de legislación extranjera, que son numerosas sobre esta materia, que han propendido a solucionar este problema por procedimientos parecidos o similares a éste. No creo necesario hacerlo, ni tampoco detenerme en otros aspectos secundarios del asunto.

He dado lealmente las razones que tengo para votar, en general, el despacho de la comisión y he motivado, también, mi disidencia dentro de la brevedad que impone la forma en que este debate se desarrolla, disidencia que no obsta a la consecución del fin esencial que se persigue y que sólo se propone mejorar la ley, a fin de que resolvamos este grave problema de la coordinación de los transportes colectivos, de Buenos Aires, con el menor tributo posible a la violencia y a la injusticia.

Sr. de la Torre. — Pido la palabra.

Un estudio desapasionado de este asunto lleva a la conclusión de que no es el mal servicio de transportes en la Capital de la República lo que ha determinado la aparición de este proyecto, indebidamente llamado de coordinación de transportes urbanos, que pertenece originariamente al Poder Ejecutivo y a la intendencia municipal. Por el contrario, el público de la Capital, en materia de transportes urbanos, está bien servido y la reforma que se proyecta lo expone a dejar de estarlo. Las líneas de tranvías, de ómnibus, de colectivos y de subterráneos, llevan a todas partes, cobran tarifas moderadas y emplean un material moderno, abundante y limpio. Esta es la verdad y en prueba de ello, nadie se queja fuera de la compañía de tranvías porque nadie tiene motivos para quejarse.

Se critica a los colectivos porque corren con excesiva velocidad y causan accidentes cuyos daños no pueden indemnizar muchas veces; nada obstaría a que se dictara una reglamentación adecuada que impusiera un ritmo más moderado a la marcha y en cuanto a los accidentes, nada obstaría tampoco a que, al acordar las concesiones o permisos precarios, se impusiera la obligación de contratar un seguro que cubriera los perjuicios posibles de los pasajeros. Se dice también que el personal de los colectivos no goza de los beneficios de la jubilación. Nada impediría que, al acordar los permisos, se impusiera a los propietarios de los coches, el aporte patronal y a los conductores el aporte correspondiente.

Se invocan pues en realidad pequeñas deficiencias subsanables para justificar un proyecto extorsivo; y esas observaciones, hago notar, que son las únicas que se hacen y que aún siendo fundadas no significarían que en la Capital de la República no haya un buen servicio de transportes urbanos.

El verdadero móvil del proyecto es otro; es público y no se le oculta a nadie: el tranvía, medio anticuado de transporte urbano, ha sido vencido en la conquista del pasajero por los automotores, — ómnibus y colectivos — medios modernos. Y este proyecto es el cable salvador que se tira a las empresas de tranvía en bancarrota, ¡únicamente a las empresas de tranvía en bancarrota!

Las cifras estadísticas que ha aceptado la comisión lo comprueban: la más poderosa de las empresas, la Anglo Argentina, ha visto

descender el número de sus pasajeros de 500.000.000 a 300.000.000; mientras los automotores aumentan sin cesar los suyos. Ni los subterráneos, que ofrecen un medio de transporte rápido y seguro, han logrado evitar la disminución de su tráfico. El subterráneo de la Anglo ha descendido de 70.000.000 de pasajeros a 41.000.000. El subterráneo Lacroze se encuentra en análogas condiciones. Y se trata, señor presidente, de un fenómeno universal, consecuencia de un proceso de progreso técnico; por eso los ejercicios anuales de las compañías de tranvías, no solamente en la República Argentina, sino en todos los países del mundo, son cada vez menos remunerativos.

Para encarar las soluciones hay que partir de la base de que el servicio es bueno y las finanzas de las empresas malas, y no incurrir en una confusión perniciosa de dos conceptos distintos: el mal servicio y las malas finanzas de las compañías que hacen los servicios.

Pueden haber empresas prósperas que repartan dividendos considerables, que hagan un mal servicio, como sucedía con la Compañía Belga de Tranvías de la ciudad de Rosario, y pueden haber empresas en malas condiciones financieras como la Anglo Argentina que, obligada por la competencia, hace un buen servicios con tarifas moderadas.

El problema a resolver sería el de salvar, en lo posible, a las empresas que se encuentran en mala situación financiera, pero a condición de no perjudicar el servicio. Antes que perjudicar el servicio, antes que imponer a la ciudad de Buenos Aires, durante medio siglo, el monopolio de un sistema de transporte anticuado, antes que renunciar al aprovechamiento de los progresos futuros de la técnica, que esas empresas corran su suerte y que se busque la solución dentro de las preferencias del público (que deberá pagar lo que cuesta un buen servicio), fomentando los subterráneos y los automotores.

Pero este proyecto no encara así la solución; este proyecto trata ante todo y por sobre todo, de salvar el capital de las empresas de tranvía arruinadas, haciéndolo adquirir por una nueva entidad responsable que se llamará Corporación de Transportes y echando sobre los hombros del pueblo de la Capital, la carga de proveer de fondos a esa corporación para que pueda servir a acciones, que hoy no valen nada, el interés magnífico del 7 % y una amortización acumulativa del ½ % durante 56 años.

Para alcanzar ese resultado se perjudicará el servicio público suprimiendo los colectivos, el medio más rápido de transporte, y alterando el recorrido de los ómnibus. Lo podrá hacer el Senado. Lo hará el Senado; pero no debería hacerlo. Voy a probar que no debería hacerlo.

La característica de este proyecto, es la de ir directamente en contra de las preferencias del público, al revés, precisamente, de lo que debe ser la característica de las buenas leyes.

Para encontrarle remedio al desequilibrio de entradas y salidas de los tranvías, sería necesario aumentar las tarifas; pero, como en las condiciones actuales la competencia de los automotores no ha permitido a los tranvías ni solicitar siquiera que se les autorice a elevar las tarifas, entonces se intenta la destrucción de los servicios que el público prefiere, que hacen la competencia a los tranvías y, a ese fin, el problema financiero de las empresas en lugar de presentarse como un problema privado, se presenta como un problema vital de interés público.

Planteada así la cuestión, no se vacila en sacrificar los colectivos, al interés de los tranvías.

Digo que se sacrifica a los colectivos al interés de los tranvías, reflexivamente, porque es imposible que los colectivos sobrevivan a la mal llamada coordinación de los transportes. Por ejemplo, siendo exacto lo que le han informado al señor senador por San Luis los dueños de colectivos, que en algunos casos amortizan el coche en un año y medio, aportarían a la corporación, para ganar un interés del 7 %, coches cuyo precio adeudan en mucha parte, lo que les exige obtener el 66 % para la amortización y el 6 % de interés sobre las cuotas. Eso pueden obtenerlo en el trabajo libre, pero dentro de la corporación sólo obtendrían el 7 %. No tienen más remedio que vender sus coches por el precio de costo, menos el deterioro del uso y plantearse inmediatamente a miles y miles de hombres la situación angustiosa de ir a buscar otro trabajo remunerativo, lo que significa destruir la situación que se tiene y perturbar su vida. Pero eso no preocupa a los autores de este proyecto, ni preocupa a las compañías que aspiran al monopolio. Es muy propio de las empresas monopolistas y de los congresos conservadores.

Un dueño de colectivo, tampoco puede entrar a la coordinación aun cuando no adeude el precio del coche y trabajar automáticamente. No, señor presidente. El capital que representarían los colectivos dentro de la coordinación sería tan pequeño, comparado con ese capital de 360.000.000 de pesos de los tranvías que nos ha dado hace un instante el se-

ñor senador por San Luis, que, necesariamente, prevalecerán los intereses y las directivas del gran capital.

El estatuto del que también se ha hablado asegurará un interés del 7 %, que en realidad será un interés del 20 % o del 30 %, considerando la cotización que tienen hoy las acciones que van a unificarse en la coordinación y que no dan dividendo desde hace 6 años. Es evidente, entonces, que las nuevas tarifas, los nuevos recorridos, los nuevos horarios, las nuevas reglamentaciones y los nuevos servicios, todo ello responderá a los intereses de los 360.000.000 que serán servidos con un dividendo constante del 7 % y ½ % de amortización acumulativa.

Para que la Anglo Argentina, que ha dejado de dar dividendo hace 6 años, lo que lamento mucho, que no paga el servicio de sus obligaciones del 5 %, del 4 ½ % ni del 4 % desde hace 2 ó 3 años, que no paga los impuestos a la municipalidad, que no hace los aportes a la Caja de Jubilaciones, que no paga la parte de pavimentos que le corresponde — en alguna memoria de 1933 ó 1934 he visto que ya en esa fecha debía 1.440.000 pesos de pavimentos — para que una compañía en esas condiciones produzca el 7 %, se necesitará por lo menos — y quién sabe si baste — que vuelva a transportar 500.000.000 de pasajeros en vez de 300.000.000 que transporta hoy. Y para eso tendrá que quitarles 200.000.000 a las empresas automotores, creándoles una situación inferior u obligándolas a aumentar las tarifas, ya sea quitándoles los buenos recorridos, a título de que se superponen a las líneas de tranvías, o sea imponiéndoles nuevos impuestos, a título de que los tranvías pagan mayores impuestos. En materia de impuestos, diré de paso, que la municipalidad cobra a los tranvías impuestos excesivos.

De todo eso no pueden menos que resultar grandes perjuicios para el público, además de la destrucción de un gremio numeroso, activo, meritorio, como es el de los dueños de colectivos, que perderán su independencia actual y tendrán que renunciar a las posibilidades individuales de lucro para volver a recibir un salario, que es toda la compensación que les ofrece este proyecto de ley: un salario de la corporación.

Ni las razones que da la comisión en su informe, ni las de la exposición de esta tarde del señor senador por San Luis, me han convencido. No han aportado elementos de juicio suficientes respecto de las cuestiones fundamentales en este asunto. Todo lo que se refiere a la coordinación en sí misma queda en una gran vaguedad.

Dice el informe que el servicio no es bueno y que se mejorará, pero no prueba que el servicio no sea bueno, ni que se mejorará. Y es que, señores senadores, el servicio es bueno y sólo necesita una reglamentación más completa y eficiente que la actual.

Lo que llama «coordinación», no es tal coordinación, es una absorción, o una unificación de capitales, de la que resulta, como consecuencia natural, un servicio único. Pero eso no es coordinación de distintos servicios. ¡Vaya con la manera de coordinar! ¡Vaya con la manera de apagar faroles! *(Risas)*. No basta decir «este proyecto es una coordinación», si el proyecto no coordina nada, si no reglamenta nada ni bosqueja, siquiera, las condiciones en que se hará la coordinación. Se limita, como he dicho, a una unificación de capitales y a la creación de un monopolio en favor de la Corporación de Transportes. Eso es todo.

Y bien, ¿qué es la Corporación de Transportes? Jurídicamente podría decirse, con propiedad, que es una compañía *holding* que pasa a ser propietaria de las empresas actuales, y, financieramente, es una entidad nueva que, bajo las apariencias confusas de un articulado insuficiente, tiene por fin adquirir las concesiones de las compañías de tranvías arruinadas, pagándoselas en títulos del 7 % de interés y del ½ % de amortización en 56 años. Cuando la acción tiene asegurado el interés, como en este caso, cuando ese interés no va a correr albur ninguno, puede equipararse, en sus efectos, a un título. Corolario: la coordinación le saca el clavo a las empresas de tranvías, que han tenido la desgracia de ver comprometidos sus capitales en un negocio que antes era bueno y hoy es malo.

En vez de levantar las vías a pura pérdida, como las han levantado en París y en tantas partes; se las venderán a la Corporación de Transportes.

Un chusco podría repetir aquello tan conocido: ¡qué suerte la del inglés, ahogarse y salvar la ropa! *(Risas)*.

Las compañías de tranvías inglesas y criollas salvan la ropa y la ponen a secar al sol durante 56 años, recibiendo un interés del 7 % y una amortización del medio por ciento. Tal es el asunto en síntesis.

Y los tenedores de *debentures*, que no cobran sus intereses hace tres o cuatro años, pasan a estar garantizados por el pueblo de la Capital, al que se subirán las tarifas en la pro-

porción necesaria para pagar el interés de esos debentures.

Esa es la Corporación de Transportes. ¿Qué es ahora, la coordinación, del punto de vista técnico? ¿Qué es? Es una nebulosa. La coordinación técnica no interesa, una vez asegurada la salvación de los capitales de las empresas tranviarias; eso queda para después.

El señor senador por San Luis en su exposición de esta tarde ha reconocido que la coordinación, técnicamente, se hará «en algunos años» y es la verdad.

Pero la nebulosa no es tan nebulosa que no se vea que a los automotores, ómnibus y colectivos, es decir, a los vehículos del presente y con mayor razón del porvenir, se les va a crear una situación insostenible hasta eliminarlos.

¿Quién paga la devolución del capital a las empresas? La municipalidad no, dicen algunos señores senadores, para tranquilizar sus conciencias del error de inmiscuirse en un asunto municipal que no debió salir jamás del Concejo Deliberante, cuerpo que entiende los problemas edilicios de la Capital Federal mejor que el Congreso. Algunos creen que las empresas van a regalar sus concesiones y sus líneas a la municipalidad a los 56 años. ¡No, señor presidente! La devolución la pagará el pueblo mediante la amortización del medio por ciento. Digo a cálculo mental ½ %, porque es lo que corresponde más o menos a 56 años. El proyecto es tan completo que ni siquiera dice de cuánto será la amortización.

El pueblo de la Capital Federal pagará, pues, el capital de las empresas con la elevación de tarifas y soportará la supresión de la competencia, todo lo cual redundará en peor servicio.

Estoy seguro de que concediendo semejantes ventajas a empresas en malas condiciones financieras se pudieron obtener condiciones infinitamente superiores a las de este proyecto, que merece ser rechazado por unanimidad.

La parte central y vital de este proyecto, se encuentra en la cláusula del artículo 2º que dispone que las tarifas se fijen de manera de asegurar — nótese bien que dice «asegurar» — un interés del 7 % a los capitales unificados.

No se trata, como en el caso de los ferrocarriles, de que produzcan las ganancias, ni de que a partir del 6,8 %, el gobierno tenga derecho a intervenir en las tarifas; no. Aquí, suceda lo que suceda, las tarifas deben «asegurar» (vuelvo a repetir que el proyecto dice «asegurar») un interés del 7 % y una amortización de ½ % al capital de los tranvías», aun cuando haya que elevar las tarifas a 20 centavos.

El proyecto no pone límite alguno a la suba de las tarifas, y, en cambio, impone obligaciones que exigirán un aumento obligado. El 7 % de interés en la actualidad es enorme. Compañías industriales y comerciales prósperas, no obtienen hoy ese interés a menudo. Los Bancos en buena situación no están seguros de obtenerlo siempre. Ningún tranvía del mundo lo obtiene; ningún ferrocarril del mundo gana hoy el 7 % de interés. Los ganaderos argentinos no obtienen el 7 % de interés, y mientras tanto, los tranvías de Buenos Aires, arruinados en el año 1936, saldrán en veinticuatro horas de su ruina por obra del voto que dará el Senado; de su ruina declarada públicamente por la misma comisión, y obtendrán un interés del 7 %, asegurado durante 56 años.

A mí eso me parece un colmo, y no hay duda de que es el triunfo de la política capitalista y conservadora que favorece siempre a las grandes empresas.

Una acción que tiene asegurado un interés del 7 %, debe cotizarse arriba de la par. Los títulos de crédito interno del 5 % están a 98 y 99; los bonos del Banco de la Provincia de Buenos Aires, de 6 % a 103; hay títulos extranjeros del 3 % a la par. De manera entonces que estas acciones excederán de la par, y los 360.000.000 de que nos ha hablado esta tarde el señor senador por San Luis, se habrán convertido en una realidad, siendo hoy por hoy, una cifra sobre el papel.

¿Por qué se fija un plazo tan largo de 56 años, para el monopolio de un servicio que ya hoy, antes de empezar a correr los 56 años, es anticuado? Si no se pusiera un plazo tan largo, no se haría la amortización, dentro de lo que es posible exigir al pueblo de la Capital en recargo de tarifas para que se haga la amortización. Si fuera del 1 % podría extinguirse el monopolio en 33 años; pero se considera seguramente mucho 1 % y entonces se extiende a 56 años el plazo; y cuando venza ese plazo de 56 años y la municipalidad deba recibir sin cargo las líneas de tranvías, ya no valdrán nada. No diré que reciba hierro viejo, en el sentido de que el material que se le entregue no esté en buen uso; pero recibirá hierro viejo porque ya no tendrá aplicación.

La comisión, sin embargo, está satisfecha, por-

que el monopolio de 56 años no se le da a una compañía privada, sino a una empresa donde el Estado tiene parte. Efectivamente, el Estado tiene parte, y ya se sabe, señor presidente, cómo tiene parte el Estado.

A la municipalidad y a la Nación se les van a reconocer capitales que no aportan, capitales irreales, capitales que surgen como de un juego malabar, de la creación teórica de un capital que corresponde a impuestos futuros que se obligan a no cobrar. Ese es el capital del Estado y por eso la corporación no es un monopolio.

También se dice en forma de cargo que los automotores se superponen a las líneas de tranvías, dando a entender que hay en ello culpa de la municipalidad y competencia ilegítima.

Yo no creo que sea así, señor presidente. Se trata de sistemas distintos, y cuando la municipalidad dió las concesiones de tranvía, fueran a sangre o eléctricos, no se inhibió para acordar otras concesiones a medios de locomoción que pudieran descubrirse.

Se acordó hace 70 años la concesión, por ejemplo, del tranvía a sangre a Belgrano, a sangre, por la calle Santa Fe. Los pasajeros salían de la plaza de Mayo por la mañana y llegaban a la calle Cabildo a la noche. *(Risas)*. Fué después electrificada y, aun así, el recorrido creo que se realiza en 50 minutos; pero un colectivo que va por la misma calle, hace el mismo recorrido en 15 ó 20 minutos; es evidente que no es la misma cosa, y la municipalidad no ha procedido de mala fe al acordar el permiso precario al nuevo sistema de locomoción, distinto del anterior y mucho más conveniente para el público.

Se quiere que se prescinda del progreso técnico que todas las naciones aprovechan inmediatamente de producido, por el hecho de que se otorgaron hace 70 años concesiones de otra clase. Eso no es posible, no es admisible.

Y tampoco es una novedad; ha ocurrido en casi todas las grandes ciudades del mundo y se ha resuelto con el levantamiento de las vías de tranvías.

Los señores senadores pueden ir a París a buscar tranvías y no los encontrarán ni con linterna; en Londres, los verán en los suburbios.

En una de las tantas publicaciones en uno u otro sentido, que hemos recibido individualmente, se estudia una coordinación de transportes automotores con supresión paulatina de los tranvías. Allí está incluído un recorte del diario «La Nación», de 1934, que leeré: «L'Eclaireur» de Niza, Francia, dice: «Se sabe que dentro de pocas semanas un buen número de líneas de tranvías de la ciudad, serán suprimidas y substituídas por líneas de ómnibus. Así quedarán liberados de estos antiguos vehículos, los bulevares Mac Mahon», etcétera; y agrega «La Nación»: «En Niza, como se ve, el tranvía eléctrico está ya dentro de la categoría de vehículo antiguo». (Julio 15 de 1934).

Y en otro suelto, bajo el título de «Las líneas ferroviarias y tranviarias son anacrónicas», dice: «En la memoria de 1933 del Consejo de Administración de la Sociedad Veneciana de Tranvías y Ferrocarriles Secundarios, una de las más importantes de Italia, se dijo: «En cuanto a las líneas tranviarias o ferroviarias, que no tienen más razón de existir por la natural desviación de la corriente de tráfico o por haber sido superadas por otros medios de transporte frente a los cuales aparecen anacrónicas y en algunos casos carentes de finalidad, no queda más que suprimirlas como ramas secas, no solamente por inútiles, sino también por dañosas a la economía de la Nación y de la sociedad al mismo tiempo».

«La misma memoria declara que «la red ferrotranviaria, regida por la sociedad, ha sufrido en 1933 una nueva reducción de tráfico, no compensada por la reducción de gastos». (Julio 22 de 1934).»

Entonces, si por imposición de los hechos, los tranvías han dejado de dar dividendos y no pueden cumplir con sus demás obligaciones, no es admisible, salvo en este país, donde florece como en ningún otro el monopolio, declarar que el gobierno está obligado a adquirir las empresas insolventes o a crearles situaciones en las que se les aseguren dividendos permanentes.

Yo pienso todo lo contrario; pienso que si los tranvías han llegado a ser, por imposición de los hechos, un medio de transporte pasado de moda y no pueden resistir a la competencia de medios más modernos, no hay el derecho de imponer sacrificios al público ni restricciones odiosas a la libertad de trabajo, para mantenerles una situación financiera que han perdido por la acción de factores permanentes.

Es estupendo, realmente, que el gobierno argentino se crea obligado a restaurar el valor de acciones que ya no tienen cotización, y de capitales extranjeros que han mermado en una proporción enorme. ¿Eso es nacionalismo?

El proyecto dispone que el capital de la Corporación de Transportes se forme con-

centrando los de las distintas entidades que entran a «coordinarse»: ¿pero cuál es el capital de una empresa de cualquier clase, que trabaja a pérdida y no da dividendo desde hace muchos años? ¿Cuál es el capital de esa empresa? Debería ser igual a cero, o a diez, o a veinte, muy generosamente. Esta ley, sin embargo, está inspirada en el concepto de que el capital desvalorizado debe resurgir equiparado, no diré a 100 sino a 120, porque, fijado el interés enorme del 7 % a las acciones, va a valer no ya 100, sino 120.

¡Que se pongan en remate las líneas del Anglo Argentino, a ver qué oferta tienen! Una línea de tranvía de la Capital se vendió en remate; no lo ha recordado la comisión, y creo que ha debido recordarlo. La línea «Puerto y Ciudad de Buenos Aires» fué rematada por los martilleros Guerrico y Williams, y se vendió a un precio tal que no alcanzó a pagar las deudas que tenía la compañía y los accionistas no recibieron un peso. Hoy esa compañía se llama Buenos Aires Town and Dock Tramways Company.

Muy bien, señor presidente: eso prueba la situación del capital tranviario en Buenos Aires; en remate no vale nada, pero en el proyecto en debate vale 120.

Siendo esa la situación real no es admisible, ni justo, ni posible que este proyecto de ley se empeñe en galvanizar, por medios artificiales, una situación industrial que se ha derrumbado a impulso del progreso y del cambio de costumbres, que son conceptos y factores que no se pueden contrariar.

Se observa también en favor del proyecto, que si las compañías siguen trabajando a pérdida llegará el día en que tengan que parar, lo que traerá un gran trastorno al público, que todavía en buena proporción las usa, y al personal. Sin duda se producirían perturbaciones momentáneas en un caso así, porque si en vez de combatir a los automotores se les dejara desenvolverse en libertad, muy pronto habría el número de coches necesarios para llenar el vacío que dejara el tranvía.

Respecto del personal, sería más grave la situación; pero yo creo preferible pensar en la municipalización del servicio que en crear este monopolio contrario a las conveniencias públicas, a condición, naturalmente, de que la municipalidad comprara el material de las empresas, por lo que vale y no por un precio arbitrario y exorbitante.

¿Por qué razón no habrían de perder una parte de su capital las empresas tranviarias, si han tenido la desgracia de que el negocio que explotan se haya vuelto malo?

¿Acaso no hemos conocido empresas de servicio público que han liquidado perdiendo su capital?

¿Qué ha quedado de las grandes cocherías que existían en Buenos Aires? ¡Cuánto capital perdido! ¿Y los criadores de los caballos que se utilizaban en la tracción a sangre? ¡Cuánto capital perdido, también!

Si el propietario de un inmueble que compró en 1.000.000 de pesos lo vende en 500.000, porque no vale más, el gobierno no le indemniza la diferencia, y si lo ingresa en una corporación *sui generis* se lo recibirán por 500.000.

Si el dueño de una botica o de una zapatería se arruina, queda arruinado; pero tratándose del capital de los tranvías y ferrocarriles, ¡cuidado con tocar la reina!; es necesario que la acción que vale 100 siga valiendo 100, aunque el público no ofrezca por ella sino 10.

La comisión ha invocado en favor de este proyecto, el ejemplo de la unificación del transporte urbano en Londres, y le ha llamado ejemplo completo e impresionable, sin dar ningún detalle.

Cuando se presentan ejemplos de países extranjeros en esas condiciones, hay que ser prudente, porque las peculiaridades de una localidad o de un país pueden hacer que un organismo, susceptible de prosperar en un ambiente determinado, no lo sea en otro.

Dicho esto en general, con el solo objeto de prevenir errores, diré que me sorprende que se cite el ejemplo de Londres en este caso, porque este proyecto tiende a perpetuar el predominio del sistema de tranvías y la coordinación de Londres es una realidad, una coordinación de servicios de automotores y subterráneos, porque Londres, en su parte central no tiene tranvías.

Los señores senadores, a quienes hace un rato hice viajar a París, podrían ir a Londres, hacer un recorrido muy extenso y volver a Buenos Aires sin haber visto un tranvía. No creo que el transporte de pasajeros en las líneas de tranvías de Londres llegue al 25 % del total de pasajeros.

No es lo mismo coordinar servicios de ómnibus y subterráneos, que servicios de tranvías, porque los primeros siguen la corriente del progreso general y los segundos no. Y no es posible comparar la coordinación de Londres destinada a ampliar y mejorar las condicio-

nes del servicio, con esta coordinación de Buenos Aires que tiende a empeorar las condiciones del servicio, para salvar el capital de las empresas de tranvías.

La comisión, que ha citado el ejemplo de Londres, debió con mucho mayor razón pensar que hay en la República Argentina una gran ciudad que tiene monopolizado el servicio de tranvías, y estudiar las consecuencias que ello ha producido para traerlas a la observación y consideración del Senado, y no lo ha hecho.

En Rosario, la competencia de los ómnibus había colocado en malas condiciones a la compañía de tranvías que había tenido durante muchos años el monopolio del servicio tranviario, único que entonces existía, y al perder el monopolio, por la aparición de los ómnibus, amenazaba a la municipalidad con parar el servicio si no se le daba a ella el monopolio de los ómnibus. Era una compañía única de una red bastante extensa, que al electrificarse había adquirido las concesiones de las empresas similares.

El Concejo Deliberante de Rosario, a igual del Concejo Deliberante de la Capital, no hubiera concedido jamás el monopolio del servicio de tranvías y de ómnibus a ninguna empresa particular. Pero como siempre ocurren cosas inesperadas, estalló la revolución del 6 de septiembre, fué la intervención nacional a Santa Fe y el interventor, que había ido a presidir elecciones, se creyó autorizado a hacer lo mismo que hace hoy el Congreso, consideró que la intervención nacional en Santa Fe, podía resolver por sí un problema municipal de Rosario y concedió, en el período en que fué interventor el señor senador por San Luis, doctor Arancibia Rodríguez, a la empresa Belga de Tranvías de Rosario, el monopolio por 38 años del servicio de tranvías y de ómnibus, debiendo cesar los ómnibus existentes en sus servicios, sin indemnización.

No quiero apartarme de la cuestión y no voy a entrar a discutir si la intervención tenía o no facultades para proceder así, aunque no las tenía; ni si hubo acierto o error en la concesión que dió. Voy a ir directamente a examinar los defectos producidos por la municipalización de esos servicios en su estado actual.

El Concejo Deliberante de Rosario, elegido el 8 de noviembre, desconoció y declaró nula la concesión dada por la intervención, y le cupo el honor al intendente municipal demócrata progresista, don Esteban N. Morcillo, de hacer la primera municipalización del servicio de transportes urbanos en una gran ciudad argentina.

También le cupo el honor de subscribir el primer decreto abolicionista de las casas de prostitución, no obstante lo cual, hace pocos días, cuando el señor senador por Salta, doctor Serrey, informaba un buen proyecto que votó el Senado en ese sentido, cuatro años después de existir la ordenanza municipal del Rosario y tres años después de existir la ley abolicionista de la provincia de Santa Fe que en estos momentos la intervención viola, el señor senador, entre los antecedentes que dió al Senado, recordó un decreto del gobernador de Buenos Aires mandando clausurar algunas casas de esa clase y algunas opiniones individuales, de conservadores y socialistas, pero no tuvo recuerdo alguno para la primera ley y la primera ordenanza abolicionistas que han existido y que existen en la República Argentina.

Como he dicho, los ómnibus también se municipalizaron por el intendente Morcillo y se constituyó una empresa que se llamó mixta, pero, como la subscripción de acciones en el público fué poco numerosa, puede considerarse que en realidad se trata de una empresa municipal.

Bien; el resultado financiero fué favorable; en el último ejercicio creo que ha producido 730.000 pesos de utilidad. Pero el servicio —y esto es lo que le interesa al Senado— no obstante ser mejor que el que prestaba la empresa anterior no se puede comparar, con el de la capital de la República por el número relativo de vehículos que circulan y sobre todo, porque no existen colectivos; y no existen porque no pueden existir. La explotación del colectivo, cuando no es hecha por el mismo dueño del vehículo, resulta antieconómica para cualquier empresa. Pongan, pues, la barba en remojo los habitantes de la Capital. Creo, por eso, que habría sido más útil que la comisión se preocupara del ejemplo de Rosario y no del de Londres.

También se observa en Rosario, en el servicio municipalizado, que se acentúa la preferencia del público por el ómnibus y no por el tranvía. En estos momentos la municipalidad, bajo la intervención nacional transitoria, ha comprado 100 nuevos coches ómnibus que eran necesarios, pero a nadie se le ocurre que se vaya a extender una línea de tranvías.

En esta capital el servicio empeorará necesariamente, si se sanciona esta ley, por la supresión de los servicios que hacen competencia a los tranvías y por la elevación de las tarifas.

Este proyecto tiene algunas disposiciones destinadas a servir de defensa al interés público. Pero la inclinación en favor de las grandes empresas y la oposición a las explotaciones individuales, son tan visibles que esas medidas pierden, en realidad, su importancia.

Entre ellas señalaré la creación de la Comisión de Control, que tiene facultades apreciables ya que en algún caso podría llegar a imponerle a la corporación la creación de nuevos servicios y, en caso de negarse ésta a crearlos, darle la concesión a terceros. Esto, naturalmente, es una cosa que no sucedería porque la corporación, ante la amenaza de que se le diera el servicio a un tercero, lo crearía ella, aunque fuese a pérdida, porque ¡qué le importa la pérdida parcial si tiene la autorización de elevar las tarifas todo lo que sea necesario para obtener el interés asegurado del 7 por ciento!

Pero la experiencia nos enseña que bajo el actual gobierno, estas comisiones de control, cuando se trata de las grandes empresas, no tienen importancia.

La ley de carnes del año 1923, por ejemplo, creaba nada menos que la División del Contralor del Comercio de Carnes y le daba atribuciones para exigir a los frigoríficos la exhibición de sus libros. La comisión quiso proceder, pero los frigoríficos no le mostraron sus libros y el gobierno, en lugar de poner en vigencia la ley, se resignó inmediatamente a esperar que los tribunales dijeran si la ley era o no era constitucional y esperó doce años.

Con los particulares no sucede jamás eso. Los particulares cumplen las leyes y si alguien considera que una ley es inconstitucional, promueve juicio en los tribunales, reclama daños y perjuicios, pero la cumple. A los frigoríficos les fué perfectamente fácil no cumplir la ley de contralor.

Esa misma ley los hacía pasibles de multas; pasaron diez años sin que se les impusiera una multa. Por último se les impusieron multas, cuando ya era demasiado visible qué clase de clasificaciones fraudulentas de ganado hacían. No pagaron las multas. El ministro de Agricultura resolvió que se suspendiera el cobro de las multas hasta que decidieran los tribunales. Y se suspendió. Algunas multas se prescribieron.

Y en 1930, cuando el gobierno constitucional fué substituido por un gobierno revolucionario nacionalista, que aplicaba medidas de corte dictatorial en lo administrativo, en lo financiero y en lo político, en relación con las grandes empresas sucedió lo mismo: dió un decreto estableciendo el control de cambios y exigiendo a todos los exportadores de productos argentinos que declararan el precio de venta en destino y entregaran todo el cambio. Los comerciantes cumplieron el decreto, pero antes del mes y medio ya habían sido exceptuados los frigoríficos, permitiéndoles que no declararan el valor de venta de la carne en destino y que entregaran el cambio correspondiente a un aforo considerablemente inferior al valor de la carne en destino. A los tres años y medio se descubrió que eso sucedía, con motivo de la investigación del comercio de carnes. Pero no cambiaron las cosas. Yo propuse medidas para que reembolsaran la diferencia, que en los tres años y medio ascendía a más de 40.000.000 de pesos. La mayoría de la comisión no me acompañó, pensando en que debía hacer fe en que el Poder Ejecutivo reajustaría los cambios y cobraría la diferencia. Yo sostuve que eso no sucedería. Ha pasado año y medio y el gobierno no ha recuperado un centavo. ¡Siempre las grandes empresas privilegiadas!

Y cuando presenté el proyecto de investigación del comercio de carnes, el ministro de Agricultura dijo que no era necesario porque ya había otra comisión de control, la comisión angloargentina emanada del convenio de Londres, encargada de averiguar el precio de costo y el precio de venta de las carnes. Yo sostuve que el convenio de Londres expiraría antes de que la comisión se hubiera expedido. Y, efectivamente, el convenio de Londres ha expirado y la comisión no se ha expedido todavía porque los frigoríficos no le han entregado los libros.

Y en diciembre de 1934 la Corte Suprema falló el asunto de la inconstitucionalidad de la ley de carnes, en favor de la constitucionalidad, estableciendo que el gobierno tenía el derecho de examinar los libros de los frigoríficos. Entonces, nuevamente, volvió a decir el Poder Ejecutivo que la Comisión Investigadora del Comercio de Carnes ya no tenía razón de ser, porque ahora la Junta Nacional de Carnes, por medio de su personal insospechable de contadores, iba a hacer la investigación del precio de costo. Volví a decir que la Junta Nacional de Carnes no lo haría, porque sigue las inspiraciones del Poder Ejecutivo, que está siempre en favor de las empresas. Terminó la investigación sin que la junta hubiera hecho comprobación alguna, y han pasado casi dos años desde la sentencia de la Corte y no se tienen noticias todavía de que la Junta Nacional de Carnes haya hecho la investigación.

De ese tipo, pues, son las relaciones entre el gobierno y las grandes empresas. ¿Cómo se puede tener confianza, entonces, en que por la sola virtud de una Comisión de Control, creada por este proyecto, se vaya a impedir que el servicio de transportes urbanos desmejore, que desaparezcan los colectivos, que las tarifas no sean demasiado elevadas? La misma disidencia que ha fundado esta tarde el señor senador por San Luis, está demostrando que la desaparición de los colectivos será inexorable, si no se toma una disposición de esa clase, que les acuerde dos años de plazo. La comisión no quiere aceptar ni eso.

Dije que este proyecto deja pendiente la coordinación efectiva del transporte en común, para que la haga una comisión ulterior o la corporación misma, y que el proyecto no dice nada. Su articulado, fuera de la devolución del capital a las empresas tranviarias, se limita a enunciaciones generales y la coordinación verdaderamente dicha queda en veremos. Del proyecto emerge la certidumbre de que los colectivos desaparecerán, para que desaparezca de ese modo la competencia. No se preocupa de establecer normas de ninguna clase tendientes a mejorar el servicio, cuyas deficiencias afirma, pero no señala.

En los tres artículos de que consta, subdivididos en innumerables incisos y apartados de que ya se ha hablado, no adopta una sola disposición concreta de la que deba resultar un mejoramiento del servicio, y, en cambio, de la supresión total o parcial de los colectivos, resultará un empeoramiento que no es posible ocultar.

Vuelvo a repetir: salvada la situación financiera de las empresas de tranvías a costa del público y a costa de los colectivos, lo demás en el proyecto es una nebulosa.

Para la corporación, en cambio, hay en el proyecto ventajas considerables. Dejarán de pagar los impuestos que hoy pagan, tanto los que gravan las entradas brutas, como los demás, y ni siquiera pagarán el impuesto a la renta. Capitalizarán las sumas cuantiosas que adeudan hasta la fecha y podrán aumentar las tarifas, como ya lo dije, hasta el límite que sea necesario para asegurar el interés del 7 % y la amortización de su capital en 56 años y de un por ciento más para fondo de reserva y renovación. Entregará la corporación a la municipalidad, sin cargo, todas las líneas y materiales a los 56 años, pero, ya lo he dicho, no las regalará, porque se destina una parte de los beneficios durante los 56 años, para amortizarla.

El aumento de las tarifas no es posible en la actualidad debido a la competencia, y se hace posible.

La mayoría del Congreso que va a sustituir al Concejo Deliberante en un asunto netamente municipal, yo creo que debió tener la franqueza de decirle al pueblo de la Capital que habrá, por lo menos, tal límite para la suba de las tarifas. Estoy seguro que así habría procedido el Concejo Deliberante. El proyecto no lo dice; lo deja para que la corporación lo haga, y la corporación lo hará.

El transporte urbano de pasajeros asciende por lo menos a 900 millones de personas por año; un aumento de 3 centavos representaría 27 millones de pesos, que tendrá que desembolsar el pueblo de la Capital, por un servicio que será peor que el de hoy, y hay muchos motivos para temer que el aumento sea de 5 centavos y no de 3, equivalente, en ese caso, a 45 millones.

Aparte de este perjuicio general para el público, está el perjuicio particular para los que necesitan andar ligero; hoy andan en los colectivos, que hacen competencia al taxímetro. El colectivo compite con el taxímetro y lo perjudica, lo que ha dado un carácter emocionante a la huelga que han hecho los taxímetros defendiendo los derechos de sus rivales.

Mañana, el pasajero del fondo del municipio que no pueda avenirse a la lentitud del tranvía, tendrá que usar como antes el taxímetro; y la diferencia no será de centavos, sino de pesos.

Otra particularidad de este proyecto, es la de no preocuparse de los intereses que hiere, cuando no son los intereses de los tranvías, y puedo remitirme a una parte de la exposición del señor senador por San Luis para demostrarlo. El informe de la comisión omite que la desaparición de los colectivos arruina a los gremios industriales que se han desenvuelto a la sombra del progreso de la autolocomoción, aplicada al transporte de pasajeros.

Los representantes de esos gremios han acudido a la comisión y han presentado notas. No han sido tomadas en cuenta, no han sido rebatidas, y la primera vez que se ha hablado de esas presentaciones, es esta tarde cuando el señor senador por San Luis leyó dos párrafos de una nota del gremio de carroceros que yo tenía aquí para leer, y que no lo he de hacer ahora, por esa razón.

Se recuerdan en esa presentación los perjuicios que causa la injusticia con que se procede pero he de leer tan sólo uno de los pá-

rrafos que no ha leído el señor senador por San Luis, y que refleja bien el concepto popular que hay sobre este proyecto. Dice así:

«El proyecto en cuestión, no contempla la estabilidad de las tarifas ni el destino de los capitales automotores invertidos y comprometidos en la esperanza de un futuro mejor, sino que centraliza en forma omnímoda a todos los medios de traslación existentes, promoviendo en consecuencia, un amplísimo privilegio a favor de los capitales tranviarios, en detrimento directo de los capitales menores que están constituidos por los transportes automotores, tal como lo es el sistema de autos colectivos que no obstante, es un servicio eficiente, económico y de suma utilidad pública.»

Lo que expresa esta nota es la pura verdad; los capitales menores, los que corresponden a los ómnibus y colectivos, podrán recibir a lo sumo la indemnización del valor de los vehículos menos el deterioro por el uso, y los grandes capitales desvalorizados resurgirán de sus cenizas como el ave fénix.

Búsquese en el proyecto un solo artículo, menos que eso, una sola cláusula, menos todavía, una sola palabra que pueda ser considerada como una valla opuesta a una suba excesiva de tarifas, o a la valorización de los capitales desvalorizados. No se la encontrará.

El informe dice en la página 156: que los beneficios de la Corporación estarán limitados de manera «de asegurar a los capitales invertidos y reconocidos un interés suficiente.»

Yo me pregunto si los capitales invertidos en acciones que están afectados en la actualidad por un enorme quebranto pueden aspirar a ser reconocidos como si fueran capitales invertidos actualmente. Habría bastado en caso negativo decir «capitales que se reconozcan» pues la expresión complementaria «capitales invertidos» parece indicar los capitales originarios. No teniendo ese significado, concurre a crear confusiones hoy, y pleitos mañana.

El artículo 2º, inciso *c)*, apartados *a)* y *b)*, es impreciso y además autoriza señor presidente, una indemnización a las empresas que, teniendo concesiones a perpetuidad o de plazo mayor de 56 años, tengan que cesar a los 56 años. Dice así, textualmente: «En lo que se refiere a las empresas que poseen concesiones a perpetuidad o a un plazo mayor de 56 años, además de lo establecido en los incisos *a)* y *b)* la comisión especial tendrá en cuenta cada caso particular de modo equitativo.»

¿Qué quiere decir esa disposición obscura e imprecisa? ¿Con qué fin tendrá en cuenta la comisión especial de un modo equitativo, cada caso particular? Evidentemente, para indemnizar a las compañías o a las concesiones a perpetuidad o de un plazo mayor que 56 años, el valor del mayor tiempo de explotación que pierden.

Tienen concesión a perpetuidad el subterráneo Lacroze, todas las líneas a nivel de la empresa Lacroze existentes en 1904, la línea Puerte y Ciudad de Buenos Aires, que fué vendida en subasta pública, como lo dije hace un rato, a consecuencia del resultado negativo en su explotación y que fué adquirida por la sociedad actual Buenos Aires Town and Dock Tramways Co., las líneas de la ley número 4.113 y las líneas de la ley número 8.160.

Yo desearía saber cómo interpreta la comisión la disposición que he citado, porque la considero obscura y ambigua. Desearía saber si la comisión entiende que corresponderá indemnizar a las empresas que he enumerado, por el menor tiempo de explotación.

Sr. Sánchez Sorondo. — ¿Es una pregunta? Si el señor senador me permite, se la voy a contestar luego en la oportunidad de rebatir su discurso. La dejo anotada.

Sr. de la Torre. — Me extraña la contestación; yo creo que la comisión debe dar informes a los senadores, cuando los necesitan.

Sr. Sánchez Sorondo. — El senador quizás no me ha oído.

Sr. de la Torre. — Sí he oído, que va a contestar después, pero debe hacerlo ahora.

Sr. Sánchez Sorondo. — Lo haré al contestar su discurso, en la sesión de hoy.

Sr. de la Torre. — Sería mejor ahora.

Sr. Sánchez Sorondo. — En su oportunidad, señor senador.

Sr. de la Torre. — ¿Y por qué no contesta ahora?

Sr. Sánchez Sorondo. — Porque yo soy el juez de la oportunidad, y no el señor senador.

Sr. de la Torre. — La comisión debe contestar inmediatamente, si cree que corresponde indemnizar...

Sr. Sánchez Sorondo. — He dicho que lo haré en su oportunidad y no cuando se le ocurra al señor senador.

Sr. de la Torre. — No es que se me ocurra sino que tengo derecho. Dejo constancia de que este artículo 2º está redactado de tal modo...

Sr. Sánchez Sorondo. — El señor senador no lo interpreta como debe interpretarlo y yo se lo voy a demostrar porque el señor senador no quiere leer el primer artículo y no es por falta de tiempo.

Sr. de la Torre. — No contesta.

La posibilidad de una indemnización implicaría una incongruencia de parte de la comisión, con los hechos que ella misma ha admitido. La comisión reconoce que las empresas están en malas condiciones, que no realizan utilidades, que no hacen el servicio de sus deudas, que no pagan a la municipalidad los impuestos, que no pagan los aportes a la Caja de Jubilaciones, que no pagan el pavimento. Todo eso lo reconoce la comisión.

Y, ¿entonces qué sentido tiene esta cláusula que admite una indemnización? ¿Cómo puede tener derecho a una indemnización por menos tiempo de concesión una empresa que no obtiene beneficios? ¿Cómo se le va a indemnizar la utilidad de un negocio que da pérdidas?

Si una vez aprobada esta ley la situación de las empresas cambiara, no sería por el valor de la concesión,, sería por las libertades enormes que le acuerda este proyecto.

¿Y entonces, señor presidente, si la munificencia sin precedentes del gobierno argentino, si el aumento de las tarifas, si la supresión de la competencia permiten que un capital perdido se transforme en un capital vivo, que va a redituar un 7 % y que las acciones desvalorizadas vuelvan a cotizarse a la par o arriba de la par, y a las compañías favorecidas tan excepcionalmente se les deja un plazo de 56 años en el cual se le devolverá íntegramente su capital mediante un tanto por ciento de la amortización acumulativa, qué menos que imponerles la caducidad sin cargo de su concesión a los 56 años?

Sin embargo, el proyecto habla, y bien claro, de indemnizar «equitativamente». Término elástico, término peligroso, término obscuro que diseña desde ya un pleito en perspectiva y un juicio de árbitros, en que la municipalidad, como siempre, en los juicios de árbitros será condenada a pagar quien sabe cuanto: 20, 30, 40 ó 50 millones.

La comisión podrá contestar de cualquier modo la pregunta que he hecho al señor miembro informante, pero la comisión no puede pensar que este artículo no deba aclararse. Es absolutamente indispensable aclararlo o suprimirlo. Precisamente, porque el Senado de la Nación le arrebata al Concejo Deliberante el derecho de resolver un gran asunto edilicio, no es posible que exponga a la municipalidad en esta forma, a pleitos peligrosos e indemnizaciones inciertas.

Esta cláusula inconcebible me bastaría para rechazar de plano este proyecto, aunque no mediara ninguna de las otras circunstancias a que me he referido.

La redacción confusa no tiene explicación y hace el juego al interés de las compañías, que pretenderán, después, ser indemnizadas. No puede crearse y mantenerse el peligro de una indemnización absurda emanada de una redacción de mal augurio.

La estimación del monto de los capitales a reconocerse, no puede tampoco quedar en la incertidumbre, porque eso puede dar lugar a que se reconozcan capitales a la par, que a lo sumo podrán representar el 25 %, si lo representan.

Reconocidos los capitales tranviarios en todo su valor originario, el provecho de las empresas sería colosal, y surge por sí solo. El capital originario en acciones y sus acrecimientos posteriores en concepto de mejoras, se pretende, en números redondos, que es de 500.000.000. Esta tarde dijo el señor senador por San Luis que eran 360.000.000; sin embargo, sólo el Anglo Argentino pretende tener hechas inversiones por 21.140.000 libras, equivalente a 317.000.000 al cambio de 15.

Si el estado precario de los negocios ha desvalorizado ese capital, aunque más no sea en un 50 %, lo que es poco, pues las acciones de las empresas tranviarias prácticamente valen muy poca cosa, la ganancia efectiva e inmediata para las acciones, por obra de esta ley, sería de 250.000.000 de pesos. Las acciones que no valen nada subirán arriba de la par, al anuncio de una renta segura del 7 % y de una amortización del ½ %, garantizada por el aumento de las tarifas, por la supresión de la competencia de los impuestos y por las demás ventajas que acuerde este proyecto.

Si el Congreso no determina de antemano cuál es el valor que ha de reconocerse a los capitales tranviarios que resuciten y lo deja librado a lo que se arregle más adelante, cualquier cosa será posible.

Para cumplir con mi conciencia, voy a formular una moción de aplazamiento en estos términos: «La comisión requerirá de las empresas la declaración del monto máximo de los capitales, cuyo reconocimiento pretenden, y lo apreciará teniendo en cuenta la desvalorización de los capitales tranviarios en la Capital de la República, causada especialmente por la competencia de los automotores. Dictaminará también acerca del sentido y alcance de la cláusula del artículo 2º del proyecto, que sugiere la posibi-

lidad de una indemnización en favor de las empresas que tengan concesiones a perpetuidad o de un plazo mayor de 56 años. Entretanto, se aplaza la consideración de este asunto». Después que haga unas pocas consideraciones más, voy a pedir que se vote esta moción.

Si quisiéramos sintetizar en un ejemplo concluyente toda la pasión que anima al Poder Ejecutivo nacional y al comunal en favor de de los tranvías y en contra de los sistemas que les hacen competencia, se ofrecería el reciente atentado cometido por el intendente municipal con motivo del uso legítimo del derecho de huelga pacífica del gremio de colectivos, en un asunto en que nadie puede poner en duda que se afectan sus intereses fundamentales.

No se puede admitir que el intendente municipal equipare un servicio público indispensable con un servicio público concurrente o complementario, ni que olvide que una cosa es la paralización total de un servicio público indispensable y otra la paralización de las actividades de una de las entidades que concurren a prestar el servicio de transportes que no implique la suspensión de ese servicio.

Cuando un pasajero no encuentra un colectivo o el colectivo no corre, puede tomar un tranvía o un ómnibus, y según el sitio en que se encuentre, puede tomar el subterráneo o el tren. Muchas veces, ayer mismo, hemos visto una huelga de taxímetros, que se encuentran más o menos en las condiciones de los colectivos, y representan un movimiento mayor que éstos, y nunca se han requisado los coches ni se ha puesto fuera de la ley a los choferes.

Lo que ha hecho la intendencia es insólito, e ilegal, a tal punto que no necesita mayor comentario. Es, además, una actitud contradictoria, porque el proyecto tiende a la supresión de los colectivos, porque no los considera un servicio indispensable; al contrario, los considera perjudiciales, y el cese incautándose de los colectivos se funda en que se suprime un servicio indispensable. Es una contradicción visible.

No quiero dejar de decir ahora que entre las versiones circulantes alrededor de este proyecto figura la de que la aprobación de esta ley forma parte de lo que el Poder Ejecutivo habría ofrecido para obtener mejores condiciones en el convenio que tramita sigilosamente para la exportación de carnes argentinas a la Gran Bretaña.

En los países organizados, las negociaciones diplomáticas comerciales no son secretas. En los parlamentos se les hace preguntas a los ministros y los ministros contestan. No se concebiría allí que un asunto que representa para el comercio ganadero argentino un interés tan grande, como es la imposición de un arancel de 30 pesos por novillo que se importe a Inglaterra, pueda mantenerse en la reserva absoluta en que lo mantiene desde hace meses el Poder Ejecutivo. Tampoco se concibe en esos países una pasividad, en los intereses amenazados, como la que muestran los ganaderos argentinos.

En este caso, al votarse el proyecto, sólo se sabe extraoficialmente que las negociaciones están interrumpidas desde el mes de julio, a raíz de la reiteración, por parte del gobierno inglés, de su proyecto de implantar el impuesto de 30 pesos por cabeza. Después de eso el doctor Le Breton volvió a Francia y el Poder Ejecutivo argentino no deja traslucir la menor noticia.

Esa actitud es la que da pábulo a esta versión, que explica el empeño del Poder Ejecutivo por obtener el monopolio de los transportes y el aumento de las tarifas en beneficio, en primer término, de capitales ingleses, como actos que favorecerían la obtención de condiciones menos severas de parte del gobierno inglés.

Bien; si eso no fuera exacto — que puede no serlo —, el gobierno no podría quejarse; al contrario, lealmente tendría la obligación de reconocer que esos comentarios son una consecuencia de su política de tapujos en los asuntos comerciales que hieren intereses de tal magnitud. Y todo eso, naturalmente; coordinado, diríamos, con su actitud constantemente favorable a los monopolios, contrarios a los intereses públicos.

Bien; voy a terminar, señor presidente. Me he extendido mucho más de lo que había pensado.

Recordé el caso de París donde ya hace cosa de un año se suprimieron los tranvías; el caso de Londres, donde no andan sino por los suburbios. Podría agregar el caso de Nueva York, donde se han levantado gran cantidad de líneas. Los tranvías van siendo eliminados de todas partes, porque hacen perder tiempo, y en el siglo XX el tiempo es oro.

En esta Capital el pasajero está conforme en muchos casos en pagar más si lo llevan más ligero. Más allá de ciertas calles el colectivo cobra 20 centavos, el tranvía cobra 10, y sin embargo los colectivos corren atestados de pasajeros.

Suprimir el microbús y obligar a andar en tranvía equivale a disminuir el rendimiento de las actividades individuales por pérdida de

tiempo y a dañar, de reflejo, la economía general. Los tranvías son hoy radiados en las grandes ciudades, como los barcos viejos son radiados en las grandes escuadras; y en el momento en que eso ocurre, Buenos Aires va a restaurarlos. Es justo decir que Buenos Aires no va a restaurarlos. El Concejo Deliberante de Buenos Aires celoso de los intereses municipales y más conocedor de ellos que el Congreso, no los habría restaurado. Son los senadores y los diputados de las provincias, inmiscuyéndose en un asunto genuinamente comunal, los que van a condenar al municipio a que durante medio siglo haga del tranvía anticuado su medio principal de transporte urbano.

El Concejo Deliberante, he dicho, más informado que el Congreso en materias edilicias no lo habría hecho nunca, y se ha traído el asunto al Congreso por esa razón, para rehuir el repudio popular.

Con estas observaciones dejo fundado mi voto en contra de un proyecto que considero perjudicial, no sólo para los intereses de un gremio determinado de propietarios o de conductores de vehículos de transporte urbano, sino para los intereses permanentes de la Capital.

Y ahora, señor presidente, pido que se vote la moción de aplazamiento que formulé anteriormente.

Sr. Presidente. — Está en discusión la moción de aplazamiento formulada por el señor senador por Santa Fe.

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

Sr. Suárez Lago. — Pido la palabra.

Señor presidente: Le voy a pedir al señor senador por Santa Fe quiera postergar la votación sobre el pedido de aplazamiento que acaba de formular, hasta tanto el miembro informante de la mayoría de la comisión haya replicado a todos los discursos que se pronuncien impugnando el despacho. Mientras tanto, no es posible pronunciarse sobre el aplazamiento que se propone, desde que no se le ha dado todavía tiempo al miembro informante de la mayoría de la comisión, — insisto — para replicar los discursos pronunciados en contra del despacho de la misma.

Así es que si se vota ahora, anuncio que voy a votar en contra.

Sr. de la Torre. — Lo presumía. Que se vote ya mismo.

Sr. Suárez Lago. — ¿Cómo dice, el señor senador?

Sr. de la Torre. — Que presumo que la mayoría ha de votar en contra.

Sr. Suárez Lago. — ¡El señor senador no puede presumir nada!

Dejo constancia, así, de las razones por las cuales voy a votar en contra del pedido de aplazamiento que ha propuesto el señor senador por Santa Fe.

Sr. Presidente. — Si no se hace uso de la palabra se va a votar la moción de aplazamiento formulada por el señor senador por Santa Fe.

—Se vota y resulta negativa.

Sr. Sánchez Sorondo. — Señor presidente: Como sé que hay algunos señores senadores que van a impugnar el proyecto, deseo hablar después haciendo uso de un derecho que tácitamente me acuerda el reglamento en ese sentido, dado que, hasta ahora, con excepción del señor senador por Santa Fe, el debate se ha desarrollado entre miembros de la comisión, pues al informe escrito de la mayoría ha seguido la objeción de la minoría y la observación del señor senador por San Luis, miembro también de la comisión en disidencia. Corresponde por esto que si algún otro señor senador quiere hacer observaciones en general al proyecto, las haga ahora, para que yo, al final, recoja como pueda, las observaciones que se formulen.

Sr. Eguiguren. — Pido la palabra.

Comprenderá el señor senador por Buenos Aires que después de las manifestaciones que formuló al principio de esta sesión, me resulte violento no poder complacerlo. Ayer se lo expresaba en privado: qué deseaba escuchar al señor senador por Buenos Aires previamente; y daba mis razones. El informe escrito presentado — salvando los respetos debidos — en mi concepto, no dice nada, y entonces interesaba conocer los fundamentos de la comisión. Parte los ha dado el señor senador por San Luis, con elocuencia y con mucha precisión, desde su punto de vista; pero, en realidad, me interesa escuchar al señor miembro informante de la comisión. Es posible que pueda variar mi criterio después de escuchar esos datos, y entonces me ha de resultar interesante, desde mi punto de vista, oír a la comisión.

Sr. Sánchez Sorondo. — El informe de la mayoría ha sido dado por escrito. Si ese informe no satisface al señor senador, yo no puedo mejorarlo.

Sr. Eguiguren. — Vuelvo a repetir; lo he dicho con entera sinceridad: el informe por escrito de la comisión da la sensación, para

los que actuamos ante los tribunales, de esos casos de pleitos perdidos, en que en vez de concretarse al asunto, se habla de generalidades, de vaguedades y de aspectos teóricos para salir del paso.

De manera que, concretamente, no habría nada. Supongo y espero que habrá más que ese informe escrito y por eso deseo escuchar al señor senador por Buenos Aires.

Sr. Presidente. — El asunto está reglamentariamente resuelto. Si ningún señor senador hace uso de la palabra, se va a votar en general el despacho de la comisión.

Sr. Bravo. — Pido que la votación sea nominal.

Sr. García Fernández. — Pido la palabra.

Comprendo que el Senado estará fatigado con este debate prolongado, pero como soy único representante de un partido en este recinto, deseo pronunciar unas breves palabras para fundar mi voto.

El asunto de la coordinación del transporte, que originariamente debería ser solamente un problema técnico y administrativo, diré así, se ha convertido, por virtud de las circunstancias, en un problema de proyecciones nacionales. Y si bien en el recinto se han guardado las formas, como corresponde a todo debate entre los señores senadores, no podemos menos de recoger las versiones que circulan profusamente, de que los senadores que van a votar el despacho de la mayoría de la comisión, se disponen a entregar los transportes de la Capital al capitalismo extranjero.

Yo, señor presidente, pertenezco a un partido democrático, y aun cuando no tengo ningún mandato imperativo, creo que faltaría a mi deber si mi voto, favorable en este caso, importara aseverar lo que se dice.

El capitalismo, señor presidente, para mí es lo mismo, ya sea extranjero o sea nacional, siempre que respete las leyes del país. Si no las respetara, habría llegado el momento de que este Congreso y el Poder Ejecutivo lo hicieran encuadrar dentro de la ley. Mientras tanto, no veo ningún peligro en que se organice una sociedad, un consorcio que dirija los transportes en la Capital, aunque en él participen capitales extranjeros.

Es evidentemente, señor presidente, un anhelo de todo argentino que nuestro país pueda independizarse financieramente, pero, desgraciadamente, esto no es por el momento posible, y mientras esto no sea posible los capitales extranjeros no tienen por qué ser tratados de diferente manera que los capitales nacionales, porque ellos también contribuyen a la grandeza de nuestra patria.

Tampoco creo que esta cuestión del monopolio de transportes en las capitales pueda encararse bajo el punto de vista del izquierdismo o de las derechas, de la democracia o de la aristocracia o el fascismo. En Londres, como dice el informe de la mayoría, durante el gobierno laborista se ha hecho el monopolio del transporte en la ciudad de Londres. De manera que bajo ninguno de esos dos aspectos me siento molesto al votar el despacho de la comisión. Lo que sí observo es que la ley es bastante vaga y ambigua; tiene numerosas lagunas, que han destacado con elocuencia los señores senadores por la Capital y por Santa Fe. Pero entiendo que en una ley no se pueden contemplar todos los detalles. El Poder Ejecutivo de la Nación, al reglamentarla, tendrá en cuenta los diferentes puntos que han sido motivo de discusión por considerarse que no son suficientemente claros. Al reglamentar con equidad la ley, evitará que se cometan las injusticias que se han señalado.

La comisión especial a designarse por disposición del artículo 2º de este proyecto, es a mi juicio la que tendrá que resolver la parte más importante del mismo, ya que deberá determinar los capitales de las empresas que ingresen a esta corporación, y tendrá que proceder con criterio ecuánime al fijar el valor de esos capitales, pues de lo contrario podríamos encontrarnos con que las empresas aparezcan aportando capitales demasiado altos, en relación al exacto valor de los mismos. La tasación que deberá realizarse para fijar definitivamente su valor ha de ser, pues, tarea importante y sumamente delicada.

También deberá contemplar la situación de los dueños de automóviles colectivos. No deberá limitarse tan sólo a expropiar el vehículo por su valor intrínseco, ya que ese vehículo constituye no sólo un capital, sino a la vez un instrumento de trabajo, y en la indemnización, también deberá comprenderse el valor que ello representa.

Espero, que el Poder Ejecutivo en la reglamentación de la ley, al proceder con la ecuanimidad que lo ha caracterizado hasta ahora en sus actos, se preocupará de hacer respetar todos los derechos, tanto los del pueblo que se vería perjudicado con una inflación injustificada del capital de las empresas, como los intereses particulares de los que trabajan con automóviles propios en las líneas de colectivos.

Sr. de la Torre. — ¿Me permite el señor senador una interrupción? El proyecto de ley

en discusión establece que la indemnización a abonarse consistirá en el valor corriente del vehículo expropiado, menos el desgaste causado por el uso. El Poder Ejecutivo al reglamentar la ley no podrá apartarse de su texto.

Sr. García Fernández. — Pero el Poder Ejecutivo podrá contemplar la situación especial en que se encuentran los dueños de automóviles colectivos, haciéndoles ingresar en la corporación con sueldos que le compensen la expropiación del vehículo propio usado como instrumento de trabajo.

Sr. de la Torre. — Eso es: el salario como única compensación a que tienen derecho millares de hombres, que lograron independizarse y trabajar por cuenta propia.

Sr. García Fernández. — Permítame el señor senador; voy a continuar.

De modo, señor presidente, que teniendo fe en los procedimientos del Poder Ejecutivo, y creyendo que procederá con el patriotismo que hasta ahora ha demostrado, es que daré mi voto en favor de este proyecto, en la convicción de que con ello no comprometo la autonomía del país, ni entrego el sistema de transportes de esta ciudad a los capitales extranjeros; como también que al hacerlo así, no infrinjo ninguna norma democrática, ni ninguno de los principios que sustenta mi partido.

Sr. Sánchez Sorondo. — Pido la palabra.

Sr. Presidente. — Voy a consultar al Honorable Senado si no desea pasar a cuarto intermedio para reanudar después la sesión. Como la Cámara hace cinco horas y media que sesiona, podría estar fatigada.

Sr. Sánchez Sorondo. — A un breve cuarto intermedio.

—Asentimiento.

Sr. Presidente. — Invito a los señores senadores a pasar a un breve cuarto intermedio.

—Así se hace. Era la hora 21 y 30.

—Siendo la hora 22 y 20 dice el

Sr. Presidente. — Continúa la sesión. Tiene la palabra el señor miembro informante de la comisión.

Sr. Sánchez Sorondo. — Cuando el señor presidente de la Comisión Especial de Transportes me pidió, en nombre de la mayoría, que fuera el miembro informante de este asunto, accedí de inmediato, creyendo cumplir con un deber.

Son conocidas del Senado las incidencias que determinaron la composición de dicha comisión, a la que me incorporé en los últimos tiempos. Pero no podía excusarme de asumir la responsabilidad a que se me invitaba, por cuanto reivindico, y ahora más claramente que nunca, después de algunos de los discursos que hemos escuchado, el honor de haber promovido como ministro del Interior del Gobierno Provisional, el estudio de esta cuestión, que hoy se viene a resolver en el proyecto de ley que estamos discutiendo.

Y es bueno decir estas palabras, señor presidente, para desvirtuar todo lo que hay de solapado en las imputaciones que se han escuchado. Yo afronto públicamente todas las posiciones que adopto, y cuando tengo que decir alguna cosa, la digo con sus propios términos; no sugiero ni insinúo.

Aquí se nos quiere presentar como los defensores interesados del capitalismo extranjero, como a los que pretendemos entregar el país maniatado a las combinaciones arteras de los que quieren comerciar hasta con nuestra dignidad, nuestro decoro y nuestra soberanía.

Yo no soy un defensor del capitalismo extranjero, como notoriamente lo acredita mi actuación, y es bien sabido que mi voz ha sido siempre de las primeras en alzarse contra lo que yo conceptúo los avances de ese capitalismo, lo que yo creo que son verdaderos monopolios. Y hoy mismo, señor presidente, doy la prueba fehaciente de ello, habiendo promovido en el seno de la Comisión Especial de Transportes la cuestión de que es indispensable primero, antes de dar la ley de la coordinación nacional, estudiar la manera de que las empresas de ferrocarriles se constituyan como sociedades argentinas, y doy la segunda prueba con este despacho, en el que sociedades extranjeras se convierten en una sociedad argentina, no solamente desde el punto de vista legal por su personería jurídica; no solamente desde el punto de vista real porque los capitales están radicados aquí, sino porque vienen a formar parte de ella la intendencia de la Capital y el gobierno de la Nación, y porque esa sociedad es una corporación controlada por una comisión especial compuesta por tres ciudadanos nativos argentinos, nombrados por el Poder Ejecutivo, con acuerdo del Senado.

Y, caso curioso, la oposición a este proyecto lo tilda de no ser argentino, precisamente

cuando realiza la nacionalización de las empresas de transportes en común, en la Capital de la República, y cuando se las somete a la autoridad superior del gobierno de la Nación, en su manejo y administración y en su control.

Decía, señor presidente, que como ministro del Interior había planteado la necesidad de resolver este complicado problema, a solicitud de la Intendencia Municipal, que se había visto en la necesidad de acudir al gobierno para resolver el grave conflicto creado a las empresas tranviarias por la aplicación de la ley número 11.544.

Los señores senadores saben que dicha ley dictada por el Congreso en las postrimerías de la presidencia del señor Irigoyen, reducía la jornada de trabajo a 8 horas diarias. Y esta reducción afectaba fundamentalmente los servicios de dichas empresas, desde el punto de vista técnico y económico.

El gobierno irigoyenista suspendió por decreto la aplicación de esta ley, pero como esta suspensión no podía ser mantenida indefinidamente, el Gobierno Provisional contrajo el compromiso de reglamentarla y aplicarla a partir del 1º de enero de 1931, lo que cumplió, como todas sus promesas, estrictamente.

El intendente municipal dirigió entonces al gobierno una nota exponiendo la situación de las empresas, y el gobierno, en un fundado decreto que es el origen de todos los estudios que después se realizaron por las distintas comisiones, expresó en uno de sus últimos considerandos: «Que para que el estudio del problema se realice con seriedad y que las soluciones que resulten sean eficaces, es menester que la comisión que lo efectúe lo divida en dos partes: 1º La comprobación del estado económico y financiero real de las empresas de transportes y de sus respectivos obreros para establecer la realidad y exactitud de sus afirmaciones.

«A este efecto deberá requerir como condición esencial la presentación amplia sin limitación o reserva alguna de todos los elementos de contabilidad y otra documentación que considere necesarios. Segundo, una vez realizado este estudio complementario, la comisión con los representantes de las empresas y obreros en la forma que se establece, aconsejará las resoluciones a que haya lugar sobre organización del transporte en la ciudad».

Esta comisión se nombró, pero como el decreto llevaba fecha 7 de abril de 1931, y el ministro del Interior que lo subscribió renunció pocos días después, la comisión se desintegró porque parte de los funcionarios que la formaban renunciaron también a sus cargos o fueron designados en otros.

Con estos antecedentes, no podía considerar sino un deber, aparte del que como senador miembro de la comisión me correspondía, afrontar las incidencias de este debate en el que no se pone, como el Senado habrá visto, toda la buena voluntad que debía ponerse para llegar a entenderse sobre bases de una recíproca estimación.

Me ha de excusar el Senado si mi exposición resulta un tanto desordenada.

He tomado, a medida que los oradores se expedían, notas de las principales objeciones que han formulado. Las voy a contestar por el orden que fueron hechas, deteniéndome en las que yo juzgue de mayor importancia. Pero antes, quiero dejar establecido también cuál es la posición de la comisión en el debate.

La comisión ha considerado esta cuestión como un grave problema de gobierno, que podría sintetizarse en la siguiente forma: asegurar el transporte en común en la zona urbana dentro las mejores condiciones posibles de higiene, seguridad, comodidad y rapidez y economía.

Ese transporte en común de los pasajeros de la capital y de los alrededores, ¿se realiza en las condiciones requeridas? Yo afirmo categóricamente que no. Algunas de estas condiciones podrán aparentemente estar cumplidas con el pésimo sistema, con el caótico sistema de transportes que hoy sufre la Capital; pero las condiciones fundamentales de seguridad, higiene, de rapidez y exactitud en los horarios, las condiciones que permitan la aligeración —diré así— del tráfico en la Capital, que permitan un verdadero ordenamiento de lo que podríamos llamar las bases de las concesiones que emplean las empresas respectivas, eso no existe. Lo que sí existe es lo que impresiona a primera vista a cualquiera: la rapidez, el atropello de los ómnibus y colectivos, que causan numerosos accidentes, lo que parece no interesar a algunos oradores, pero sí preocupa a los hombres que buscamos realizar una obra eficiente y queremos que el servicio de transportes urbanos de la Capital se realice en condiciones que puedan parangonarse a las que hoy rigen en las mejores capitales del mundo.

¿Cómo se realiza el transporte en la Capital, señor presidente? Los elementos que se utilizan son: 1º los tranvías y los subterráneos; 2º los ómnibus; 3º los colectivos. Me estoy refiriendo a los sistemas de transportes en común.

Nada más dispar, nada más desordenado, nada más inequitativo que las condiciones en que cada uno de estos sistemas de transporte presta sus servicios, desde el punto de vista de las tarifas, desde el punto de vista de los horarios, desde el punto de vista de los impuestos y desde el punto de vista de las responsabilidades.

Tengo aquí un cuadro comparativo, que informa con exactitud de las diferencias a que acabo de referirme.

Tarifas. Los tranvías y subterráneos cobran diez centavos y a los obreros cinco centavos; los ómnibus, diez y quince centavos, sin rebaja para obreros; los colectivos, de diez a cincuenta centavos, sin rebaja.

Horarios. Los tranvías y los subterráneos y los ómnibus tienen horarios rígidos; los colectivos tienen un servicio flexible, de acuerdo al movimiento; su única obligación es tener un coche por cada kilómetro de recorrido.

Impuestos. Los tranvías y los subterráneos, el 6 % del ingreso bruto; el 12 % adicional del ingreso en exceso de 50.000 pesos por año y por kilómetro de vía; patente anual de 50 y 100 pesos por cuadra de vía simple y doble; sueldos de inspectores municipales; impuesto de concesión de 300 y 500 pesos por cuadra de vía y todos los otros impuestos de carácter general, como contribución territorial, obras sanitarias, impuesto municipal, derechos de aduana, etcétera. Impuesto de pavimentación: hasta 1932, los tranvías pagaron, de acuerdo con las leyes números 4.391 y 7.091, la cuarta parte de los pavimentos construídos en todas las calles que recorrían; a partir de 1933, esta contribución corresponde al importe de una franja de pavimento de 15 centímetros a cada lado de cada riel, de acuerdo a la ley número 11.593.

Por impuestos anteriormente enumerados, se abonó en 1928 $ 6.900.000; en 1935, $ 3.477.000; por impuesto de pavimentación se ha abonado en 1928, $ 539.000 y en 1935, $ 940.000.

Esta es la carga de los tranvías. Los ómnibus, nada, absolutamente nada. Los colectivos, nada, absolutamente nada.

Los tranvías y subterráneos proveen uniformes gratuitamente a todo su personal; los ómnibus, por excepción; los colectivos, jamás.

Los tranvías y subterráneos cumplen con todas las leyes sociales: la ley de accidentes número 9.688, la ley número 11.544, de jornada legal; tienen mutualidad para el personal y las familias, en cuyos gastos participan. Los ómnibus sólo cumplen con la ley de accidentes y no tienen jornada legal. Los colectivos no acatan ninguna ley social, no acatan la ley de accidentes número 9.688, porque los obreros del colectivo son en su mayoría dueños de coches y trabajan de 10 a 14 horas diarias, con el peligro que estas condiciones onerosas supone para el obrero y para la seguridad de los pasajeros.

En materia de jubilación, los obreros tranviarios gozan de la jubilación de la ley número 11.110. Los empleados de los ómnibus, de ninguna; los empleados de los colectivos, de ninguna. En materia de seguro contra accidentes, los tranvías y subterráneos responden por todos los daños que causan a personas y cosas; los ómnibus, salvo pequeñas empresas, que pueden desaparecer a raíz de un accidente grave, también responden por los daños que causan a personas y cosas; los colectivos jamás, por tratarse en su mayoría de obreros no solventes, que no responden por las vidas que suprimen y por los daños que causan.

En estas condiciones, a las que hay que agregar la diferente situación jurídica de los títulos en virtud de los cuales estas empresas realizan el servicio — unas concesión de ley nacional; otras concesión de ordenanza municipal, y otras, permiso precario — en estas condiciones, repito, se realiza el servicio de transporte en la capital de la República.

En los tranvías hay 2.700 coches a nivel; 219 subterráneos, con 12.580 empleados; ómnibus hay 1.600 coches, con 8.780 empleados, y colectivos 3.000 coches, con 6.500 obreros empleados.

El conocimiento de estas cifras, señor presidente, ilustra suficientemente la índole y tendencia de los intereses que, en primer término, aparecen oponiéndose a la ley de coordinación. Los colectivos, estos colectivos que hoy existen y que están en estas condiciones tan privilegiadas, no pueden aceptar, no pueden querer, que venga una ley que los coloque en igualdad de condiciones con las otras empresas que hacen el mismo servicio. ¡Naturalmente! Los colectiveros no pagan absolutamente nada más que la patente por cada coche y tienen una tarifa cuyo mínimo es igual al máximo de los tranvías, 10 centavos, y cuyo máximo es de 50 centavos, recorriendo exactamente las mismas zonas que los tranvías recorren recibiendo solamente 10 centavos. Y los tranvías, como son empresas del capitalismo inglés, tienen que pagar todas estas diferencias.

Y a propósito de la tarifa, y para que no se me olvide, quiero recordar al Senado que lo único que no ha subido en el país es el

precio del boleto del tranvía desde hace — no me animo a decir cuantos años porque no he hecho el cálculo — muy largos años. Hasta las cajas de fósforos han subido de precio, la vida se ha encarecido, el *standard* se ha elevado, pero los tranvías siempre están obligados a cobrar 10 centavos por su boleto, con este agregado, señor presidente: que antes los tranvías cobraban según el recorrido. Yo recuerdo, todavía, que el antiguo tranvía cobraba 10 centavos desde la calle Pueyrredón hasta el centro; 15 centavos desde el centro hasta Palermo, y 20 centavos desde el centro hasta Belgrano. Pero cuando se realizó la fusión a que ha aludido el señor senador por la Capital, esas tarifas diferenciales se unificaron en la tarifa de 10 centavos y entonces ha permanecido invariable, con la sola excepción que ha recordado el señor senador por la Capital, y que por otra parte está expuesta en el informe escrito de la mayoría, con la sola excepción de un período corto de tiempo, en que los tranvías cobraron 12 centavos. Ese aumento fué derogado y volvieron otra vez a la tarifa uniforme de 10 centavos.

La mayoría de la comisión estima que esta situación no es equitativa, palabras que para ella tienen sentido claro: que cuando los ómnibus no pagan impuestos, los colectivos tampoco y los tranvías sí; que cuando los ómnibus no están obligados a determinados aportes, los colectivos tampoco y los tranvías sí; que cuando los tranvías sólo cobran 10 centavos, los ómnibus 10, 15 y 20 y los colectivos de 10 a 50 centavos, no hay equidad, es decir, no hay igualdad, no hay proporcionalidad; hay injusticia, hay concurrencia desleal.

No es posible que los colectivos, que se han desarrollado de una manera vertigniosa, sigan en esta situación de privilegio simplemente porque son colectivos.

Si los colectivos tuvieran que soportar proporcionalmente las cargas que soportan los tranvías o los subterráneos, no podrían subsistir porque hoy, como están, en la situación privilegiada a que acabo de referirme, muchos de los colectivos se hallan al borde de la quiebra; por lo pronto tienen sus coches prendados. Así, detrás de los colectivos, impulsando este movimiento — no es un misterio para nadie — están las poderosas empresas que los proveen de coches. De manera que los que atacan el establecimiento de la Corporación de Transportes, sin quererlo o sin saberlo, están favoreciendo la campaña que poderosas empresas norteamericanas, vendedoras de los coches, han iniciado en contra de la sanción de esta ley. A nosotros nos dicen que defendemos el capitalismo inglés; nosotros les diríamos, con el mismo criterio, que ellos defienden el capitalismo de algunos privilegiados norteamericanos.

Esta situación, brevemente expuesta, a juicio de la mayoría de la comisión, sólo puede corregirse con la coordinación de los transportes.

Parecería, señor presidente, que tuviéramos que ir a las definiciones, porque a veces no se suele entender, o no se quiere entender, lo que las palabras significan. La mayoría de la comisión entiende por coordinación de transportes el agrupamiento en una sola entidad, de la que el Estado es participante y que controla, de todo el esfuerzo técnico y económico destinado a servir el transporte urbano de pasajeros en común. A este agrupamiento los adversarios de la ley lo llaman monopolio. Las grandes palabras ya no tienen curso sino para los incautos. Monopolio, ¿qué quiere decir esta palabra monopolio? Cuando se la pronuncia parece que se hubiera disparado un cañonazo; lo recibimos en pleno pecho y hay espíritus timoratos que se asustan y creen en el cañonazo.

Vamos a ver lo que es el monopolio, y vamos a ver, si este agrupamiento del esfuerzo técnico y económico, en una corporación bajo el control del Estado, puede ser llamado monopolio.

Monopolio, dice el diccionario de Escriche, «es el tráfico exclusivo y odioso de quien se hace dueño de todas las mercaderías de un género *con el fin de darles mayor valor* como asimismo toda liga o convención que hacen a veces los mercaderes de no vender las mercaderías acaparadas a cierto precio».

Una entidad que agrupa bajo el control e intervención del Estado a todos los intereses, *a todos los intereses*, empleados en el transporte, no puede llamársele monopolio. Primero, precisamente porque agrupa a todos los intereses; en segundo lugar, porque tiene el control del Estado, que no le permitirá realizar la ganancia ilícita que caracteriza el monopolio, y en tercer lugar, porque este agrupamiento hecho bajo el control del Estado tiende a un beneficio público. Lo realizará o no lo realizará, eso lo veremos después, pero no podemos, por lo mismo que está en duda, oponer la perspectiva como un abuso y un argumento, a esta definición y a la aplicación de la definición que estoy haciendo.

Lo cierto es que la corporación de trans-

portes es todo lo contrario de un monopolio, porque si considerásemos que el agrupamiento de intereses bajo un régimen determinado, hecho en beneficio público, es un monopolio, llegaríamos por extensión del argumento y si se me permite el término, por el argumento al absurdo, a decir que el Estado es un monopolio.

Hay algunos aspectos del agrupamiento a que yo me refiero que son paralelos al monopolio. Desde luego la exclusión de la concurrencia. Una vez concertada, la fusión de todos los intereses impide la concurrencia en el servicio de transporte; pero no para realizar exclusivamente una ganancia privada, sino para mejorar el servicio público, lo que, naturalmente debe hacerse, sobre la base de una equitativa retribución de los capitales empleados en ello.

Pero la palabra monopolio, que no nos asusta a nosotros, los que estamos tildados de «derechistas», y que designa una de las modalidades económicas, según acabamos de oirlo, que los conservadores protegen de preferencia, menos, mucho menos, debió incomodar a los izquierdistas.

El monopolio en materia de transportes, la coordinación en materia de transportes, no puede incomodar a los izquierdistas, porque son ellos los que han proclamado: 1º la necesidad de la coordinación; 2º la necesidad de liquidar la libre competencia en materia de coordinación de transportes, y 3º la necesidad de erigir el servicio de transportes en común de una ciudad, en monopolio. Y el Senado ha de asombrarse si yo le digo, como lo probaré en seguida, que precisamente las características que tiene el proyecto, no son sino la expresión — óiganme bien los señores senadores — de las conclusiones a que ha llegado el Congreso de la Federación Internacional de Obreros del Transporte — I. T. F. — realizado en la ciudad de Copenhague del 18 al 25 de agosto de 1935.

Tengo en mi banca, señor presidente, a disposición de los señores senadores, el informe in extenso del delegado, diputado holandés J. H. Braembeek, sobre el capítulo que ese congreso trató, titulado «La coordinación de los medios de transporte». Tengo las conclusiones de ese congreso en este folleto, y tengo, —y de eso voy a dar lectura al Senado, porque es el resumen de estas conclusiones—, el informe que el señor Luis Girola —creo que es socialista...

Sr. Palacios. — No lo conozco.

Sr. Sánchez Sorondo. — ...delegado argentino a la Unión Ferroviaria de ese congreso, presenta al «compañero José Domenech — «Compañero», puede ser que sea comunista, señor senador, *(risas)* — presidente de la Unión Ferroviaria, autoridad en la materia, para los que critican como los señores senadores oponentes, que la coordinación sea un monopolio y que este monopolio se aplique al sistema de transporte en común.

«Dos problemas — dice en la página 4 de la nota en que eleva el informe el *compañero* Girola al *compañero* Domenech — de fundamental importancia y de indudable interés, aparte de los que son comunes a nuestro gremio, habrían de ventilarse y resolverse en este congreso de 1935, que se señalará en la historia del movimiento obrero como la iniciación decidida de un proceso hacia nuevos rumbos, a la vez que con páginas preñadas de angustia y zozobra ante el peligro inminente de la guerra, azote siniestro y último recurso de un sistema fracasado y en completa bancarrota.

«*La coordinación de los transportes* como medio de lograr una solución al difícil problema planteado a los obreros empleados en los distintos sistemas, como consecuencia del progreso de la técnica, el incremento de los camiones, las vías fluviales, etcétera, y la transformación que se va operando aceleradamente por la acrecentación de esos factores y la probable guerra entre Italia y Abisinia, de cuyo conflicto era lógico esperar derivaciones funestas para las clases trabajadoras del mundo, pues ello no sería sino la antesala de una nueva conflagración mundial.

«Ambos asuntos han sido motivo de interesantes y enjundiosos debates, de cuyo resultado informan las resoluciones tomadas.»

Y las resoluciones tomadas se enumeran en la página 8, donde se lee la orden del día del congreso, en el número 9, «Cordinación de los medios de transporte», exposición del diputado H. J. Van Braambeek, secretario de la Unión Holandesa de Ferroviarios y Tranviarios». Concurrieron a este congreso 144 delegados, representando a 51 organizaciones adherentes de 21 países.

Han estado también representados la Federación Central Unión Internacional de Trabajadores y el Consejo Municipal de Copenhague.

Estamos, como ven los señores senadores, en el propio riñón del izquierdismo.

Y bien; ¿qué se ha resuelto desde el punto de vista que me ocupa?

Yo lamento, señores senadores, tener que dis-

traer la atención del Senado con estas referencias, pero me veo precisado a ello por la forma y la índole de casi todos los argumentos que se han traído contra este régimen, calificándolo de odioso monopolio..

«Este problema de tanta trascendencia, — dice el informante Van Braambeck—, para los intereses que representa la I.T.F. (la I.T.F. es la Federación Internacional de los Obreros del Transporte) y en particular para los ferroviarios, ha merecido ya, como es del conocimiento de ustedes, la atención de anteriores congresos, cuyas resoluciones aceptan el principio de la *necesidad de establecer una coordinación de los distintos medios*, bajo una legislación o reglamentación que contemple los intereses generales. En esta nueva oportunidad de discusión, y ya en forma más amplia, la secretaría de la I.T.F. ha presentado al Congreso un memorándum preparado por el jefe del servicio de documentación de la I.T.F., camarada M. Zwalf, que considera el asunto desde el punto de vista socialista.»

«Hay que trabajar — dice el informe — *por la racionalización* de cada uno de los medios nacionales de transporte, con el fin de impedir que se empleen más capital y trabajo que lo necesario, repartiendo el tráfico, al mismo tiempo, racionalmente entre los diversos medios. El sistema de transportes debe considerarse, pues, *como una sola unidad*, lo que poco a poco se va aceptando. Además — estoy leyendo, señores senadores, no estoy haciendo la defensa del proyecto; estoy leyendo el informe, que es la mejor defensa del proyecto — además debemos recomendar los métodos siguientes para ordenar los transportes: igualación de las condiciones de competencia de todos los medios de transporte en lo que se refiere a seguridad, obligaciones de transportar y condiciones de personal, dejando, por lo demás, a cada uno, la libertad necesaria. Algunos recomiendan la concentración de todos los distintos medios de transporte bajo una sola administración. Otros solamente la concentración bajo una sola administración de todos los medios de transporte de una sola clase que actualmente explotan diversos empresarios.»

Ejemplos de estas dos coordinaciones son el de Londres y el de París.

Respecto de la situación de las empresas, dice: «Las empresas existentes se ven colocadas en una situación que solamente pueden cubrir sus gastos variables y una parte de sus gastos fijos y, por consiguiente, sufren pérdidas que tratan de cubrir por medio de economías a costa de las condiciones de trabajo del personal. Es una condición importante que los órganos que otorgan los permisos, puedan tener una vista general de todos los transportes en todos sus detalles, a fin de poder adaptarse a las exigencias nuevas. De esta manera, es posible poner freno a la competencia. Pero el sistema tiene cierta tendencia hacia la rigidez. *Es inconcebible que esta concentración de transportes se realice sin intervención del gobierno.* Voluntariamente aplicada, la medida de concentración, sería insuficiente, visto que, por lo general, el deseo de ser independiente lo impide. *El gobierno debe ejercer* al principio una influencia muy fuerte sobre el desarrollo de los transportes, creando para ese fin los órganos necesarios que deben tener un grado muy considerable de autonomía. En el primer lugar, fué necesario crear un cuerpo que conozca y se mantenga al corriente de todo el sistema nacional de transportes: *un consejo nacional de transportes* que debe ser compuesto de especialistas en todos los diversos medios de transporte, y los patrones de la industria y los usuarios de los medios de transporte».

Nada más aplicable que estas conclusiones al régimen que preconizan las bases de este proyecto.

Y por fin; las conclusiones del sistema de transportes: debe ser construído sobre bases comerciales; es decir, que se debe tratar de costear los transportes con los fletes recibidos.

«Al fomentar la concentración, se debe tomar como meta final, la concentración de todos los transportes nacionales bajo una sola administración; una «corporación» — y esta es la palabra y estas son las conclusiones del congreso socialista — *una «corporación», en la dirección de la cual estarían representados el gobierno, por los intereses generales, los propietarios de los medios de transportes y los trabajadores de transportes, y de esta manera se pondría fin a la competencia, que causa tantas dificultades para la industria, y la dirección de la corporación, a base de su experiencia, emplearía para cada clase de tráfico el medio de transporte que resultase más económico y provechoso.*

«De esta manera, la circulación no sería mayor de lo que fuese necesario para los transportes disponibles, y será posible extender y modificar los medios de transporte, de acuerdo con un plan.

«De esta manera, también, los trabajadores del transporte tendrían mejor asegurados sus medios de vida, y las condiciones de trabajo se

mantendrían mejor a su nivel. Pero las condiciones de trabajo — salvo las horas de trabajo, que están ligadas con la cuestión de la seguridad — constituyen una cuestión aparte de la coordinación de los transportes, cuestión encomendada a los sindicatos obreros.

«*La corporación propuesta por el Congreso, recibiría, finalmente, bajo su administración, todos los transportes del país, bajo la superintendencia del gobierno, y trabajarían como cuerpo autónomo, sujeto a derecho público*».

Y continúa este informe: «Sin haberse demostrado discrepancia sobre el principio fundamental de la necesidad de la coordinación de los medios del transportes y después que hicieron uso de la palabra varios delegados, expresando su aprobación al memorándum y a la conferencia, se resolvió que ambos documentos servirían de base para una nueva investigación, cuyos resultados serían sometidos al próximo congreso.

«En términos generales, puede destacarse que el ambiente reinante en el Congreso sobre este particular, *ha sido favorable a la aceptación de la coordinación*, pero que teniendo en cuenta que una resolución más o menos terminante afectaría intereses representados también por la I. T. F. y que la solución de este problema no puede señalarse con una norma igual para todos los países, puesto que éstos tienen condiciones distintas en la explotación de los diferentes medios del transporte y constitución política, *se acepta el principio de la coordinación* como una necesidad apremiante de solución imprescindible, pero sujeta a la discusión particular del caso en cada país, de acuerdo con la situación imperante».

Esta es la voz de los socialistas, y como pueden advertir los señores senadores, un magnífico informe del proyecto que está a consideración del Senado.

Pero no solamente los obreros, que estudian este asunto, han llegado a la conclusión de que la competencia, de que la diversificación del sistema de transportes es nociva y perjudicial al buen servicio público.

Es también el Consejo Nacional Económico de Francia, presidido por Mr. Josse e inaugurado por Mr. Gastón Doumergue, entonces presidente del Consejo de Ministros que habló de la necesidad imperiosa en su discurso de concluir con el desorden de los transportes y que para no prolongar más de lo debido esta exposición no voy a leer. Este congreso llegó a las siguientes conclusiones: «la libertad de los transportes es absolutamente incompatible con su carácter de servicio público». Es decir, afirma que es indispensable destruir la competencia y reunir todos los medios de transporte bajo una sola entidad que debe gobernarse bajo la superintendencia del Estado, técnica y económica.

La comisión nombrada por el intendente municipal que presidió el doctor Roberto M. Ortiz llegó a conclusiones exactamente iguales, como tiene que llegar toda persona que estudie este problema.

«De lo expuesto, dice la comisión, surge como única solución racional del problema la monopolización de los servicios conjuntos de los tranvías, ómnibus y microómnibus». Le doy a la palabra monopolio el sentido que he expresado.

En conclusión, la mayoría de la comisión afirma: «1º Que el servicio público de los transportes en común sólo puede ser realizado y asegurado por un organismo que lo coordine; 2º Que para que este organismo exista con la necesaria capacidad técnica y económica hay que darle la exclusividad de los transportes; 3º Que para que esa exclusividad no degenere en abuso ese organismo debe estar directa e inmediatamente sometido al control del Estado.

Estas tres condiciones se realizan categóricamente por el despacho que se presenta a la consideración del Senado. Nosotros estamos persuadidos de haber cumplido con nuestro deber, tratando de construir, frente a la situación en que se encuentra el servicio de transporte urbano, necesitado con toda urgencia de una normalización. Hemos pensado que debíamos estudiar la manera de establecer esa normalización en las mejores condiciones posibles. Eso es lo que trata de realizar el proyecto que está a estudio del Senado según trataré de explicarlo más en detalle, pero no aceptamos para nosotros de ninguna manera la situación cómoda y dañina de crítica y de destrucción, porque una simple reflexión nos hace ver que, aun no queriéndolo, criticando lo que hay, y no proponiendo nada, colaboramos a fomentar el desorden. Preferimos intentar un esfuerzo que seguramente no es perfecto, que seguramente está lleno de deficiencias, que podrá ser mejorado con la práctica, y quizás antes de la práctica, por los instrumentos que dentro de un instante expondré ante el Honorable Senado. Preferimos todo eso y aun cargar con la acusación de defensores del capitalismo inglés antes de permitir que las cosas se mantengan en el caótico estado en que hoy se encuentran.

Todo depende del concepto que cada cual se traza de su deber. Y debo decir que me siento doblemente satisfecho de haber escuchado las objeciones que el Senado ha oído porque, o estas objeciones no valen nada y entonces confirman la bondad del despacho de la comisión, o estas objeciones son importantísimas y valen mucho y entonces podrán ser aprovechadas por quienes estén encargados por la ley de redactar los estatutos de la corporación y de poner en movimiento este mecanismo. De todo lo cual me voy a ocupar en seguida.

Esta ley, desde el punto de vista de su ejecución, tiene tres estados. Primero: la sanción de sus bases jurídicas y económicas, que realiza el Congreso; segundo: la instrumentación técnica y económica de las bases que el Congreso sanciona: operación complicada, delicada, que es imposible que realice ningún parlamento del mundo, operación que tiene que ser hecha por expertos muy capacitados, y que esta ley confía a una llamada comisión especial, que nombrará el Poder Ejecutivo, y tercero: la aprobación que el Poder Ejecutivo preste a las conclusiones de la comisión especial; de tal manera, que si el Congreso se ha equivocado al sancionar algunas de las bases que se aconsejan en este despacho, esa equivocación tiene una primera corrección en el estudio de la Comisión Especial, que, según la ley, está encargada de realizar los fines que ella prevé. Si encuentra, por ejemplo, — y lo doy porque es el hecho que más ha llamado la atención a los señores senadores adversarios — que no es posible que se computen tales o cuales cosas en el capital de las empresas a fin de que las tarifas tengan que dar el 7 % que, según las bases de la ley, debe asegurarse a la corporación, pues lo tendrá que decir. Y me alegro de esta ocasión que se me presenta para declarar cuál es el pensamiento de la mayoría en la interpretación de esta ley, que es eminentemente autoritativa, que no es una ley imperativa.

La Comisión Especial tendrá que decirlo al Poder Ejecutivo: «sobre las bases que el Congreso ha sancionado no es posible la realización del objeto de la ley, porque si hay que levantar las tarifas de los tranvías de 10 a 30 centavos, es evidente que la ley ha fracasado.» Entonces, el Poder Ejecutivo tendrá que mandar un mensaje al Congreso pidiendo la modificación de dicha base.

Y lo mismo sucedería, señor presidente, si después de haber concertado e instrumentado sobre las bases de la ley la coordinación técnica y financiera de las empresas, el Poder Ejecutivo no aprobara el dictamen de la Comisión Especial. Tendría el Poder Ejecutivo que enviar sus observaciones al Congreso para pedirle la modificación de las bases objetadas.

Ya ven, pues, los señores senadores, cuán alarmistas, cuán infundadamente alarmistas son las opiniones de los que creen que fatalmente ha de realizarse lo que esta ley estima justo que debe realizarse; cuán infundadamente alarmista, porque si la comisión de técnicos rechaza algunas de sus bases o si el Poder Ejecutivo, mejor ilustrado con el debate que se hace en este Senado, declara que hay que modificarlas mañana, el año que viene, antes de que se ponga en práctica el primer artículo de esta ley, enviará al Congreso el mensaje modificándolas. A menos que, señor presidente, se piense, benévolamente — pensamiento que desde luego yo no comparto — que todos los hombres del gobierno y todos los miembros de la Comisión Especial, son personas vendidas al capitalismo inglés, con lo cual, naturalmente, ni esto ni nada podrá resolverse. Pero como yo no me coloco jamás en el plano de las sospechas, como yo estudio y proclamo estas cosas lealmente, claramente, diciendo lo que pienso y creyendo que los demás obran como yo, sostengo que lo que esta ley sanciona son bases para la coordinación, las bases indispensables sin las cuales la coordinación no podría realizarse, porque ni una comisión especial ni el Poder Ejecutivo podrían legislar ni armar ningún estatuto ni ninguna sociedad de este tipo, si previamente el Congreso no les da, por ley, la manera de hacerlo.

La Comisión Especial prevista en el inciso *a)* del artículo 2º será integrada por representantes del Poder Ejecutivo, de la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires y de las empresas de transportes, y presidida por un representante del Poder Ejecutivo.

Tal comisión tiene la misión de elaborar el estatuto, constitución, organización y funcionamiento de la Corporación de Transportes, es decir, de poner en movimiento, repito, desde el punto de vista económico y financiero, las bases que el Congreso sancione.

Imaginen los señores senadores la complejidad infinita de cuestiones que tiene que estudiar esta comisión para poder realizar esta obra, y pensarán, con razón, que si esa tarea hubiera sido deferida a este Parlamento, jamás hubiera podido ser llevada a cabo. Son los expertos, son los técnicos, son los que saben, los que trabajan en el silencio de su gabinete, sin

discursos con vistas populares y electorales, los que pueden estudiar serenamente estas cuestiones y, bajo su responsabilidad, bajo su firma, aconsejar públicamente al país lo que conviene hacer.

Este proyecto, según el artículo 2º, inciso *d)*, será presentado a la aprobación del Poder Ejecutivo. El rol de la comisión especial es —inciso *c)*— por lo tanto, muy importante y consiste esencialmente en:

1º Confeccionar los estatutos de la nueva corporación, basándose en los principios fijados en la ley.

2º Fijar el capital a reconocer por cada uno de los participantes, etcétera. Con la simple lectura de este inciso se echa por tierra toda la argumentación efectista, sobre cifras más o menos fantásticas, de que se va a reconocer determinado capital a determinada empresa; y de lo equívoco de la ley, de lo obscuro de la misma. Aquí no hay nada obscuro. La comisión fijará, de acuerdo con las bases que la ley le dé, el capital a reconocer a cada uno de los participantes. Después de los estudios, que nosotros no estamos en condiciones de realizar, de los libros de las empresas, de la depreciación de los materiales de las empresas, de la situación económica y financiera de las mismas y de otros elementos de hecho, recién esa comisión estará en condiciones de fijar una cifra, y esa cifra determinada por la comisión, según dice la ley, es la que será elevada para su aprobación al Poder Ejecutivo, el cual tendrá los medios necesarios para controlarla antes de prestarle su aprobación.

3º Sobre la base de los capitales reconocidos a cada participante, elaborar la estructura administrativa y financiera de la corporación.

4º Estudiar el problema y la conveniencia de regímenes autónomos y reglamentar las condiciones e imponerlas.

5º Nivelar las participaciones de las autoridades gubernamentales y municipales en el capital de la corporación.

6º Establecer en forma precisa la misión de la Comisión de Control.

8º Reglamentar el procedimiento para fijar las tarifas, de manera de asegurar la limitación de beneficios aprobados en la ley.

9º Estudiar el modo de asegurar la amortización de los aportes no efectuados a la Caja de Jubilaciones.

10. Determinar la forma en que se mantendrá en servicio a todo el personal ocupado actualmente en las diferentes empresas de transportes.

11. Convenir la manera de realizar este deseo tantas veces expresado y que sin este proyecto de ley sería difícilmente realizable: el de levantar las vías de los tranvías en el mayor perímetro posible del centro de la Capital.

¿Cuáles serían las ventajas de la coordinación una vez que la Comisión Especial hubiera resuelto los distintos problemas de orden diverso que le planteará seguramente el estudio de la estructura y organización de esta entidad? Supongo a la corporación instalada en la mejor forma posible, de acuerdo con las aspiraciones del proyecto.

¿Cuáles van a ser las ventajas de la coordinación, aspecto que no se ha tocado, señor presidente?

Aquí se ha hablado en contra de la coordinación en general; en contra del monopolio, dándole un sentido que aplicado a este despacho no tiene sentido; en contra del capitalismo inglés; a favor de los colectivos; pero no se ha hablado del público, no se ha analizado cuál podría ser la situación de los servicios de transportes en común una vez realizada y en funciones la corporación. Y bien vale la pena este aspecto del asunto de que nos detengamos un instante. Todos los cambios de recorrido, las eventuales supresiones de líneas, las modificaciones de sistemas, la formación de una red de conjunto racional y coordenada, podrán ser realizados sin perjuicio para nadie, porque lo único importante para los interesados será el rendimiento global de la corporación y no el de una línea determinada ni el de una empresa determinada, pongo por ejemplo la Anglo. Un propietario de ómnibus cuya línea esté actualmente en competencia con un subterráneo, no tendrá por qué inquietarse si los coches por él cedidos a la corporación son utilizados sobre otros recorridos; su participación en el capital de la corporación le asegurará una participación sin que tenga por qué preocuparse de los beneficios realizados por sus coches cedidos a la coordinación.

Se oye con frecuencia, y lo hemos oído esta noche afirmar, que la corporación se inclinará a sacrificar los colectivos para mantener por más tiempo los tranvías. Más, señor presidente. Yo he oído con asombro que esta ley se dispone a mantener el sistema anacrónico y antieuado de tranvías, y suprimir los colectivos.

Bastará para refutar esa aseveración, desprovista tatalmente de fundamento, leer el artículo 1º del despacho que dice así: «Autorízase al Poder Ejecutivo para organizar y constituir una persona jurídica que se denominará «Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires» y se regirá por las disposiciones de esta ley. La corporación tendrá

por objeto: 1º Coordinar los servicios de transportes colectivos de pasajeros que actualmente existen — a menos de suponer que los servicios de los colectivos no existen, hay que concluir que los llamados colectivos entran en la coordinación, por esta simple frase y, continúa: — vinculándolos en la forma más conveniente, y evitando superposiciones innecesarias y antieconómicas; 2º Crear y organizar los nuevos servicios que se reputen necesarios en el futuro *b)*. La Corporación de Transportes se formará por la coordinación bajo regímenes autónomos, de las empresas de transportes colectivos de pasajeros de la ciudad de Buenos Aires — a menos de suponer que los colectivos no transportan pasajeros en la ciudad de Buenos Aires, hay que concluir que los colectivos están también incluídos en la coordinación — y sus actuales prolongaciones y servicios accesorios fuera de la Capital Federal, o por la fusión de todas o parte de ellas, bajo una misma dirección financiera y técnica, respetando la autonomía de las no fusionadas, en su caso, y comprenderá los tranvías subterráneos y a nivel, los ómnibus y los automóviles colectivos — aquí ya no hacemos deducciones — y los automóviles *colectivos* con excepción de los ferrocarriles de jurisdicción nacional, los servicios de turismo y los que no revistan carácter público».

Entonces, señor presidente, si dice el artículo 1º del proyecto que los colectivos entran expresamente en el régimen de la ley, si el artículo 1º establece que no solamente incluye a todos los colectivos, sino que prevé la creación de nuevos servicios de transportes colectivos, ¿cómo se puede sostener que esta ley sólo busca mantener el sistema de transporte por tranvías eléctricos, suprimiendo los colectivos y haciendo retroceder a la ciudad un inmenso paso en el camino del progreso?

De manera que todas las afirmaciones que hemos oído sobre tan temeraria conjetura esta tarde son *totalmente inexactas,* y caen por su base, y no me voy a detener a refutarlas más, porque no quiero hacer perder tiempo al Senado.

Es un error creer que dentro del sistema de la corporación que incluye los servicios de transportes de colectivos, la corporación ha de tener preferencia por un determinado servicio en perjuicio de otros. La preferencia, señor presidente, sólo podría justificarse por un interés, ¿y qué interés puede tener la corporación, que sería dueña de todos los sistemas de transportes colectivos, en emplear el sistema más anacrónico, de menos rendimiento, y no emplear el sistema más conveniente, más rápido y más moderno?

La corporación utilizará en la mejor forma posible todos los elementos que haya podido absorber.

En resumen, la creación de una corporación que agrupase bajo una dirección centralizada a todos los sistemas de transporte, presenta las siguientes ventajas:

Organización racional del conjunto de la red del transporte en común mediante medidas de administración interna, teniendo en cuenta el precio de costo de cada sistema de transporte y las necesidades del público. El rol de la corporación consistirá en establecer y mantener — y ésta es una tarea permanente — la coordinación de los diferentes medios de transporte y readaptarlos a las circunstancias, a medida que éstas se modifiquen con el transcurso del tiempo. Esta tarea que, repito, será permanente, tenderá a modificar la red existente, a fin de amoldarla a las nuevas exigencias del momento. No se trata de elaborar desde ahora un plan de coordinación que prevea en forma detallada las modificaciones de las líneas o sistemas determinados. Semejante plan sería puramente teórico y nunca podría aplicarse en forma práctica, por falta de medios financieros. Se debe, pues, crear un organismo cuyas funciones continuas sean las de realizar en todo momento la coordinación de los transportes en las mejores condiciones posibles.

Ventajas generales de la concentración, principio esencial de la gran industria moderna, que permite reducir los gastos generales, sistematizar los estudios, establecer un plan de conjunto, reducir los gastos de conservación del material por la *standardización* y por la concentración de los trabajos de reparación; evitar el despilfarro de capitales, es decir, en definitiva, *reducir al mínimo el precio de costo del transporte,* ventajas económicas importantísimas que no han sido tocadas en el curso de esta discusión, ventajas que se traducirán en la posibilidad de reducir las tarifas. Porque hay que tener en cuenta que las tarifas del transporte, funcionando la corporación, no sólo serán las de 10 centavos de los tranvías; el término medio de las tarifas de los transportes que la corporación cobrará, aplicando diferentes tarifas a cada uno de los medios que emplee, se establecerá combinando dichas tarifas, sistemas de transporte empleados y el número de pasajeros transportados; y siendo el mínimo 10 centa-

vos actualmente — hago una suposición, entiéndase bien; yo no me animo a entrar en cifras, porque, como ya dije, ésta es tarea de la comisión especial — y el máximo de 50 centavos, hay la probabilidad de que, manteniendo esas mismas tarifas que rigen para el transporte de pasajeros en la Capital, según los sistemas empleados, la corporación tenga una utilidad suficiente como para realizar el programa económico que prevé la ley para estos casos.

Además, tiene la ventaja de acordar a todo el personal de obreros y empleados de las empresas en común, los salarios suficientes y condiciones de trabajo en armonía con las nuevas leyes sociales y la posibilidad de resolver el problema de la Caja de Jubilaciones y Pensiones, estipulando, por ejemplo, que la corporación deberá hacerse cargo de los aportes patronales a efectuar a la caja para el conjunto de su personal y previendo también que tomará a su cargo lo que las compañías actuales dejaron de aportar a la caja, de cuyo pago fueron exoneradas por los tribunales, debiendo la corporación amortizar la mora en un período razonable de tiempo que se fijará.

Se podrá salvar así de la quiebra a la Caja de Jubilaciones y asegurar sus ventajas a todo el personal de obreros y empleados utilizados en la Corporación. Actualmente, las ventajas sociales de la jubilación benefician solamente al personal de las compañías de tranvías y existe el grave peligro de que la Caja de Jubilaciones se encuentre en la imposibilidad de continuar pagando las jubilaciones y pensiones. Los beneficios de jubilación se extenderán, como lo he dicho, a todos los empleados de los ómnibus y colectivos. Otra ventaja es la posibilidad — cosa muy importante, señor presidente, para nosotros los defensores del capitalismo, pero que no ha de interesar a los que no quieren los capitales para nada — la posibilidad de encontrar los fondos necesarios para efectuar la renovación y modernización del material rodante y fijo que las empresas actuales no pueden mantener en buen estado y renovar en forma suficiente, a consecuencia de sus dificultades financieras, y que se hallan hoy en un estado indigno de una ciudad de la importancia de Buenos Aires; la posibilidad de encontrar los capitales necesarios para afrontar las ampliaciones de los servicios, tales como la construcción de una red coordinada de nuevos subterráneos; la posibilidad de conseguir nuevos capitales para este vasto programa de renovación, de modernización y de trabajo, exige evidentemente que esta corporación esté constituída sobre sólidas bases financieras que inspiren confianza al ahorro nacional y extranjero y aseguren a los capitales invertidos, antiguos y nuevos, un rendimiento equitativo.

Otra ventaja de la coordinación, al menos para la mayoría de la comisión, que podría decirse una ventaja romántica, puesto que no se traduce en un tanto por ciento, es la de nacionalizar los transportes urbanos, creando una sociedad argentina en cuyo capital las autoridades tendrán una participación importante e intervendrán en su administración, dirección y control.

No sancionando este proyecto de ley, los señores senadores que se oponen y a cuya influencia y talento sería debido el voto adverso del Senado, contraerían ante sí mismos y ante la opinión, la responsabilidad de haber mantenido en poder del capitalismo extranjero, — yo le llamo compañías extranjeras — el servicio de transportes de la ciudad de Buenos Aires.

Se puede resumir lo que antecede afirmando que la creación de la corporación que centralizará bajo la misma administración todos los medios de trasporte, salvaguardará los intereses en juego, los cuales hay que contemplar equitativamente, señor presidente: los del público, los de las autoridades, los de las empresas y los del personal.

Nosotros, la mayoría de la comisión, encontramos que los intereses de las empresas que han servido durante tanto tiempo el transporte de Buenos Aires, si pueden ser protegidos en forma conveniente, deben ser protegidos. No participamos del criterio que deja abandonar o deja abandonados a su suerte contraria, a intereses en los cuales, por las propias leyes de concesión, suele tener parte el poder público. El capitalismo extranjero ha sido el propulsor importante del progreso del país y un sentimiento explicable en quienes piensan de esta manera no les hace ver ni con indiferencia, ni con alegría, que esas grandes empresas que sirvieron por tanto tiempo, los intereses públicos, caigan despiadadamente bajo el martillo del rematador.

Podemos estar equivocados, pero confesamos lealmente nuestra equivocación.

Se obtendrá, pues, realizada la corporación los siguientes resultados: El público dispondrá de una cordinación racional de los diferentes medios de transporte, tendrá un servicio rápido, cómodo y seguro y siempre a la altura de los últimos progresos de la técnica,

pagando una tarifa razonable debido a que los gastos de explotación serán reducidos, gracias a la centralización, lo que evitará también un despilfarro de capitales; las autoridades tendrán una participación importante en la explotación y en la dirección de un servicio público. Las autoridades por intermedio de la comisión de control ejercerán un severo control de todas las actividades de la corporación y de sus beneficios, siendo imposible cualquier abuso.

Los empleados y obreros obtendrán una mejora de su situación actual: la estabilidad para su trabajo de que carecen actualmente, constituyendo la desastrosa situación económica de las mismas empresas, una amenaza constante para su futuro.

A este respecto, quiero hacer una pequeña acotación: defender la existencia de estas grandes empressa, no solamente significa defender su vida por su vida, sino que desde el punto de vista humanitario y social significa asegurar a los miles y miles y decenas de miles de trabajadores y a las familias que dependen de ellos, su pan. Eso es lo que me ha hecho asombrar un poco, aun cuando estoy acostumbrado a no asombrarme hoy de nada, que los que siempre se han distinguido por defender a los obreros y trabajadores, no ven en este estado de la cuestión, que la quiebra de estas grandes empresas llevaría a la miseria a una innumerable cantidad de obreros y trabajadores.

Si se puede encontrar un medio de sostener esta situación, ¿por qué no adoptarlo?

Y como en este debate se ha hecho varias veces alusión a la situación de los colectiveros, es bueno decir que de los 3.000 automóviles, más o menos, que se dedican a este servicio de transporte, la mayoría están manejados por sus propios dueños, que tienen dos ayudantes, de tal manera que la defensa del colectivo es la defensa del pequeño burgués y el ataque a las compañías contribuye al desamparo del verdadero obrero que trabaja en las grandes empresas.

Y como se ha hecho mérito de la situación de los colectiveros, yo diré que la sanción de esta ley proporciona a los que están empleados en ese servicio, el régimen general de la coordinación.

El valor de los bienes de los propietarios de automóviles colectivos, será establecido de acuerdo con la regla general para la valuación de los bienes de todos los que integran la corporación.

Los colectiveros que quieran asociarse a la corporación, tendrán en el capital de la misma la parte que representan los bienes de que ellos hacen uso para el servicio del transporte.

Veamos ahora lo que pasa con los que no quieren acogerse al régimen de la corporación, de que se ha ocupado mi distinguido colega el señor senador por San Luis.

Los bienes de los propietarios que están en ese caso, según la mayoría de la comisión aconseja, pueden ser expropiados si así lo resuelve el Poder Ejecutivo. Y los propietarios de automóviles colectivos, así como los obreros que trabajan actualmente en ese sistema de transportes, deberán encontrar trabajo en la corporación (artículo 2º, inciso *c)*, apartado *c)*, y perteneciendo al personal de la corporación gozarán de los beneficios otorgados por todas las leyes sociales, incluso la número 11.110 relativa a la Caja de Jubilaciones, la número 11.544 que limita la jornada de trabajo y que no se aplica actualmente, así como las leyes sociales que se crearen en el futuro.

Resulta incómodo, señor presidente, tratar de explicar en detalle todos y cada uno de los apartados de este proyecto. Voy a limitarme, en esta parte de mi exposición que sigue, a recoger algunas de las observaciones hechas por los señores senadores impugnantes, y trataré de demostrar su falta completa de fundamento.

Para el señor senador por la Capital, lo grave, lo malo de este proyecto es que él crea el monopolio y que él defiende al capitalismo extranjero. Ya he demostrado, con la lectura de documentos, que para el señor senador por la Capital deben merecer alguna consideración...

Sr. Palacios. — Tendré mucho gusto en leer después documentos que para el señor senador serán de mucha valía, en donde se sostiene la misma tesis que yo, es decir entraré en el «criterio del derechismo».

Sr. Sánchez Sorondo. — ¿En que se sostiene qué tesis?

Sr. Palacios. — La que he sostenido en mi discurso, pero con exageración evidente.

Sr. Sánchez Sorondo. — Bien; pero eso no va a desvirtuar el alcance de mis argumentos.

Sr. Palacios. — Como no desvirtúan el alcance de los míos las lecturas del señor senador. Pero lo voy a escuchar sin interrumpirlo, en el deseo de ser escuchado después.

Sr. Sánchez Sorondo. — Eso deberá resolverlo el Senado.

Sr. Palacios. — Espero que el señor senador

influirá para que se me escuche por lo menos diez minutos.

Sr. Sánchez Sorondo. — Pero es indudable que cuando un congreso de obreros y ferroviarios ha declarado en sus conclusiones que la coordinación de los transportes, el monopolio de los transportes, hecho bajo la intervención del Estado, la concentración de los transportes bajo una unidad técnica, administrativa, económica y financiera llamada corporación es la que ellos proclaman, tal argumento, derivado de un congreso socialista, debe pesar y tener influencia en hombres que profesan ideas socialistas. Y entonces, la crítica del monopolio que se lanza contra los hombres que no pertenecen a ese credo político, es perfectamente injusta, puesto que debieran comenzar por lanzársela a sus propios correligionarios.

Comprendo que el señor senador por la Capital no siempre esté de acuerdo con todas las conclusiones de los congresos de su partido, y no pretendo yo que esté de acuerdo él personalmente con estas conclusiones que expongo, pero el señor senador no podrá negar que esas conclusiones son la expresión de un pensar y de un sentir netamente socialistas que proclaman la coordinación como el único régimen posible en el transporte en común de pasajeros.

En cuanto al capitalismo, señor presidente, el capitalismo extranjero, es otra frase de gran efecto. Los argentinos somos olvidadizos; parecería que hoy no necesitáramos del capitalismo extranjero. Por eso lo contemplamos con displicencia y acaso con prevención; es decir, algunos lo contemplan con displicencia y con prevención. ¡Qué sería de la Argentina sin el capitalismo extranjero! ¿Quién habría hecho nuestros puertos, quién habría tendido sobre el desierto los rieles de nuestros ferrocarriles y plantado los postes de nuestros primeros telégrafos? ¿Quién nos habría ayudado a darnos un esbozo de nación civilizada? ¡El capitalismo extranjero!

Voy a leer algunas palabras de un gran argentino, de uno de los grandes argentinos que han gobernado el país. En circunstancias difíciles para la seguridad nacional, llamados los representantes del odiado capitalismo extranjero, les pidió en nombre de las exigencias argentinas que, sin calcular, sin pensar, sin averiguar cuánto habría de costarles, tendieran en breve término la línea del ferrocarril estratégico a Neuquén. Y ese odiado capitalismo extranjero que sólo se preocupa del tanto por ciento que le corresponda en los beneficios, accedió al pedido del ilustre patricio y sin saber cuánto le costaba ni si le convenía, en año y medio construyó el ferrocarril a Zapala, ferrocarril estratégico, ferrocarril de defensa nacional que felizmente no necesitó ser empleado en los fines que habían determinado su construcción.

Y estas palabras son las que el señor general Roca, presidente de la República, pronunció en la inauguración de esa línea. Las voy a leer para que queden como la expresión de un noble pensamiento y para que recuerden y aten nuestra gratitud. «Señores — dijo el presidente de la República —: este ferrocarril que nos permite realizar en cuarenta horas, cómoda y confortablemente, el trayecto que recorrieron durante meses las divisiones argentinas soportando penosas fatigas, se inició bajo la administración del doctor Uriburu, en momentos difíciles y penosos para la República, obedeciendo a miras puramente estratégicas. La Providencia, y el buen sentido de los pueblos han querido que se convierta en un nuevo vínculo de paz y amistad con Chile, pues en vez de morir aquí irá a buscar el camino del Pacífico, a través de la Cordillera de los Andes. En tales circunstancias, el directorio del Ferrocarril del Sud, como si tuviese una visión más clara del destino, sin hacer cálculos estrechos, sin vacilar un instante, acometió la obra que el gobierno requería en nombre de la seguridad nacional. No ahorró dinero, ni tiempo, ni esfuerzo y tendió los rieles desde Bahía Blanca a Neuquén con una celeridad de que no hay ejemplo entre nosotros. Es éste un nuevo y hermoso testimonio de los beneficios que debe el país al genio y al capital de los ingleses».

¡Los grandes hombres de antes hablaban con claridad y con franqueza! No tenían las preocupaciones, los prejuicios, de los ingleses. Y me es tanto más grato, señor presidente, recordar estas palabras, cuanto que, por una imposición de mi propia conciencia, he debido rehusarme a firmar un despacho que estas empresas de ferrocarriles creen conveniente a los intereses que tienen en el país, y he explicado en pocas palabras por qué. Pero no quería dejar flotando la duda de si yo también podría ser contrario a ese capitalismo. ¡No, señor presidente! No soy contrario al capitalismo inglés ni a ningún capitalismo cuando viene a volcarse sobre el país para ayudarnos a hacer nuestra obra de civilización.

Punto importante de las objeciones, tanto del señor senador por la Capital como del señor senador por Santa Fe, ha sido el inciso *e)* del artículo 2º, donde el proyecto encomienda a la comisión especial la constitución, orga-

nización y funcionamiento de la Corporación de Transportes. Desde luego, los dos señores senadores han partido de la base equivocada, a mi juicio, de que aquí no se determinaba nada, que todo esto era vago, y que la única determinación concreta era la que se refería al 7 % que se aseguraba al capital de la Corporación.

Es un error de los señores senadores. Repito que ellos han incurrido en él porque no han tenido en cuenta la éstructura del proyecto, que me he detenido a explicar. La comisión especial está encargada, por este artículo, de *determinar* todo lo que a los señores senadores les parece vago. ¡Cómo no va a ser vago, señor presidente, si la ley fija las bases sobre las cuales la comisión especial tendrá que hacer los estudios para llegar a las cifras concretas que los señores senadores hubieran deseado ver —por lo menos el señor senador por la Capital —en el articulado del proyecto!

«En dicho estatuto se determinará, dice el inciso, además de las cláusulas que sean necesarias: 1º, el monto del capital de la Corporación de Transportes y la parte que en el mismo corresponda a cada uno de los participantes, incluídas la Nación y la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires. La determinación del valor que deberá asignarse a cada una de las concesiones y permisos por el aporte que signifiquen a la corporación, comprenderá: *a)* el valor de sus inmuebles, instalaciones fijas, material rodante, talleres, almacenes, capital circulante y demás bienes afectados actualmente al servicio que se establecerá tomando por base el costo original y efectivo de los mismos, menos la depreciación causada por el uso.»

Y aquí me detengo para señalar una confusión en que han incurrido los señores senadores. Insistentemente han hablado de que el capital de la corporación se formará por el valor atribuído a las acciones de las distintas empresas que intervienen en ella, y el señor senador por la Capital ha insistido, dando cifras de cientos de millones, tantos millones la Anglo, tanto el Lacroze, tantos millones la Compañía de Tranvías del Sud. No es así, señor presidente. ¿Por qué vamos a decir una cosa que no es así? ¿Por qué vamos a decir en la discusión que se tiene en cuenta el valor de las acciones y que como estas acciones van a redituar un 7 % van a estar arriba de la par y que como estas acciones suman X millones, este arriba de la par significa tanto? Si no es así, señor presidente. Es lamentable para el argumento de los señores senadores, pero no es así. La ley no dice que se tome como base para determinar capital, el valor de las acciones que las sociedades han emitido. Dice una cosa completamente distinta y cuya traducción en cifras nadie puede en este instante determinar, aunque sí podemos afirmar de una manera rotunda que tiene que ser una cifra muy, pero muy inferior, a la cifra nominal de esas acciones.

¿Y entonces, para qué perder el tiempo en refutar esas cosas inexistentes?

«El monto del capital se determinará por el valor de sus inmuebles, instalaciones fijas, material rodante, talleres, almacenes, capital circulante y demás bienes afectados actualmente al servicio, que se establecerá tomando por base el costo original y efectivo de los mismos, menos la depreciación causada por el uso. Sin embargo se tendrán en cuenta, en forma equitativa, los años durante los cuales la situación económica no haya permitido a las empresas efectuar sus gastos de renovación en forma normal. En caso de ignorarse el costo de origen de uno o más bienes, o de ser imposible calcularlo por medio de la escala de precios vigentes en la época de su adquisición, se lo fijará teniendo en cuenta los precios vigentes durante una época económica normal, y, si fuera el caso, se combinarán los dos criterios, de manera que se establezca en forma equitativa su justo valor». Es decir, se fijará el valor de estos bienes por tasación.

Luego, toda la argumentación que hemos escuchado y que tiene por base el capital emitido por las empresas, carece en absoluto, pero en absoluto, de valor.

«*b)* El monto de los gastos inherentes a la constitución y organización de las empresas, los que serán fijados razonablemente en cada caso, previa justificación y comprobación. En lo que se refiere a las empresas que posean concesiones a perpetuidad o a un plazo mayor de 56 años, además de lo establecido en los incisos *a)* y *b)*, la comisión tendrá en cuenta el caso particular en forma equitativa.

El señor senador por Santa Fe, deseó al respecto una explicación especial y me la pidió inmediatamente. Yo creí que conservando el orden del debate debía esperar a que estuviera en el uso de la palabra, para contestarle, y esa oportunidad ha llegado ahora.

Yo he estudiado todo esto con alguna prolijidad, y creo que comprendo el asunto; puedo estar, naturalmente equivocado.

Con respecto a las empresas que tienen una concesión de más de 56 años o que son a per-

petuidad, el apartado 1º del inciso e, del artículo 2º, las toma en cuenta de una manera equitativa, ¿por qué? Por una razón muy sencilla. Una sociedad cuya concesión es de duración limitada debe amortizar su capital durante el término de su concesión, es decir, mientras esté en vigor, porque al finalizar ese término, las instalaciones pasan a poder de las autoridades que le han dado la concesión. En cambio, una sociedad cuya concesión es a perpetuidad, no tiene obligación de amortizar su capital.

En consecuencia, una empresa que posee una concesión a perpetuidad, y que entrando a formar parte de la corporación, la convierte en una concesión de 56 años, deberá prever la amortización de su capital en ese término; mientras que actualmente no debe efectuar amortización alguna en sus balances.

La indemnización equitativa debe, por lo tanto, compensar esa amortización y corresponder a un valor actual del capital reconstituído, al terminar el período de 56 años. Tal valor actual es insignificante. Calculando el tipo de interés de 5 % representa el 6,5 %; calculando a 6 %, representa el 3,8 %; calculando el 7 %, que es el interés que fija la ley, representa 2,3 % del capital.

Resulta, pues, que si el capital reconocido en una sociedad se le atribuye un valor de 100, es preciso agregarle el 2,3 % tratándose de una concesión a perpetuidad, a fin de tener en cuenta la amortización que no se ha podido prever por el hecho de ser esta concesión a perpetuidad. Luego, la remuneración justa y equitativa es la interpretación de la comisión.

Creo que contesto concretamente la pregunta: sumarle al capital que se le asigna por tasación a esa empresa, el 2,3 % como compensación de la perpetuidad del servicio de que ella gozaba por la concesión anterior, y que por esta ley se reduce a 56 años.

El señor senador por la Capital hablaba del aguamiento del capital de las empresas, siempre dentro de la tesis equivocada de que la comisión especial, para fijar ese capital, va a tener en cuenta la emisión de acciones, y hablando del precio, decía que ese precio puede ser naturalmente abultado, agregando al capital de esas empresas, el importe del precio de compra de otras empresas.

Yo no he comprendido bien el argumento del señor senador, debo declararlo con toda franqueza. Yo creo que cuando una empresa hace treinta años le compró a otra sus instalaciones para hacer su negocio, le ha pagado el precio que ella creía que debía pagarle, y que no le ha pagado un precio en vista del aguamiento del capital, para engañar a una comisión especial que va a organizar el transporte 30 ó 40 años después. Entiendo que si la empresa del Anglo le ha comprado sus bienes a otra empresa, le ha pagado el precio justo, puesto que estaba en su conveniencia hacerlo, y ese precio justo castigado con la depreciación del uso, es lo que tendrá en cuenta la comisión especial para contribuir a formar la parte del capital que le corresponde.

Naturalmente, después de lo que dejo dicho, paso por alto la cifra de 456.000.000 atribuído al capital de la corporación que, por las razones explicadas, no podemos saber cuál será; pero donde no puedo dejar de contestar, aunque sea una palabra, es en la observación un tanto rara que hace el señor senador por la Capital, diciendo: «¿Cómo se van a controlar las utilidades de las empresas si la ley no alude sino a los libros de entradas?»

Me complace que el señor senador haya hecho esa observación, porque me permite una aclaración. Es evidente que aquí la palabra «entradas» está tomada en el sentido de «utilidades» ¿Cómo es posible suponer que una ley que va a encargar a una comisión la organización técnica, económica y financiera de las empresas haya dicho las entradas, es decir, le haya dado simplemente...

Sr. Palacios. — Es lo que dice la ley, y eso demuestra que es obscura. ¡La interpretación y la aclaración del señor senador es la prueba evidente de que yo tenía razón!

Sr. Sánchez Sorondo. — Será obscura en el sentir del señor senador...

Sr. Palacios. — Pero no basta con la aclaración del señor senador; habrá que consignarlo en la ley.

Sr. Sánchez Sorondo. Le ruego al señor senador que no me interrumpa, porque sino no vamos a terminar.

La empresa tiene que mostrarle los libros. ¿Cómo cree el señor senador que existan libros donde estén las entradas y no estén las salidas?

Sr. Palacios. — Evidentemente, hay multiplicidad de libros. Por eso es que la ley es mala.

Sr. Sánchez Sorondo. — Me asombra la manifestación del señor senador.

El señor senador por Santa Fe también protestaba y encontraba excesivo el interés del 7 % que este proyecto asegura al capital de la corporación. Es posible que así sea, y es posible que un estudio más detenido de la comisión especial pudiera encontrar que la obliga-

ción de asegurar el 7 % en el interés, obligase a una regulación de las tarifas que fuera de tal modo inconveniente que ellas tuvieran la necesidad de pedirle al Poder Ejecutivo que envíe un proyecto solicitando la modificación de las bases en este punto.

Pero, ¿por qué nos vamos a asombrar, señor presidente, de que la comisión de la Cámara de Diputados y la Cámara de Diputados hayan fijado la cifra del 7 %, cuando ésta es la que normalmente se asigna como un mínimo a toda retribución industrial?

La ley de ferrocarriles número 5.315 fija la cifra de 6.80, prácticamente casi 7. Naturalmente, las empresas ferroviarias no han conseguido comúnmente alcanzar esas cifras.

La diputación socialista presentó a la Cámara de Diputados un proyecto de servicios públicos y economía nacional, titulado «Dominio Colectivo o Explotación Privada», fundado por los señores diputados Ghioldi, Dickmann E., Bogliolo, Dickmann A., Ruggieri, Briuolo, Pascarelli, Pressacco, Castiñeiras y Repetto, nombres que deben ser familiares al señor senador por la Capital y de cuya preparación jurídica, técnica, económica, financiera, parlamentaria y social no ha de tener dudas de ninguna especie.

Si estos señores aconsejan algo, este consejo debe ser sano, debe ser bueno, no debe ser inspirado en la defensa del capitalismo inglés. Y bien; el inciso 4º del artículo 6º dice: «Desde la promulgación de la presente ley, las concesiones que se otorguen deberán llenar los requisitos que se numeran a continuación». Vienen el primero, segundo y tercero; el cuarto dice: «Establecerá expresamente la facultad de la autoridad local que acuerda la concesión para rever las tarifas cuando las utilidades obtenidas por la empresa excedan del 7 % sobre el capital realmente invertido».

Aquí tenemos la demostración socialista de que el 7 % de utilidad atribuído a empresas industriales, es un porcentaje que ellos consideran justo, equitativo y conveniente.

¿Por qué, entonces, los conservadores, defensores temerarios del capital inglés, van a estar en distintas condiciones? También puede entenderse que, tratándose de empresas industriales tan aleatorias, que tanto esfuerzo y tanto orden exigen, el 7 % es una proporción equitativa. En cuanto a la previsión, seriedad, patriotismo, discreción, habilidad del Concejo Deliberante, ampliamente reconocidas en la sesión de hoy por el señor senador por Santa Fe, voy a mencionar también un proyecto presentado por el sector socialista — creo que es socialista, porque me pierdo un poco en la filiación de los partidos del Concejo Deliberante—. Es un proyecto del señor Iñigo Carrera, que puede ser que sea socialista o radical; entre los dos partidos políticos se encuentra. «Proyecto de ordenanza». Esta es una especie de coordinación de tranvías eléctricos y subterráneos, es decir que estamos ya en nuestro terreno; el anterior era un servicio de luz. «Proyecto de ordenanza». El artículo 2º dice: La municipalidad financiera y construirá,» etcétera. «La construcción de la superestructura y la explotación del servicio se concederá, mediante licitación pública, a una empresa privada, la que deberá constituir con la municipalidad una compañía mixta, aportando la municipalidad el valor que se establezca para la concesión, que será como mínimo el 101 % del capital invertido por el concesionario asociado.

«El capital así reconocido a la municipalidad no ganará interés sino cuando el capital del concesionario haya alcanzado a un 8 % de interés, en cuyo caso el beneficio excedente atribuído totalmente al capital municipal será destinado a integrar el fondo de subterráneos municipales establecido en el artículo 10». Es decir, que en este caso hay una escasa diferencia con el proyecto cuyas bases solicitamos que el Senado sancione, pero mientras no gane el 8 % el capital particular, el capital reconocido a la municipalidad, no gana interés.

En nuestro proyecto el capital reconocido al gobierno y a la municipalidad, gana siempre el mismo interés que el capital reconocido a las empresas y este interés no podrá pasar del 7 por ciento.

Entonces podrá haber, lo admito, lo acepto y lo reconozco, una diferencia de criterio, podrá pensarse que el 7 % es elevado, podrá pensarse que en el caso de la municipalidad puede ser elevado al 8 % y como en el caso de los contratos realizados por la Municipalidad de Berlín en 1931, municipalidad socialista, ese interés debía ser del 10 por ciento.

Podrá pensar y podrá disentir cada uno con sus razones, pero no se puede hacer un argumento a base de acusaciones, porque aquí casi hemos estado acusados, porque la mayoría de la comisión del Senado entendía que se podía fijar un interés del 7 % a las utilidades que debe realizar la corporación de transporte en la cual tiene una gran parte de capital el gobierno de la Nación.

En cuanto a la exposición del señor senador por Santa Fe, ella está penetrada de ese espíritu poco conciliador que le lleva siempre a exagerar los posibles defectos que puedan tener los proyectos, que no comparte, y que lo lleva a veces, como lo he demostrado, hasta no leer los términos textuales de lo que objeta.

Casi toda la argumentación del señor senador por Santa Fe ha reposado en una parte sobre la afirmación de que la corporación de transporte sólo se preocuparía de desenvolver las líneas tranviarias, que se preocuparían de matar los colectivos. Creo que ha sido esa su expresión de «matar» o «eliminar» a los colectivos, y que los colectivos no entraban en la coordinación de transportes. Y criticó el informe escrito del miembro de la mayoría de la comisión que habla, cuando este informe se permitió comparar la coordinación de la capital con la coordinación de Londres, sosteniendo que eran cosas completamente distintas: que la coordinación de Londres comprendía los subterráneos y los ómnibus, mientras que la coordinación argentina comprendía los tranvías y los subterráneos.

Ni una ni otra cosa, señor presidente. La coordinación de Londres comprendía los subterráneos, los ómnibus y tranvías con un material rodante que alcanza a más de 11.500 vehículos de los 3.156 coches subterráneos, 5.177 automotores, 2.518 coches tranvías y 60 *trolleybus*.

No se si los señores senadores conocen el sistema de transporte llamado *trolleybus*. Son coches que se manejan sin vías, llantas de goma y con una elasticidad que les permite maniobrar en las calles en un radio de 15 a 16 metros, como si no estuviesen sujetos por el trolley.

Según el señor senador por Santa Fe, no era posible comparar la coordinación de Londres con la Argentina, por esta razón: porque la de Londres no comprende al tranvía, en cambio la de la Argentina, sólo se refiere a los tranvías.

Sr. de la Torre. — Yo no he dicho que la coordinación de Londres no comprenda a los tranvías, sino que los tranvías de Londres tienen una situación secundaria que apenas alcanza al 25 % de transporte de pasajeros y que, por consiguiente, se trata de una coordinación, del servicio de automotores y subterráneos en primer término.

Sr. Sánchez Sorondo. — Me place mucho la aclaración del señor senador. La coordinación de Londres es una coordinación de todos los tipos de transporte que se utilizan allí: tranvías, subterráneos, automotores, *trolleybus*. La proporción, en que cada uno de estos sistemas contribuye al tráfico es una cosa distinta, cuyas cifras acabo de leer, tomada del excelente libro titulado *Coordinación o destrucción*, editado, me parece, por la empresa Lacroze.

Pero la coordinación de Buenos Aires, comprende exactamente lo mismo que la de Londres, con excepción de los *trolleybus*, que aquí no existen. Comprende tranvías, subterráneos, ómnibus y colectivos.

Sr. de la Torre. — Pero los colectivos desaparecerán, y a los ómnibus se les crearán recorridos subordinados al interés del tranvía, y ahí está la diferencia.

Sr. Sánchez Sorondo. — El señor senador me permitirá que le diga que esa es una afirmación suya. El señor senador cree en eso.

Sr. de la Torre. — De los hechos no puede resultar otra cosa, y lo prueba el despacho en disidencia de otro miembro de la comisión encaminado a amparar a los colectivos durante un tiempo. Esa es la mejor demostración.

Sr. Sánchez Sorondo. — La disidencia del señor senador por San Luis no tiene nada que hacer con este aspecto de la cuestión.

Sr. de la Torre. — Ampara a los colectivos que van a desaparecer; y ya expliqué por qué van a desaparecer.

Sr. Sánchez Sorondo. — El señor senador cree en eso, y además cree que lo que él cree es la verdad, y no admite que otros crean lo contrario, y menos que puedan estar en la verdad en contra de lo que él cree. *(Risas)*.

Sr. de la Torre. — Aparte de lo que crean unos y otros, están los hechos.

Sr. Sánchez Sorondo. — No señor senador, los hechos no se han producido; se producirán... Cómo puede decirse ahí están los hechos, si recién estamos considerando el proyecto.

Sr. de la Torre. — El señor senador no ha destruído lo que yo he probado: que un colectivo no puede entrar en la corporación para recibir un 7 % de interés. Eso está bueno para los grandes capitales de los rentistas.

Sr. Sánchez Sorondo. — Bien, señor senador. Naturalmente que cuando se expresa en una forma categórica, como lo hace el señor senador, que la coordinación de Buenos Aires sólo tiende a matar el colectivo, y se lee el artículo primero del proyecto de ley que establece que los colectivos entran en la coordinación, no hay más que decir. La corporación, por todas las razones que ha dado el señor senador, para defen-

der a los malos colectivos que hoy existen, irá transformando paulatinamente sus servicios de tranvías y ómnibus en servicios de colectivos, al punto de que, cuando pasen los años que han pasado en Londres después de la coordinación, se podrá repetir la afirmación que acaba de hacer el señor senador por Santa Fe, de que en primer término, la coordinación de Londres es de vehículos automotores y ómnibus. Eso mismo sucederá en Buenos Aires cuando esta corporación se instale y se desenvuelva con la capacidad económica que está llamada a tener, cuando se levanten las vías, cosa que está prevista en la ley, y que el señor senador por Santa Fe quizá no ha advertido que tienen que levantarse en el centro de la ciudad primero, y poco a poco se vaya eliminando este sistema de transporte de tranvías eléctricos, se podrá afirmar que la Coordinación de Buenos Aires es...

Sr. de la Torre. — No está puesto imperativamente en la ley.

Sr. Sánchez Sorondo. — ... como la de Londres, porque se habrá relegado casi al último término el sistema de los tranvías, que según el señor senador por Santa Fe es lo único que entra en la coordinación. Entonces, cuando se está en polos tan opuestos, en que uno quiere demostrar en base de lo que se lee y el otro en base de lo que imagina, es muy difícil convencerse recíprocamente.

Otro error del señor senador por Santa Fe, a mi juicio, consiste en afirmar que la corporación va a fijar las tarifas. Lo ha dicho categóricamente: La corporación fijará las tarifas. No, señor presidente, no ha leído con atención el señor senador por Santa Fe. No es la corporación la que va a fijar las tarifas: es la comisión especial.

Sr. de la Torre. — Yo he dicho que se elevarán necesariamente las tarifas.

Sr. Sánchez Sorondo. — Lo ha dicho también.

Sr. de la Torre. — No he dicho por qué procedimiento.

Sr. Sánchez Sorondo. — Me parece que lo ha dicho el señor senador, porque aquí tengo anotado: «La corporación fijará las tarifas y, naturalmente, fijará las tarifas más elevadas». No es la corporación; es la comisión especial, la que hará la regulación.

Sr. de la Torre. —No he hecho cuestión de eso. Está abriendo puertas abiertas.

Sr. Sánchez Sorondo. — Tampoco hago cuestión.

Sr. de la Torre. — La financiación de este proyecto para asegurar el 7 % de dividendo a empresas que hoy pierden dinero exige elevar las tarifas. Eso es lo que he dicho.

Sr. Sánchez Sorondo. — Y por fin el señor senador se refería en apoyo de sus razones, a la nota de los carroceros.

Si algo califica y destaca la índole de ciertos argumentos, de argumentos que no tienen una relación directa con el asunto que se debate y que, al contrario, son la mejor demostración de la falta de fundamentos de los opositores, la nota de los señores carroceros, de la Asociación Carroceros y Afines puede ser presentada como modelo.

Tratando de la cuestión de la coordinación del tráfico en mejor servicio del público de la Capital, ¿qué tiene que hacer que los carroceros hagan o no hagan negocio componiendo carrocerías? Hay una falta tan absoluta de vinculación entre las ganancias que pueden realizar los carroceros y el problema de la regulación del tráfico que solamente encuentro yo en ese terreno justificada la intromisión de la nota de los carroceros por la siguiente conclusión: los carroceros se quejan de que se supriman los colectivos porque ellos viven de la compostura de las carrocerías. Luego, los colectiveros no hacen sino echar a perder las carrocerías, atropellando a todo el mundo y dando, de esta manera, de vivir a los carroceros. *(Risas)*. Es la única vinculación que encuentro entre el problema del tráfico y el medio de vida de los carroceros. Y, naturalmente, los carroceros, montados en ese argumento, hacen todos los demás referentes al capitalismo, al monopolio, a la concentración, etcétera. Pero, con este mismo derecho, cualquiera podría vincular su honorable profesión al problema del transporte común de pasajeros, especialmente los médicos, los farmacéuticos, las pompas fúnebres. No puedo, pues, demorarme más en este asunto.

Antes de terminar, señor presidente, quisiera decir dos palabras acerca de algo que los señores senadores no han tocado y que conceptúo necesario aclarar. Convencida la mayoría de la comisión tan sinceramente de la bondad de esta ley, que da las bases para que se prepare sobre ellas el estudio técnico y económico de la organización del tráfico en Buenos Aires, ha encontrado, sin embargo, que debe aclarar un artículo.

Voy a señalar por su encargo algo que a los señores senadores oponentes se les ha escapado y que entendemos indispensable aclarar. Me refiero a la cláusula que exime de todo impuesto a la corporación.

La corporación se forma, entre otros, con el capital reconocido a la Nación y a la municipalidad por los impuestos que las empresas de transportes deben pagar a estos gobiernos, considerándolos como el interés de un capital que se les reconoce como aporte. Además, ese capital está formado por las sumas que han dejado de pagar en virtud de las obligaciones contraídas por el cumplimiento de leyes sociales. Yo entiendo que es necesario aclarar que la corporación no estará eximida de todo impuesto, sino que esa exención se correlaciona estrechamente con esa formación de capitales. A nuestro entender la corporación está obligada a pagar los impuestos indirectos, como los de aduana y sellado.

Y ahora voy a contestar a mi distinguido amigo el señor senador por San Luis, porque creo que está equivocado en el aspecto constitucional de su argumentación.

El señor senador por San Luis encontraba objetable que una ley expropiara el bien de un particular para dárselo a otro particular; creo que entendía que acaso no estuviera muy de acuerdo con el artículo respectivo de la Constitución esa expropiación. Agregaba el señor senador que aun en el caso de que esto pudiera ser considerado dentro de las facultades del Congreso, la propia amplitud de esa facultad debía hacer que el Congreso fuera parco en su ejercicio.

Desde este punto de vista me parece que el señor senador por San Luis incurre en una equivocación. En realidad, lo que el artículo propone no es la expropiación de un bien particular para entregárselo a otro particular. Lo que se expropia — y ahora vamos a ver cuáles son las características de la llamada expropiación — son bienes de un particular que una corporación instituída para un servicio público considera necesario utilizar. Es exactamente, sin variar un adarme, el caso de las expropiaciones que las leyes de construcción de obras públicas, digamos las leyes de los ferrocarriles autorizan para construir el ferrocarril. Se expropia el bien, de un particular y se lo entrega a otra compañía particular, pero no es una compañía particular que usa de ellos para fines exclusivamente particulares. Lo que a mi modo de ver justifica en este caso la expropiación, es el carácter de utilidad pública del servicio que presta la empresa a cuyo favor se expropia.

La empresa de la corporación es una empresa de servicio público, es como una empresa de ferrocarril, es una empresa transportadora; por consiguiente, está completamente justificado que haya una calificación de utilidad pública en los bienes que esta empresa necesita y desde este punto de vista es que hago la equiparación con el ferrocarril.

Por otra parte, la expropiación en este caso está establecida — y es un aspecto que el señor senador por San Luis no debe olvidar — en favor del expropiado y no en favor del expropiante. Y digo que está establecida por los hechos y no por la ley. Y está establecida por los hechos porque la situación es la siguiente: el colectivero, el empresario — y disculpen los señores senadores y, desde luego las honorables personas que pudieran sentirse afectadas por la expresión — doy el refrán por el refrán, porque me parece que traduce claramente mi pensamiento — estos señores que no quieren fusionarse con la corporación; estos señores que no quieren tener regímenes autónomos dependientes de la corporación; estos señores que quieren actuar por su cuenta, son los perros del hortelano, que no comen ni dejan comer al amo.

Y, entonces, en presencia de esta situación en que por a, por b, o por c, no quieren adherirse...

Sr. Landaburu. — En la mayor parte de los casos no pueden hacerlo, señor senador.

Sr. Sánchez Sorondo. — Veremos. Pero el señor senador se ha referido a todas; no ha hecho excepción en su artículo.

Sr. Landaburu. — He dicho que de 65 líneas de colectivos sólo 11 pueden acogerse a los beneficios del régimen autónomo.

Sr. Sánchez Sorondo. — Muy bien; pero todas pueden incorporarse a la corporación.

Sr. Landaburu. — Eso sí.

Sr. Sánchez Sorondo. — Y si no lo quieren hacer constituyen, desde el punto de vista de los autores del proyecto, de los defensores del proyecto, un obstáculo para el funcionamiento de la corporación.

En ese caso se autoriza la expropiación y, de hecho, en beneficio del expropiado porque es indudable que los bienes sujetos a la expropiación son los elementos, los coches que estas empresas utilizan en sus servicios, y es de suponer que la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, llegado el caso de establecer servicios de automóviles colectivos, preferirá comprar automóviles colectivos nuevos, cómodos, seguros, rápidos, y no comprar los automóviles gastados y viejos de los colectiveros a los precios que pueda comprarlos.

Y el señor senador por San Luis, a mi modo de ver, quería substituir o substituía este artículo por otro, que, a mi entender, tiene dos inconvenientes: primero, autoriza a vender a los concesionarios; y segundo, convierte los permisos generalmente precarios de estos «colectiveros», en un permiso legal por dos años, con lo que se dificulta, en realidad, el establecimiento de la corporación, máxime cuando cualquiera de las empresas puede ampararse de este artículo.

Ahora, ¿qué quiere decir autorizar a vender? Un hombre no necesita autorización para vender sus bienes. Vender sus bienes es el ejercicio de su derecho de propiedad; parecería aquí que la autorización de vender sería una obligación impuesta a la corporación de comprar, en cuyo caso a mí me parecería que esto sería más inconstitucional que lo otro. Pero, en fin, no quiero hacer de esto ninguna cuestión fundamental.

Ha pasado ya, con exceso, señor presidente, la hora que el Senado había fijado para votar este asunto. Pido disculpas a mis honorables colegas por la extensión que he debido dar a esta réplica desordenada. En la discusión en particular estoy a disposición de los señores senadores para informarles del detalle y significado de cada uno de los artículos. Repito, que los señores senadores pueden estar tranquilos y sancionar este despacho, sabiendo que sancionan bases para una coordinación, sometidas a la pericia de los expertos, y a la aprobación ulterior del Poder Ejecutivo.

He dicho.

Sr. Eguiguren. — El señor senador Palacios, al iniciar su exposición de ayer, dijo que lo hacía con la esperanza de poder modificar el curso de la resolución definitiva en este asunto; yo, en cambio inicio mi exposición en una disposición de espíritu completamente distinta. La inicio a la una de la mañana del día 30 de septiembre, último del período ordinario de sesiones, con la convicción profunda y absoluta de que todo nuestro esfuerzo será estéril e inútil; que este asunto yo no sé por qué viene como todos los demás que ya han pasado con criterio político, para ser resuelto tal como se ha recibido de la Cámara de Diputados.

De manera que la intervención en el debate no ofrece grandes alicientes; pero estamos aquí, no para proporcionarnos satisfacciones, sino para cumplir con nuestro deber, y en ese sentido voy a expresar mi manera de pensar, tratando de sintetizar todo lo que se pueda.

En la sesión del 20 de julio de este año, traje este asunto al tapete del Senado con un sano propósito: de que se estudiara a fondo y nos evitáramos el espectáculo que hoy presenciamos.

El señor senador, miembro informante de la comisión, dice que esta es una ley autoritativa, que en realidad no corre el peligro de los intereses en juego; pero la situación sería hoy distinta de haberse aceptado las directivas que traje en aquella sesión, pues si la comisión se hubiera ocupado de buscar todos los antecedentes, otras serían las conclusiones de su despacho.

Los estudios que va a realizar la comisión especial de técnicos prevista en este proyecto, podían haberse hecho por la misma comisión del Senado, y con todos esos elementos en la mano, haberse formado un juicio cabal del asunto y llegarse a fijar las tarifas que debían regir, determinar la situación de las diversas empresas en juego, para no tener que correr el riesgo, dentro de los lineamientos que trazaba el señor senador por Buenos Aires, haber provocado una gran expectativa pública, de haber conmovido la opinión de la Capital de la República, para llegar, por último, al resultado de que la ley sancionada no es posible cumplirla por ser irrealizable.

De haber seguido un camino distinto, habríamos legislado sobre bases más serias, la ley hubiera salido más precisa y no nos habríamos expuesto a las consecuencias que señalo.

Entro al primer punto de la cuestión en debate, que a mi juicio es de la competencia del Congreso para tratar este asunto. ¿Tiene en realidad el Congreso la facultad de legislar en materia de transportes dentro del territorio de la Capital Federal? Los que contestan afirmativamente argumentan que el municipio es una creación legal hecha por el Congreso en su calidad de legislatura local de la Capital Federal, y que así como ha delegado parte de sus atribuciones en la municipalidad, puede retrotraerlas y legislar sobre los asuntos que considere conveniente.

Yo creo que es un concepto completamente equivocado. El municipio de la ciudad de Buenos Aires es anterior a la ley y a la Constitución.

Fué Buenos Aires la Capital histórica del Virreinato; fué su Cabildo, ya en la época revolucionaria, el que tuvo una actuación descollante; fué luego, al dictarse la Constitución

del 53, la que motivó la separación del resto de la Confederación; fué la que produjo la situación que recién se resuelve en 1860 recibiendo luego, como huésped, por la ley del compromiso, al gobierno nacional. De manera que el municipio de Buenos Aires existía cuando se sancionó la Constitución.

La ley número 1.029, del 21 de septiembre de 1880 de capitalización, en su artículo 1º dice así: «Declárase Capital de la República al municipio de la ciudad de Buenos Aires bajo sus límites actuales». La ley no crea, declara, reconoce una situación existente. Y más adelante, en el artículo 2º, establece: «Todos los establecimientos y edificios públicos situados en el municipio, quedarán bajo la protección de la Nación, sin que los municipales pierdan por eso su carácter», reconociendo que con anterioridad a la ley existían instituciones y bienes de carácter municipal.

El artículo 5º de la Constitución nacional, si bien refiriéndose a las provincias establece como requisito esencial para su desenvolvimiento que aseguren su régimen municipal.

El artículo 37 de la Constitución establece que la Cámara de Diputados se compondrá de representantes elegidos directamente por el pueblo de la provincia y de la Capital.

El artículo 46 dice que el Senado se compondrá de dos senadores de cada provincia, elegidos por su Legislatura a pluralidad de sufragios y dos por la Capital.

El artículo 81 de la Constitución prescribe que la elección de presidente y vice de la Nación se hará del modo siguiente: «La Capital y cada una de las provincias nombrará por votación directa», etcétera. Y agrega: «Estas listas serán firmadas por los electores y se remitirán cerradas y selladas dos de ellas (una de cada clase) al presidente de la Legislatura provincial, y en la Capital al presidente *de la Municipalidad*», etcétera.

Ahí hay un argumento básico de que la municipalidad, en realidad, está contemplada dentro de la carta constitucional.

El artículo 86, inciso 2º, dice que el presidente es jefe inmediato y local de la Capital de la Nación, y con eso quiere argumentarse respecto de la falta de vida autonómica del municipio de Buenos Aires; pero recuerdo que el inciso anterior dice que el presidente es jefe supremo de la Nación y tiene a su cargo la administración general del país, de donde no resulta diferencia alguna entre el concepto general y el concepto particular.

El artículo 67, inciso 11, establece como facultad del Congreso dictar los códigos Civil, Comercial, Penal y de Minería, sin que tales códigos alteren las jurisdicciones locales, correspondiendo su aplicación a los tribunales federales o provinciales, según los casos o las personas que caigan bajo su respectiva jurisdicción.

En la Capital de la República, a igual que en las provincias, existen tribunales de orden federal y tribunales de orden local, equiparables a los tribunales provinciales. Quiere decir, pues, que la Constitución ha contemplado en forma especial la situación de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y no se puede decir en contrario que la circunstancia de no tener policía propia. Pregunto: ¿acaso Córdoba, La Plata, Tucumán, cualquiera de las ciudades de la República tienen policía propia? Tampoco la tienen y en esos lugares existe la acción del gobierno nacional en algunas partes, provincial y municipal, en otras.

¿Por qué, si en realidad no tiene existencia constitucional el municipio de Buenos Aires, se le da representación en la Cámara de Diputados y también en la Cámara de Senadores? Y hay más: la ley número 1.260 del año 1882, ley orgánica de la municipalidad, establece en su artículo 1º: «*La Municipalidad* de la Capital de la República se compone de un Concejo Deliberante y de un Departamento Ejecutivo». Vuelvo a repetir nuevamente: aquí en la ley no se habla de la creación de la municipalidad; se parte de su existencia y directamente se establece que se compondrá de tal o cual repartición. El artículo 43 de la misma ley orgánica dice que corresponde al concejo dictar todas las medidas, ordenanzas y disposiciones cuyo objeto sea la dirección y administración de las propiedades e intereses locales del municipio. Y el artículo 44 expresa que corresponde al concejo fijar todo impuesto y en el inciso 8º establece determinar la colocación de los *vehículos* en los lugares públicos, fijar la tarifa de *carruajes de alquiler* y reglamentar el *tránsito de las calles*.

El artículo 46 dice: «Dar o negar permiso a título gratuito, oneroso y por tiempo limitado para la *construcción de tranvías*». El artículo 47, inciso 4º, dice: «Dictar ordenanzas sobre la dirección pendiente y cruzamiento de los ferrocarriles y tranvías y adoptar las medidas necesarias para evitar los peligros que éstos ofrecieren». El artículo 65 establece que se declaran impuestos y rentas de la municipalidad (inciso 8º) las patentes *sobre tranvías, carruajes y vehículos en general* (inciso 10), el impuesto de tranvías (artículo 67). «La Municipalidad de

la Capital de la República, en su carácter de persona jurídica es el representante del *antiguo municipio de la Municipalidad* de Buenos Aires».

Se ve, pues, con esta reseña esquemática de las disposiciones constitucionales legales, lo que dije al principio: que el municipio de la ciudad de Buenos Aires tiene una existencia anterior a la Constitución y a la ley. Al discutirse la ley de la Corporación Orgánica Municipal el diputado Goyena dijo: «Cuando la Constitución habla en el sentido a que me refiero de legislación exclusiva en todo el territorio de la Capital de la Nación, ¿a qué legislación, a qué disposición de carácter obligatorio se refiere? Sin duda a aquello que por su naturaleza elevada y trascendente, se deriva de facultades asignadas en todas partes a un cuerpo como el Congreso de la Nación, como las Cámaras de las provincias. No se puede con perfecta seriedad sostener que la Constitución ha querido hacer del Congreso el Concejo Deliberante Municipal — como estamos haciendo esta noche, agrego yo. — «Esto no se demuestra — terminaba el diputado Goyena — se apoya, se insiste, se enuncia y basta para que así se comprenda».

Pero aunque no hubiera sido establecido en la Constitución y en la ley, sería, por simple criterio lógico, conveniente dejar que este asunto lo resolviera la Municipalidad de la Capital.

—Ocupa la Presidencia el señor presidente provisorio, doctor Robustiano Patrón Costas.

Cooley en su tratado, refiriéndose a estos asuntos en Estados Unidos dice: «Es axiomático que el manejo de los asuntos puramente locales pertenecen al pueblo, interesado no sólo porque se trata de sus asuntos propios, sino porque los entenderán mejor y han de ser más competentes para manejarlos.

«La existencia continuada permanente del gobierno local, es por consiguiente aceptada en todas las constituciones de estado y es materia de derecho constitucional aun en los casos en los que no se prevé expresamente.»

El Concejo Deliberante de la Capital Federal, reiteradamente ha resuelto y ha reclamado la consideración de este asunto por ser de su exclusiva competencia; pero hay un documento interesante que la comisión especial ha tenido en sus manos, pero desde luego no ha hecho mención porque no interesaba a la tesis que venía sustentando.

El informe de la comisión especial designada por la Intendencia Municipal de la ciudad de Buenos Aires, para el estudio de la organización y coordinación de transporte colectivo, dentro de la misma zona de influencia, se expidió en mayoría y minoría. La minoría es en mi concepto la que enfocó con más acierto el asunto, estuvo constituída por el ingeniero Antonio Rebuelto y por el ingeniero Horacio J. Yreglia. Consideró con toda amplitud el asunto y lo resolvió con completo acierto: pero yo me voy a permitir leer las conclusiones. Dicen así:

«Una primera disidencia estriba en que considera innecesario involucrar en la solución del problema que nos ocupa, las cuestiones relativas al tráfico que se efectúa fuera de la Capital. En efecto, el problema cuya solución se ha estudiado es, a juicio de la minoría, un problema local y esencialmente urbano. El transporte colectivo de pasajeros, es sin duda, un servicio público necesario a todas las ciudades, pero sólo en las grandes agrupaciones urbanas es donde las necesidades a que debe satisfacer, adquieren tanta intensidad, que lo convierten en un servicio público de vital importancia para el desarrollo regular de las actividades de la población.

«La Capital Federal con sus 2.210.000 almas y 18.600 hectáreas de superficie, no ha escapado a esta ley general, y es en ella donde, por su número de habitantes y por su extensión, las exigencias del transporte de millares de empleados, estudiantes y obreros, causan la aglomeración de vehículos y el entorpecimiento del tráfico en determinadas horas; es en ella donde las necesidades de la población agudizan la gravedad del problema del transporte, que es de importancia primordial para los barrios apartados y es la ciudad misma la que en su desenvolvimiento gradual exige el mejoramiento de los sistemas en uso, imponiendo, cada día con mayor apremio, el establecimiento de servicios de implantación costosa, como son los tranvías subterráneos, medio ineludible para conseguir, mediante la reducción del tránsito superficial, la descongestión del tráfico en la zona céntrica de la ciudad.

«Es cierto que los diferentes pueblos que rodean a la ciudad de Buenos Aires albergan un número de habitantes no despreciable, cuyas actividades durante el día se desarrollan en la Capital, y que para su transporte, además de los servicios ferroviarios, existen tranvías, ómnibus y microómnibus con recorridos que penetran en la provincia para servir a la población radicada en dichos pueblos, y es cierto también conforme acertadamente prevé el decreto de 19 de enero de 1933 que designó a esta comisión, ese tráfico suburbano y

todas las cuestiones vinculadas con el transporte colectivo de pasajeros en la zona de influencia de la ciudad, como son la prolongación de líneas tranviarias, la ampliación de los caminos de acceso y la coordinación de su tráfico con el que realizan las líneas tranviarias que sirven a las poblaciones urbanas, son puntos importantes a considerar, pero la magnitud relativa de este tráfico, no teniendo en cuenta el que realizan los ferrocarriles — que la mayoría de la comisión tampoco ha tenido en cuenta al formular el proyecto de ley que propone —, es pequeña comparativamente al tráfico interno de pasajeros en la ciudad, y la existencia de unos cuantos servicios directos y combinados hasta los pueblos suburbanos, de ninguna manera afecta ó modifica en forma sensible, los problemas de tráfico de la Capital.

«De esto surge con toda evidencia que las cuestiones relacionadas con el tráfico cuyo estudio nos fué encomendado, son de naturaleza esencialmente urbana e inherente a la actividad del transporte que se realiza en el interior de la ciudad; y también tienen el mismo carácter todas las cuestiones derivadas de la mala situación financiera de las grandes empresas de transporte tranviario, puesto que constituídas éstas para servir al tráfico de la ciudad, en el que predomina ampliamente el que se realiza en su interior, no puede pensarse que su éxito financiero haya de depender en alguna manera del de la explotación de los servicios a larga distancia, que son los que tienen menor importancia como volumen de tráfico y menos lógico todavía sería pretender que se haga gravitar sobre la economía de la población que reside en la Capital el resultado tal vez desfavorable, del transporte hasta los pueblos próximos, que es el más caro a causa de su mayor recorrido.»

Indudablemente, no se puede decir con menos palabras, nada más conciso, substancioso y real sobre este asunto.

Más adelante continúa la comisión: «La simple enunciación de estas cuestiones permite reconocer que, cualquiera que sea la importancia que se les conceda, son ellas en absoluto independientes de las que se relacionan con el transporte colectivo de pasajeros en el interior de la Capital, el cual, siendo con mucho el más importante, es el que exige una solución inmediata, la que, a juicio de la minoría, puede adoptarse independientemente, en la forma que indica la ordenanza que se propone, y sin que por ello se corra el peligro de que no armonice con la solución que más tarde conviniera adoptar a fin de coordinar el tráfico colectivo de intercambio de pasajeros entre la Capital y la provincia de Buenos Aires.

«Escapa a toda fijación anticipada el desarrollo que ha de tener la población en la zona de influencia de la Capital, pero contemplando con un criterio amplio no sólo su estado actual sino también su desarrollo probable, se reconocerá, desde luego, que el aumento del tráfico, consecuente al de la población radicada en dicha zona, depende, más que de disposiciones sobre coordinación del transporte, del mejoramiento de la vialidad, mediante la construcción de caminos, ampliación de los existentes, conservación de las calzadas, cunetas, desagües, etcétera, trabajos tan estrechamente ligados a la posibilidad de establecer nuevos recorridos o ampliar los existentes, que casi no se concibe el que pueda pensarse que estas cuestiones tan íntimamente vinculadas entre sí puedan regirse dentro de jurisdicciones diferentes».

Y más adelante agrega: «La prioridad que en el proyecto de ordenanza adjunto se acuerda a la Corporación de Transportes para establecer servicios en el municipio de Buenos Aires, *implica establecer igual privilegio para los servicios directos entre el centro de la Capital y los pueblos suburbanos,* desde que no siendo posible a otras empresas de transportes internarse en la Capital, queda como única solución posible para implantar servicios de intercambio con la provincia, la concesión que, para establecerlos, acordarían a la corporación las comunas limítrofes o el gobierno provincial en su caso, no pudiéndose admitir, siempre que los servicios a implantar sean convenientes y necesarios, que exista autoridad que niegue a la corporación el permiso requerido para su establecimiento.

«Fuera de las razones expuestas, cumple hacer notar que es un principio del que no hemos creído prudente apartarnos el de que los resultados financieros de la explotación de los servicios necesarios a la ciudad y la tarifa que deberá regir para los transportes que se realizan en su interior no se vean perturbados por el éxito más o menos dudoso de los servicios externos, cuya importancia y extensión no puede preverse en el momento actual.

«La autorización ilimitada, tal como se prevé en el proyecto de la mayoría para establecer servicios que se internen en la provincia, puede llevar a consecuencias económicamente desfavorables, cuya repercusión sobre la economía de la población de la Capital no puede consen-

tirse, por razones elementales de equidad y justicia, tanto más cuanto que la ciudad de Buenos Aires con su enorme volumen de tráfico es la que proporciona bases financieras a la coordinación proyectada.

«Otra divergencia fundamental es la referente a la jurisdicción que deberá regir el organismo destinado a coordinar el tráfico dentro de la Capital.

«En su informe la mayoría recuerda a este respecto que el Congreso ha entendido que las facultades delegadas en la municipalidad no le privan de su ejercicio directo, en su carácter de Legislatura local». Y agrega: «La realidad demuestra que si dicho ejercicio directo es discutible tratándose de servicios enteramente internos de la Capital, en cambio, es natural que las autoridades nacionales son las únicas capacitadas para autorizar y controlar el tráfico de intercambio de carácter interprovincial».

La asesoría letrada municipal, refiriéndose a la concesión otorgada al Ferrocarril Terminal Central de Buenos Aires, para construir un ferrocarril subterráneo desde la estación Federico Lacroze hasta inmediaciones del Paseo de Julio, ha dicho: «La ley número 8.870 y la concesión del Ferrocarril Terminal Central de Buenos Aires importaron e importan un atentado a la autonomía del municipio de Buenos Aires, pues el Congreso, violando él mismo la ley que dictara, organizando la municipalidad de la Capital, se atribuyó poderes que había concedido a la misma y so color de dar salida hacia el puerto a este ferrocarril, otorgó una verdadera concesión de un subterráneo urbano.

«La ley número 8.870 anarquiza, por así decir, todos los conceptos y principios legales, creando dentro del municipio de Buenos Aires un servicio de transporte de personas en común, amparado por las leyes de ferrocarriles, sujeto a la jurisdicción nacional y ajeno en muchas manifestaciones al poder y control que la ley número 1.278 concedió a la municipalidad.

«A su vez, el Concejo Deliberante, cuando el Congreso dictó una ley autorizando a construir un subterráneo ocupando el subsuelo de la avenida de Mayo, sancionó una resolución con fecha 1º de octubre de 1909, cuya parte dispositiva establece: «El Concejo Deliberante ha resuelto dirigirse al señor intendente para que se sirva dictar las medidas necesarias a fin de que una vez promulgada o puesta en vigor la ley de referencia y oportunamente, se entable formal demanda ante los tribunales competentes a efecto de obtener la declaración judicial de su inconstitucionalidad».

Más adelante — en el deseo de acortar la exposición, no he de leerlo — el informe considera concretamente cada una de las situaciones de estas empresas tranviarias que van a entrar a la corporación general, que tienen algunas concesiones de orden nacional, algunas perpetuas y otras temporarias. Se establecen las soluciones que perfectamente se puedan dar, dejando que la municipalidad resuelva este asunto.

El argumento fundamental es el siguiente, y lo hemos escuchado ampliamente: se trata de resolver ¿qué cosa? El tráfico de la ciudad de Buenos Aires; es decir, los inconvenientes del transporte en la Capital. Pero, ¿en qué parte de la Capital se producen esos inconvenientes? En la parte céntrica, donde hay concurrencia y superposición de líneas; no se produce en las afueras de la ciudad.

El mayor tráfico es, indudablemente, el de la parte céntrica de la ciudad de Buenos Aires, y nosotros, en vez de legislar esa parte fundamental, pensamos en que sale del perímetro de la Capital para abrogarnos una jurisdicción que en realidad no tenemos en este asunto. La razón es otra, de orden político, y la voy a dar después.

Que este asunto es de orden municipal lo he de probar hasta con fallos de nuestros tribunales, fallos expresos, claros, terminantes, incontrovertibles.

En la provincia de Buenos Aires se produjo una situación especial. La Legislatura de Buenos Aires acordó una concesión para la construcción de un tranvía eléctrico desde La Plata a Ensenada — salía de la jurisdicción de la ciudad — y estableció al mismo tiempo una compensación de impuestos. La Suprema Corte de la provincia dejó establecido lo siguiente por el voto de uno de sus vocales, el doctor Pereyra Míguez: «Entonces, el gobierno de la provincia no ha podido conceder a la Compañía de Tranvías La Plata y Ensenada el derecho de construir y explotar una red de tranvías eléctricos dentro del radio municipal de La Plata, es decir, eminentemente local, y mucho menos declarar canceladas las obligaciones recíprocas que existían a la época de la nueva concesión entre la municipalidad y la empresa».

En virtud de ese fallo se dejó sentada la nulidad de esa concesión, cuestión que creo habilita a la Municipalidad de Buenos Aires como a los interesados afectados, para plantear y llevar a la Suprema Corte, si es necesario, para demostrar que esta ley es absolutamente inconstitucional.

Pero, se argumentará que ese es un fallo que se refiere a un caso dentro de la provincia

de Buenos Aires, y que la situación de la Municipalidad de la Capital Federal es especialísima dentro del orden constitucional.

Hay también un fallo de la Cámara Civil de la Capital, con respecto a un caso planteado a la Municipalidad de la Capital. Es el caso que se registra en *Jurisprudencia Argentina*, tomo del año 1927, página 77. El argumento central lo da el vocal doctor Colmo, y al cual adhirieron los otros miembros del tribunal. Dice así:

«Argumentarse, como se hace, con que la municipalidad es un poder delegado que no tiene más facultades que lás que le confiere su ley orgánica, por cuanto en la Capital no hay otra Legislatura que el mismo Congreso Nacional (artículo 67, inciso 27 de la Constitución nacional) y que así no puede ella votar impuestos no autorizados explícitamente o que graven a la propiedad, es argumentar a medias, es decir cosas ambiguas y sin sentido. Por de pronto, la municipalidad no es en lo edilicio un poder delegado, por la simple razón de que no es poder ni aun legislatura de la Capital. El régimen municipal es tan constitucional (artículo 5º y concordantes de la Constitución) como el Poder Judicial y el mismo Parlamento En él no hay ninguna facultad delegada por el Congreso, que apenas si se ha limitado a reconocerlo y darle organización en la ley respectiva número 1.260 y ulteriores. *Cuando, pues, ella actúa no lo hace por delegación sino en virtud de su propia esencia.* Y todo lo que hay es que debe acomodarse, como cualquiera otra institución, a las leyes que la rigen. Por lo mismo, el Congreso que se arrogase facultades edilicias en la Capital, dictando leyes de resorte municipal, *legislaría fuera de sus atribuciones*».

Ese es el contenido del fallo que acabo de leer. Legislar fuera de sus atribuciones es producir en realidad actos nulos y es lo que está realizando en estos momentos el Senado de la Nación.

Pero, y aquí señalo inconsecuencias, estas opiniones no puede argumentarse que obedecen a un criterio del representante de un partido opositor. La minoría del Concejo Deliberante de la Capital Federal, que responde a la misma ideología política de la mayoría que existe en el Senado, es decir, a la Concordancia, propició en el seno del concejo una declaración y una resolución dejando establecido que el asunto del transporte era del resorte exclusivo de la municipalidad. De manera que la posición que adopto en este momento no puede ser sospechada de parcialidad política. Lo que resulta raro es que la Concordancia sostenga en el Concejo Deliberante una cosa y que aquí sostenga otra.

Ahora, ¿por qué el Congreso se aboca a este asunto que es de orden exclusivamente municipal? Por una razón de necesidad o de táctica política. Interesa indudablemente al gobierno y a la mayoría que le es adicta, sacar esta ley.

Sabe perfectamente que en el Concejo Deliberante de la Capital Federal, en este momento no tendría los votos suficientes. Más aún, que hay una oposición decidida a este asunto. Entonces vino la necesidad de derivarlo hacia el Congreso. Y porque sabía perfectamente que la Cámara de Diputados con la elección de este año alteraría su composición política y que la Concordancia no podría hacer sancionar este proyecto, es que se apresuró en aquella sesión célebre del 25-26 de septiembre del año pasado, sin estudio y sin discusión, a las 4 de la madrugada, para aprobar este proyecto que lo remitieron aquí y que no fué sancionado en el Senado porque en aquel momento produjo, indudablemente, un trastorno extraordinario en la Capital Federal.

Y estas medidas graves las están aplicando como los remedios heroicos, en dosis homeopáticas, para no intoxicar de lleno al organismo social, y por eso fué que dejaron el intervalo del año anterior a éste. Ahora nos endilgan el transporte para la Capital y ya hay despacho en el transporte general, que con seguridad no se va a aprobar mañana, pero dará motivo suficiente para incluirlo en las sesiones extraordinarias, y entonces, dentro de un mes, también nos obligarán a tratar ese asunto y también se sancionará.

Es tanta la inconsecuencia que existe en la consideración y resolución de este asunto, que el propio despacho de la misma comisión especial, sobre coordinación general, inhabilita a este Senado para tratarlo. Y no hago frases. Voy a leer las disposiciones del proyecto que ha despachado. Por eso la posición del señor senador Palacios, dentro de la comisión, era la lógica: tratar primero el proyecto de coordinación general y después este otro de carácter particular; y no al revés, comenzar de lo particular para ir a lo general. Pero es claro; éste era el trago más amargo, y ahora, esta noche, se aprueba y el asunto queda concluído.

El artículo 2º del proyecto de coordinación general despachado por esta misma comisión especial, dice:

«La explotación de los servicios públicos de transporte automotor por caminos, por toda

persona o sociedad que se proponga efectuar mediante retribución el transporte de pasajeros, encomiendas o cargas por cuenta de terceros, en o entre los territorios nacionales, o entre éstos y las provincias, o entre ellas o la *Capital Federal*, deberá obtener previamente el permiso de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.»

De manera que este organismo monstruoso que se crea esta noche, deberá presentarse a la comisión nacional de acuerdo con la ley de coordinación nacional. No se puede dar una contradicción más notoria y manifiesta.

Pero hay más. El artículo 3º dice:

«Las provincias y *municipalidades* podrán reglamentar el tráfico de pasajeros, encomiendas o cargas en servicios locales, cuyos puntos terminales estén situados dentro de su territorio, cualesquiera que sean los caminos que utilice, pero esas reglamentaciones no podrán afectar los transportes interprovinciales regidos por la presente ley y sus disposiciones reglamentarias», etcétera.

Quiere decir que, por disposición expresa del artículo 3º, el Congreso no puede legislar sobre esta materia de transportes ni en las provincias ni en los municipios.

Pero hasta los diarios mismos han señalado estas cosas que son elementales y que resultan incongruentes, y que no son percibidas por una mayoría que está ciega y resuelta a votar.

«La Prensa» del 27 de septiembre de 1935, publicó un interesantísimo artículo que, en su parte esencial, voy a leer. Dice así:

«La consideración por el Congreso, en los últimos días del período ordinario y en el ambiente de violencia y desorden que caracteriza a las sesiones que actualmente se realizan, de asuntos tan importantes como el de la coordinación general de los transportes en el país y el de la coordinación de los transportes en la ciudad de Buenos Aires, constituye una grave imprudencia.

«Los dos proyectos han merecido fundamentales observaciones de los gremios que serán afectados por sus disposiciones y de las personas y entidades que los han estudiado con el concepto más amplio del interés público. Las mayorías parlamentarias, en vez de recogerlas y analizarlas, han resuelto pasar por encima de ellas y aprovechar estas últimas sesiones en que el pretexto de la premura del tiempo sirve para desconocer los derechos de la minoría, a fin de sancionar esos sistemas legales en los que tanta parte tienen el error y la injusticia.

«No hace mucho tiempo dijimos que el argumento invocado para substraer del conocimiento del Concejo Deliberante de la ciudad de Buenos Aires el asunto de la coordinación de los transportes urbanos, que era el de la jurisdicción federal sobre los servicios entre la Capital Federal y las poblaciones vecinas, había perdido todo su efecto ante la preparación del proyecto de coordinación general de transportes en el país, que contempla esa situación especial en el artículo 2º para involucrarla dentro del sistema. Esta consideración debió ser suficiente para que el Congreso desistiera de su empeño en resolver un asunto que es municipal, y acerca del cual sus miembros, en gran mayoría provincianos, tienen escasa información y ninguna responsabilidad ante sus electores. En cambio, el Concejo Deliberante de la ciudad capital de la República lo conoce a fondo, y si acaso lo ha examinado, a veces con ciertos prejuicios, y ha deformado el concepto de la responsabilidad ante los electores, hasta llegar al extravío del juicio de los mismos, mediante prédicas demagógicas, está a cubierto de sorpresas que pudieran provenir de un conocimiento superficial de la materia.

«Pero la Cámara de Diputados no ha vacilado en aprobar esos dos proyectos, de los cuales uno sin duda está de más y ambos encierran regímenes que no contemplan los intereses públicos y sacrifican las libertades de trabajo, comercio e industria, sin una razón superior que justifique las limitaciones, por lo mismo que las conveniencias generales han sido también sacrificadas a consideraciones parciales.

«Pueden anticiparse desde ya las consecuencias de ambos sistemas.

«En plena crisis económica, el país da una sensación de progreso. Diversos factores han de intervenir en el complejo fenómeno, pero ninguno es más notorio que el desarrollo del transporte automotor, a pesar de que estamos sólo en el comienzo de una gran obra de construcción de carreteras. Los ómnibus y camiones han resuelto muchos problemas domésticos y mercantiles, creados por la insuficiencia o la carestía de los servicios ferroviarios. El sistema de coordinación en trámite parlamentario, por el espíritu unilateral que en él domina, entorpecerá el desarrollo de los adelantos que en esta materia ha creado la iniciativa individual, la más fecunda y la más digna de estímulo».

«El efecto seguro — dice más adelante — de este último será el aumento de las tarifas de ómnibus y tranvías, pero no en la medida en que podrían justificarlo el costo de los servicios y la remuneración de los trabajadores, sino en una extensión tal que permita poner a cargo de los habitantes de la Capital Federal las deudas de las empresas tranviarias, inclusive las que éstas tienen por impuestos y por aportes a la Caja de Jubilaciones. Los diputados y senadores nacionales electos por las provincias no han de estar, seguramente, bien informados de la carga que representará en los presupuestos de la gran mayoría de las familias de la ciudad de Buenos Aires, un aumento de 50 y 100 % en los gastos de traslación. Si la iniciativa se lleva adelante, no tardarán en sentirse sus efectos y la protesta popular. Los poderes públicos comprenderán entonces que este asunto afecta intereses más importantes que los de los guardas y conductores de los vehículos de transporte urbano».

Y con fecha 21 de septiembre de 1936, recientemente publica otro interesante estudio a este respecto y dice:

«Hemos tratado extensamente y en sus diversos aspectos el problema creado por la desorganización de los transportes colectivos de personas en la ciudad de Buenos Aires. Ese desorden ocasiona serios perjuicios a los habitantes de la ciudad, cuyas actividades, empezando por las de los niños que concurren a las escuelas, se resienten por el excesivo tiempo que emplean en acudir a sus ocupaciones habituales o a los lugares donde deben realizar diligencias extraordinarias. Otra sería la vida de la ciudad si cada individuo no perdiera, por lo menos, una hora diaria, restada al trabajo, al estudio o al descanso como consecuencia de los entorpecimientos que sufre en sus traslaciones.

«El problema pudo quedar resuelto hace muchos años con la construcción de los subterráneos que la ciudad necesita; pero se hizo de él asunto electoral y, naturalmente, se incurrió en exceso en la defensa del interés de la población. Se terminó así por perjudicarla, primero, por el retardo en darle la solución que necesitaba, y segundo, porque se ocasionaron perjuicios a las empresas que ahora se quieren poner a cargo de la ciudad.

«De muchas cuestiones puede decirse que el tiempo las arregla; de ésta habrá que decir lo contrario. En los 20 años perdidos se han producido, con relación a este asunto, entre otros, dos fenómenos principales. Uno de ellos es la depreciación de la moneda nacional, que encarecerá los trabajos y materiales de lo que se haga en adelante para dar a la ciudad los servicios que le son indispensables e influirá en la inflación de los capitales existentes, subscriptos en su mayoría en el exterior, al considerar el establecimiento del capital de la nueva entidad: la proyectada Corporación de Transportes de la ciudad de Buenos Aires. El otro es la creación de nuevos intereses que hoy se sienten amenazados, tales como las líneas en actividad de ómnibus y de automóviles «colectivos».

«No creemos que de las autoridades y empresas que han intervenido en este complejo asunto haya quien esté exento de culpa; de un lado el Concejo Deliberante, como decimos, se ha excedido en la defensa del interés de la población hasta perjudicarla en la forma explicada, y del otro, las empresas tranviarias exageraron desde el primer día sus pretensiones. Así, se hizo un nudo que la actual Intendencia Municipal y el Poder Ejecutivo decidieron cortar de un tajo, el que ha consistido en sacar el asunto de la autoridad que debía resolverlo, el Concejo Deliberante, para llevarlo al Congreso.

El proyecto de coordinación fué aprobado hace un año en la Cámara de Diputados poco menos que por sorpresa y sin el debate que correspondía, en el cual debió ser cuestión previa la de decidir si la materia era nacional o municipal».

La misma situación, agrego yo, que se presenta esta noche, en que una mayoría perfectamente regimentada no quiere entrar a considerar y pesar razones y resuelve dejar de lado esa cuestión, que es fundamental: si en realidad el Congreso tiene o no competencia para resolver este asunto.

«Los elementos que resisten el proyecto dicen saber que en la presente semana será despachado favorablemente por la respectiva comisión de senadores, y aprobado antes de fin de mes».

Este artículo era del 21 de septiembre. La predicción se va realizando matemáticamente.

Continúa el artículo: «...razón por la cual los conductores de automóviles «colectivos», en su gran mayoría trabajadores independientes, dueños de los vehículos que manejan, y organizados cooperativamente, se declaran desde hoy en huelga por tiempo indefinido.

«El plan de formar una corporación de transportes contempla la suerte de estos trabaja-

dores, pero, francamente, no les brinda seguridades de ninguna especie, y aunque el servicio de automóviles «colectivos» sea bastante deficiente y desentone con la categoría de la ciudad de Buenos Aires, no se puede negar que ha resuelto de un modo espontáneo el problema del momento, que no supieron resolver las autoridades ni las empresas de tranvías y de ómnibus: la manifiesta insuficiencia de los transportes de la ciudad. De ahí que una gran parte del público, poco exigente en cuanto a comodidades y a decoro, simpatice con esos trabajadores, que con razón temen ser sacrificados, pues es evidente que el proyecto a punto de aprobarse contempla, por sobre todas las demás cosas, la situación, no envidiable por cierto, pero quizás exagerada, de las empresas tranviarias.

«Nuestra opinión sobre el plan de coordinación de transportes no se ha modificado. Podríamos sintetizarla así: no debió salir del Concejo Deliberante, y quizás en el año actual, en que el cuerpo ha dado muestras de mayor ponderación, habría tenido la solución equitativa que no se supo darle anteriormente; ha sido concebido con criterio tan unilateral, que hasta pone a cargo de la ciudad las deudas de las empresas por impuestos y por aportes a la Caja de Jubilaciones, y reconocerá a esas compañías como capital lo que no gastaron en épocas de crisis en renovación de vías y materiales; y en definitiva, encarecerá los transportes más allá de lo necesario para retribuir equitativamente al capital y al trabajo.»

Ya se ve, pues, que un diario de la solvencia moral de «La Prensa», que no puede ser calificado de izquierdista, confirma los conceptos que hemos estado exponiendo esta noche en el seno del Senado.

Concluyo, pues, este capítulo, reafirmando que, constitucionalmente, este asunto es de competencia exclusiva del Concejo Deliberante de la ciudad de Buenos Aires; que la ley de coordinación general que esta misma comisión especial ha despachado, indica la incompetencia del Congreso para tratar este asunto, y que, aun en el supuesto que fuera competente en virtud de salir las líneas un poco de los límites de la Capital Federal, no habría ninguna razón para que el Congreso entrara a considerarlo y a resolverlo.

La cuestión del tráfico y de la coordinación es cuestión de la ciudad de Buenos Aires, de la parte céntrica, no de los alrededores. La mayor población y la mayor extensión está acá. De los 3.000.000 de habitantes que comprende la aglomeración bonaerense, 2.200.000 corresponden a la Capital Federal, vale decir que, por los intereses de 800.000, no se van a despreciar y a dejar de lado los de 2.200.000, o sea que por lo accesorio se va a trastornar completamente lo principal y lo que es capital, lo que sería una inconsecuencia de orden lógico evidente.

Paso ahora a otro capítulo. ¿Cuáles han sido los factores que han producido la situación actual del tráfico urbano? Realmente, la pregunta producirá un poco de sorpresa porque en toda la discusión que hemos escuchado y en el despacho de la comisión, en realidad, se habla de coordinación, pero no se han señalado en ningún momento cuáles son los factores que han producido esa perturbación. Si lo que se pretende remediar es la situación del tráfico, es necesario señalar los factores que han producido esa perturbación para buscar luego el remedio. Yo los he de señalar en la forma más breve posible.

En primer lugar, la ubicación y la estructura de la ciudad es uno de los factores principales de la situación actual del tráfico urbano. El centro de la ciudad está colocado en un extremo, y allí, en esa zona céntrica, nosotros tenemos aglomerados desde la casa de gobierno, sede del Poder Ejecutivo y de sus ministerios, a los hoteles principales, todos los establecimientos bancarios, teatros, cines, etcétera. Puede decirse que entre el límite de las calles Callao, Santa Fe, Alsina y el río, están los establecimientos más importantes de la ciudad de Buenos Aires, lo que obliga entonces al resto de la población a afluir allí y a concentrarse en horas determinadas, y de ahí la aglomeración del tráfico.

Entonces, uno de los remedios ¿cuál sería? Tratar de descentralizar todas las oficinas e institutos para evitar que se produzca esa congestión.

Cuando se fundó la ciudad de Buenos Aires no se pudo vislumbrar esos problemas; de ahí su ubicación, y de ahí la estrechez de sus caminos que es otro factor que produce una perturbación dentro del tráfico. Los tranvías: si se hubieran sacado los tranvías de ese radio que he señalado, se hubiera evitado en gran parte la congestión del tráfico central. Los tranvías, por su carácter de unidades fijas, constituyen un obstáculo fundamental para el tránsito, y es por eso que en las grandes ciudades, París, Londres y Berlín, no tiene la parte céntrica vías.

Las barreras ferroviarias constituyen otro motivo de perturbación dentro del tráfico urbano.

El estacionamiento de los vehículos, sin organización y sin playas especiales, trae como consecuencia otra perturbación. La carga y descarga de mercaderías en la zona céntrica, lo mismo. Y, finalmente, la forma como se han acordado todas las concesiones. El Concejo, el Congreso y el Poder Ejecutivo de la Nación han acordado concesiones y no han tenido ningún criterio en esta materia ni han tratado de proceder en forma orgánica.

Es así como han surgido y como se han construído los tranvías en la ciudad de Buenos Aires. Porque una empresa se presentaba al Concejo Deliberante, al Congreso y al Poder Ejecutivo a solicitar una concesión, se le acordaba; venía otra empresa también y se le acordaba igualmente; luego aparecieron los ómnibus, y, más tarde, vinieron los «colectivos», y es así como se ha producido la situación actual.

De manera que esta situación ha surgido de esos factores que he señalado. ¿Ha contemplado alguno de estos factores el proyecto? Absolutamente ninguno. Paso ahora a considerar cómo ha surgido este proyecto.

Este proyecto ha surgido como consecuencia de una larga lucha de las compañías tranviarias para conseguir el aumento de sus tarifas. Es un asunto que viene de lejos y hay una verdad que debo decirla descarnada y crudamente: aquí lo que se busca y ya se ha demostrado en parte y lo he de demostrar más adelante, no es la coordinación; lo que se busca es salvar la situación de un grupo de empresas tranviarias en detrimento de los intereses de toda la colectividad.

Las empresas tranviarias y especialmente la Anglo Argentina, que representa casi el 60 % del total de los capitales tranviarios, tuvieron el monopolio de hecho en materia de transporte en la ciudad de Buenos Aires, hasta que aparecieron los ómnibus y los «colectivos». Es claro, cuando aparece la competencia, la situación se hace más difícil, y viene entonces la puja. ¿Por qué? ¿Por mejorar los servicios?, no; ¿por mejorar la explotación?, no; por la solución más sencilla y productiva: el aumento de las tarifas tranviarias.

Con motivo de las leyes que se dictaron de jornada legal y jubilación de los tranviarios, etcétera, ellos encuentran en 1931 la oportunidad magnífica para explotar la situación de los obreros y aparecer aparentando con un alto criterio de humanidad defendiendo sus intereses.

En la presentación que hicieron las empresas tranviarias el 13 de febrero de 1931, al Gobierno Provisional, se declararon incapacidas para cumplir la ley número 11.544, sobre jornada legal de 8 horas y descanso hebdomadario.

Las empresas que subscribieron esa presentación fueron la Anglo Argentina, Lacroze, Puerto y Ciudad de Buenos Aires y Eléctricos del Sud. El Ministerio de Obras Públicas por decreto de noviembre de 1931 dejó establecido que desde el 1º de noviembre el Estado contribuiría, de las sumas que le corresponden desde esas fechas, con el aporte equivalente del 50 % del aumento del salario que originaría a la compañía del puerto la aplicación del decreto reglamentario de la ley número 11.544 y hasta una suma que no excediera de la mitad del impuesto respectivo.

Más tarde, por decreto de fecha 7 de abril de 1931, se nombró una comisión compuesta por el doctor David M. Arias, ingeniero Luis Duhau y Américo A. Aliverti para expedirse sobre el estado de todos los concesionarios y permisionarios, incluso sobre el problema del transporte. Esta comisión aconsejó se autorizara a la comuna a contribuir con una suma que no excediera del 50 % de los impuestos del 5 ó 6 % de las entradas brutas de las empresas para pago de aumento de salarios.

La municipalidad puso en vigor esa disposición el 30 de octubre de 1931, pero ese aporte del 50 % estaba sujeto a esta condición: Que las empresas deberían justificar, en la forma que oportunamente se establecería, la inversión de ese aporte cuya efectividad quedaba supeditada a la comprobación ulterior y datos suministrados por las empresas con referencia a su estado financiero. Pero ahí las empresas pusieron el grito en el cielo. Conforme se las amenazara con el examen de su estado económico y financiero, allí ya el gobierno no puede llegar. Tanto era así que en un informe dirigido por la comisión al entonces ministro del Interior, ingeniero Octavio S. Pico, en enero de 1932, se manifiesta que ha sido imposible sugerir soluciones terminantes sobre el transporte, porque los estudios hechos en materia de cuentas de los concesionarios no dejaban una impresión satisfactoria, en primer lugar, por la inexistencia de un contralor municipal, y en segundo lugar porque no concordaban la comisión y las compañías en el criterio a aplicar.

Las empresas se presentan nuevamente expresando que no pueden aportar el 50 %. El intendente, en diciembre de 1931, dijo al Gobier-

no Provisional: «La negativa de las empresas a realizar aportes demuestra que no están dispuestas a hacer el mínimo esfuerzo en el asunto, y si desgraciadamente mañana hubiera que lamentar cualquier situación de fuerza, cabe afirmar con toda justicia que la responsabilidad será de las empresas que prefieren cumplir con sus *debentures* y no con los poderes públicos constituídos».

Así hablaba el intendente del gobierno de facto, de estas empresas inglesas cuya laudatoria extraordinaria nos ha hecho el señor senador por Buenos Aires.

El 29 de diciembre de 1932, el Concejo Deliberante sancionó una ordenanza creando una comisión municipal para el estudio de un transporte colectivo, compuesta de 12 miembros, 8 de ellos concejales designados por el cuerpo y los otros 4 designados por la intendencia. No podía darse, indudablemente, desde el punto de vista del concejo y de los intereses públicos, una medida más sensata, más seria, más juiciosa: tratar de coordinar, ya que ese era el afán del concejo y de la intendencia, los esfuerzos de las dos ramas del gobierno municipal y nombrar una comisión conjunta para que estudiara este asunto. Pero el intendente vetó esa ordenanza sosteniendo que no, que el concejo nombrara su comisión y que la intendencia nombraría la propia.

Es claro; había un plan, que venía de arriba: había que llegar al monopolio. De aceptar esa ordenanza para designar una comisión conjunta, en la que el Departamento Ejecutivo estaría en minoría, se vería arrastrado tal vez a hacer un estudio a fondo del asunto, y entonces no se podría resolver, como se deseaba, la solicitud de las empresas tranviarias. Entonces vetó el intendente municipal esa ordenanza y nombró una comisión especial compuesta por el doctor Ortiz, el ingeniero Nogués, el ingeniero Castelló, el doctor Pestalardo, el ingeniero Treglia y el ingeniero Revuelto, comisión que produjo más tarde un informe en mayoría y otro en minoría.

Sobre este informe, se hizo en el concejo, en mayo del año pasado, una denuncia que demuestra cómo se manejan estas empresas extranjeras. El concejal ingeniero Justo, expresó que en el año 1933, en repetidas oportunidades había insistido ante el secretario de la municipalidad para que le informara del curso que seguían los estudios de esa comisión especial, pero nunca pudo obtener una respuesta definitiva. Era un concejal que pedía informes sobre un asunto de interés público. Dejo la palabra al ingeniero Justo para que relate tal cual es el hecho. Dice así:

—Ocupa la Presidencia el señor presidente del Senado, doctor Julio A. Roca.

«Quiero hacer notar que en esta oportunidad ha sucedido lo que se denunciara otras veces en el seno de este concejo: los empresarios, las poderosas empresas de servicios públicos, tenían información de lo que se tramitaba, mucho antes que este honorable concejo. Tengo aquí el informe correspondiente a los años 1932-1933 de la Compañía General de Tranvías de Buenos Aires, propietaria de la Anglo Argentina, la cual, refiriéndose al estado de las gestiones para la construcción de un consorcio, en el mes de noviembre de 1933 — es decir, antes de que se expidiera la comisión — decía lo siguiente: «La dimisión del intendente de la ciudad de Buenos Aires, en noviembre de 1932, ha originado una paralización en las negociaciones relativas al proyecto de consorcio mixto de los transportes de que se había hecho promotor». Se refiere a la actuación del doctor Naón. Y agrega: «Al principio de 1933, el nuevo intendente ha encargado a una comisión, compuesta por personalidades independientes, el estudio del problema de los transportes en común de Buenos Aires, y el establecimiento de las bases de un proyecto que le resolvería definitivamente. Esta comisión todavía no ha dado su informe». Y luego agrega estas otras palabras que vale la pena destacar, porque constituyen la confirmación de nuestras sospechas: «En el intervalo — dice en ese informe la Compañía General de Tranvías de Buenos Aires, propietaria de la Anglo Argentina, la compañía ha tratado de obtener por lo menos medidas previsoras que impedirán el desarrollo de factores perjudiciales a su actividad. La presencia en Europa de la misión argentina se la aprovechó tanto por la Compañía de Tranvías Anglo Argentina, como por nuestra sociedad, para llamar la atención de las autoridades superiores del país sobre la grave situación de las empresas».

Sería realmente interesante saber a qué «medidas previsoras que impedirán el desarrollo de los factores perjudiciales a su actividad» se refería esta compañía, cuando en ese informe de 1932-1933 daba datos que el Concejo Deliberante de la ciudad de Buenos Aires no conocía todavía. Por eso dije al principio que este proyecto ha surgido como consecuencia de esa larga lucha sostenida por las compañías de tranvías para obtener

el aumento de sus tarifas y salvar así su situación.

Voy a dar ahora algunas cifras estadísticas que fijarán la posición de las argumentaciones sostenidas. La investigación de la comisión técnica municipal fija en $ 321.563.788 el valor de los capitales invertidos a fines de 1932, en todo el transporte urbano. Esa cantidad se dividía en los siguientes capítulos:

Tranvías a nivel Anglo Argentina, pesos 131.570.160, que viene a representar el 40,92 %; Compañía Lacroze, $ 46.163.184, es decir, el 14.36 %; Compañía Eléctricos del Sud, $ 5.928.010, que representa el 1,84 %; Puerto y Ciudad de Buenos Aires, $ 6.321.402, o sea, 1.97 %; Tranvía Subterráneo Anglo Argentina, $ 50.695.369, lo que representa el 15,76 %; Ferrocarril Terminal Central de Buenos Aires, subterráneo Lacroze, $ 40.708.683, es decir, 12,66 %; compañías de ómnibus, $ 34.782.337, que representa el 10,82 %; y los colectivos, $ 5.394.643, es decir, el 1.68 %. Quiere decir, en definitiva, que la Compañía Anglo Argentina viene a representar, más o menos, el 56 % del total de los capitales invertidos. Por eso el desenvolvimiento de su gestión y de su actuación es interesante para fijar la posición de cada uno en este asunto.

Es interesante destacar la relación que hay entre el aumento de la población de la Capital Federal, durante cierto número de años, con el de la extensión kilométrica de vías de los tranvías a nivel, y el número de pasajeros.

En el año 1904, con una población de 979.325 habitantes, existían 464 kilómetros de vías férreas, con un conjunto de tranvías a nivel de 1.875 y un número de pasajeros anuales de 169.000.000. En 1914, la población llega a 1.584.106 habitantes, los kilómetros de vías son 807, el número de tranvías a nivel 3.200 y el número de pasajeros 380.000.000. En 1933 la población de Buenos Aires es de 2.200.000 habitantes, el número de kilómetros de vías es 884, el número de tranvías a nivel 3.200 y el número de pasajeros 437.000.000.

Quiere decir que las empresas tranviarias tenían en el año 1933, casi 20 años después de 1914, la misma extensión de vías y el mismo número de tranvías a nivel. De manera que nada habían hecho por mejorar su red y sus servicios.

En el año 1933 el kilometraje en conjunto del sistema del riel, vale decir, tranvías y subterráneos, y a nivel, es de 884, frente a un kilometraje en extensión de los automotores, de 4.000 kilómetros. El número de vehículos para los tranvías a nivel y subterráneos es de 3.400 frente a 4.408 automotores, y el número de pasajeros es para los tranvías de 437 y 637 para los automotores, todo referido en millones.

En cuanto al costo de explotación, daré cifras que conviene destacar para el desarrollo ulterior de esta exposición, porque se ha hecho acá por el miembro informante de la mayoría de la comisión una serie de consideraciones un tanto raras, olvidando la importancia que tiene el capital de iniciación y el costo de explotación y que es mayor el primero en las redes tranviarias y menor en los automotores, pero mucho mayor el costo de explotación de los automotores que el del sistema tranviario.

El Boletín Municipal número 3.671, en la página 1.112, publicó el adjunto cuadro referente a los costos de explotación de los cuatro medios de transporte de la ciudad de Buenos Aires, referidos a los años 1928 - 32.

En las líneas a nivel el costo de explotación en el año 1928 es de $ 38.416.154, es decir, el 61 %. En el año 1932 es de $ 33.667.689, lo que viene a representar en el total el 33,03 %.

El subterráneo da para el año 1928 $ 3.343.589, lo que significa en el conjunto el 5,31 %. Y en el año 1932 la cifra de $ 5.631.251, que representa el 5,52 % sobre el total.

Los ómnibus dan un costo de explotación para el año 1928 de $ 20.605.858, que representa el 32,72 %. Y en el año 1932 esos gastos ascienden a la cifra de $ 48.112.478, que representa el 47,20 %, superando así a los tranvías a nivel y al subterráneo.

Los colectivos dan para el año 1928, como costo de explotación, $ 605.229, que representa un 0,96 %. Y el año 1932 dan $ 14.509.149, que representa el 14,25 % como porcentaje.

Finalmente — y son las últimas cifras que a este respecto voy a dar — conviene señalar el número de vehículos que ascienden por cada uno de estos sistemas y los pasajeros transportados, para ver cómo el público ha significado su preferencia por el sistema de transporte de automotores. Estas cifras corresponden al año 1933. El número de vehículos correspondientes a ese año es de 3.400, en el sistema de rieles; de ómnibus, 1.600; microómnibus y otros colectivos 2.808. En conjunto de todos los sistemas, 5.732.

Los pasajeros transportados — doy las cifras en millones—por el sistema del riel, son $ 365.000; por el sistema de ómnibus y colectivos 437 millones. Sobre el conjunto de 1.074.000.000 para todos, nos da este porcentaje de pasajeros trans-

portados: 68 % para el sistema de automotores y 32 % para el sistema de tranvías.

Quiere decir, que el público de la ciudad de Buenos Aires decididamente se ha inclinado por el sistema del transporte automotor.

Voy a considerar ahora la situación del Anglo Argentino, que, como ya he señalado, representa el grupo más importante, con casi el 55 % sobre el total del valor de las empresas ferroviarias.

Los señores concejales socialistas en la sesión del 15 de mayo de 1934, presentaron al concejo un proyecto estableciendo lo siguiente: «Que es previo a la solución del problema de los transportes colectivos el conocimiento de los capitales reales de las empresas; que la fijación de los capitales de las empresas, sujetando su determinación a normas fundadas en el interés público, tales como las adoptadas por el Poder Ejecutivo nacional para los ferrocarriles, es tanto más necesaria cuanto que los capitales declarados han sido objetados fundadamente; que en el caso particular de la Compañía Anglo Argentina se han denunciado y probado aguamientos considerables de su capital, entre otros los siguientes:

«1º — Transformación de 260.007 acciones de primera preferencia, de 6 %, que representaban 1.300.035 £ en 1.733.380 debencures de 4 %, con un aumento en la capitalización de £ 433.345, cuyo valor en pesos moneda nacional, en el año 1909, es de $ 4.961.825.

«2º — Transformación de 320.000 acciones de segunda preferencia del 10 %, o sea £ 1.600.000, en 640.000 acciones de primera preferencia, del 5 %, con un aguamiento de £ 1.600.000, cuyo valor en pesos moneda nacional era de pesos 18.320.000 moneda nacional.

«3º — Transformación de £ 266.600, al 6 %, en £ 413.320, en obligaciones de 4 %, con un aguamiento de £ 146.630, cuyo valor en pesos moneda nacional era, en el año 1909, de pesos 1.678.913,50 moneda nacional.

«(Estos aguamientos, que suman 24.960.713,75 pesos moneda nacional, fueron comprobados por la comisión de estudio designada por el gobierno defacto).

«Que además, con motivo de la absorción de distintas empresas de tranvías por la Compañía Anglo Argentina, se han realizado maniobras financieras que abultaron artificialmente su capital; maniobras denunciadas en el seno de este Honorable Concejo, una de las cuales, realizada con motivo de la compra de la Buenos Aires Electric Tramways Co., significó para la Compañía Anglo Argentina un recargo de precio de £ 1.179.965, que en pesos moneda nacional importaron un aguamiento (año 1918) de $ 13.510.599,25.

«Que como consecuencia de estos aguamientos, la Compañía Anglo Argentina ha percibido, durante largos años, fuertes sumas en concepto de intereses y dividendos, por capitales que nunca fueron incorporados a la economía del país; sumas que, en realidad, fueron restadas a las amortizaciones que normalmente exigía la explotación, y a las extraordinarias que debían preverse, dada la rápida evolución técnica de los transportes.»

Este es un aspecto del asunto; pero hay otros que son realmente interesantes y que tienen que ser insospechables para los señores representantes del sector de la mayoría.

El concejal doctor Germinal Rodríguez, socialista independiente, vale decir, de la Concordancia, dijo el 13 de junio en el Concejo Deliberante, página 428 del Diario de Sesiones: «El Anglo hace una cuenta capital bien sencilla: cada vez que incorporaba un peso a su acervo, lo agregaba a la cuenta capital; de manera que en ésta — que es la que da los 20.000.000 de libras, para el año 1923 — figuran hasta los caballos muertos en el año 1901».

Estas son esas empresas serias, esos capitales benévolos y altruístas a quienes cantaba loas el señor senador por Buenos Aires.

Pero hay más, todavía. En la sesión del 11 de junio el señor concejal Justo, decía esto: «En el año 1907, y en algunos años anteriores, se produce la concentración, en el Anglo Argentino, de las distintas empresas tranviarias de la ciudad, con excepción de la Compañía Lacroze. En esa oportunidad comenzó la Compañía Anglo Argentina el proceso de capitalización ficticia, que habría de llevarla a la situación actual. Debo de reconocer que los hombres que manejaban esa compañía tenían un completo conocimiento del porvenir del país, porque se atrevieron a emitir papeles sin valor, en cantidades formidables, con la seguridad de que el crecimiento de la ciudad les habría de permitir pagar, durante largos años, dividendos a esos capitales ficticios. Esta es la realidad, que pueden comprobar los señores concejales con los distintos documentos que voy a mencionar.

«¿Cómo se realizó la concentración de las distintas empresas en el Anglo Argentino? Es un punto interesante que ha sido perfectamente aclarado por un ex concejal que no era socialista, por un ex concejal radical, el

señor Rotta, a quien debemos la mayor parte de las informaciones que hay en esta materia. El señor Rotta demostró en el Concejo, oportunamente, que la fusión de las empresas en el Anglo Argentino se realizó mediante una tercera empresa que no tiene relación jurídica alguna con la municipalidad, y cuya intervención significó para el capital nominal del Anglo Argentino, un peso de muchos millones de libras esterlinas. Me refiero a la Compañía General de Tranvías de Buenos Aires, con sede en Bruselas.

«El señor Rotta, en un estudio que recomiendo a los señores concejales que deseen ocuparse seriamente de estas cosas, y no en base a las informaciones de las empresas, demostró, publicando prácticamente todos los documentos necesarios, que se constituyó en 1907, en Bruselas, una sociedad anónima denominada Compagnie Générale de Tranways de Buenos Ayres, que tenía por objeto concentrar en sus manos todas las empresas de tranvías y para lo cual se sirvió de una compañía de nombre inglés. La razón es obvia, señores concejales; no es necesario decir por qué motivos esta compañía belga no quiso aparecer con su verdadera nacionalidad en este país. Y es así cómo el señor Rotta demostró que en oportunidad de la adquisición de las distintas empresas de tranvías, la Compañía General de Tranvías de Buenos Aires fué comprando y revendiendo al Anglo Argentino, que ya era de su propiedad, aquellas empresas por sumas globales fijadas sin ningún control, comenzando así el aguamiento de los capitales de la Anglo Argentina.

«Que además, con motivo de la absorción de distintas empresas de tranvías por la Compañía Anglo Argentina, se han realizado maniobras financieras que abultaron artificialmente su capital, maniobras denunciadas en el seno de este Honorable Concejo; una de las cuales realizada con motivo de la compra de la Buenos Aires Electric Tramways C°, significó para la Compañía Anglo Argentina, un recargo de precio de 1.179.965 libras, que en pesos moneda nacional, importaron un aguamiento, en 1908, de 13.510.599,25.

«El señor ingeniero Castello, en un informe que presenta, decía lo siguiente: «Pero hay en el caso de la Compañía Anglo Argentina otro hecho no menos grave que los citados. Se refería a otro tipo de aguamiento que permite presumir razonablemente la existencia de otros aguamientos disimulados de capital, nos referimos a las adquisiciones de una serie de empresas tranviarias, algunas a tracción a sangre y otras ya electrizadas, que constituyeron, en definitiva, la gran empresa actual. Puede verse en el estudio de 1923, que las adquisiciones resultaron siempre expresadas por fuertes sumas globales, de las cuales los señores representantes de la compañía declaran no poder rendir detalle alguno, de tal manera que no hay la menor posibilidad de realizar una investigación que permita apreciar la razonabilidad de los precios pagados.

«En estas condiciones y con un capital aguado en un 50 % del valor que hoy declara la empresa Anglo Argentina, comienza el desarrollo paralelo de la empresa con el crecimiento de la ciudad y durante el transcurso de un largo período de tiempo, la empresa Anglo Argentina mantiene un monopolio de hecho del transporte en la ciudad de Buenos Aires. En esa época obtiene ganancias considerables que la Comisión de Tráfico se propone establecer y ello ha de poder hacerse con toda seguridad, ganancias considerables que no fueron empleadas en mejorar los servicios».

Más adelante, señala este hecho extraordinario, elocuente, que pone de manifiesto la seriedad de esta empresa que ahora la mayoría del Senado trata de proteger con el monopolio. El señor Rotta establece para el coche motor de una línea de tranvías, el valor de 15.000 pesos, precio que declara la empresa, aun cuando hace la salvedad de que un coche de una línea a nivel, tasado minuciosamente, no vale más de 9.000 pesos; una locomotora vale aproximadamente 100.000 pesos; un coche de primera clase, 70.000; uno de segunda, 50.000; un coche dormitorio, 90.000, etcétera. Agréguese a estas diferencias de costo los elementos que intervienen en una empresa ferroviaria; sin embargo, el cuadro da las siguientes cifras: mientras que el costo kilométrico de vía en el Ferrocarril Central Argentino es de 54.540 pesos oro, el costo kilométrico del tranvía Anglo Argentino es, según la empresa, de 184.818 pesos oro, cifra monstruosa que no puede ser admitida por nadie y mucho menos por algunos especialistas que formaban parte de la Comisión Especial que ha redactado el informe y que, como veremos, aceptan en buena parte las cifras de la empresa.

Y vuelvo a citar la opinión de un concejal de la Concordancia que, por lo visto, tiene un concepto completamente distinto al de sus correligionarios del Senado y que, desde luego, estaba en mejores condiciones para apreciar, porque ellos tienen todos los elementos para estudiar y resolver este asunto.

Dice el concejal Rodríguez, socialista independiente, vale decir, del sector de la Concordancia: «No voy a entrar a analizar lo que se refiere a la pérdida que la compañía dice tener en materia de cambios. Es una cosa que ha sido aceptada en el convenio de 1923, que cuando se va a referir a las utilidades de la compañía se hará teniendo en cuenta esas utilidades en Buenos Aires y no en Londres.»

Ahora, la empresa habla de las pérdidas que le produce el giro del dinero y llega a señalar que en 1931 tuvo hasta 2.600.000 pesos de pérdidas.

El ingeniero Benigni habla de esto que él llama «el cuento de los cambios» y he sacado las siguientes palabras de ese estudio:

«El importe que anota la compañía por concepto de pérdidas de cambios es de 187.511 libras esterlinas; las remesas a Londres que habrá hecho la compañía durante el año, lógicamente se habrán efectuado en partidas parciales y a medida que iban quedando los fondos sobrantes entre las entradas y los gastos. La empresa se habrá preocupado o no, de comprar sus giros en libras, y en los momentos que podía considerar más favorables para el cambio, pero es de suponer que haya efectuado sus remesas parciales a cambios diferentes, resultando para éstos un promedio que será igual o muy próximo al promedio de los cambios habidos en el curso del año 1924, para giros sobre Londres.

«Ahora bien; el cambio sobre Londres osciló durante el año 1924 desde 40 hasta 46.5/32 peniques por peso oro, habiendo llegado al extremo más desfavorable de 40 en un solo día, o sea el 24 de abril, y al extremo más favorable de 46,5/32 en un solo día también, es decir el 30 de diciembre. El cambio medio resulta de 42 medio, al que corresponde una pérdida del 12 % sobre la totalidad de la remesa, suponiéndola efectuada en partidas escalonadas por importes más o menos iguales entre sí.

«Si las remesas de la Anglo no se habrán efectuado en esta forma, quiere decir que se habrán intensificado o concentrado mayormente hacia el final del año, y entonces la pérdida total habrá sido bastante menor que la indicada, por cuanto en los últimos meses del año el cambio fué mejorando notablemente, quedando siempre superior a 44 durante los meses de octubre y noviembre y superior a 45 y 46 durante el mes de diciembre.

«La remesa total que habrá hecho la empresa a Londres durante el año, no podrá ser superior al monto de las utilidades de explotación, y más propiamente será aproximadamente igual a las cantidades necesarias para cumplir los diferentes servicios de interés y amortización sobre los títulos de la compañía, cantidades que suman 1.026,00 libras esterlinas.

Pues bien; el 12 % de esta cantidad son 127.000 libras y no 187.000 como afirma el balance, ya que esta última pérdida se había producido tan sólo en la hipótesis absurda de que la oficina de Buenos Aires hubiese girado a Londres toda la suma antedicha el día 24 de abril, o sea en el día de peor cambio, lo que evidentemente, aparte toda otra consideración, es inadmisible toda otra consideración, por cuanto en esa fecha no pudo la compañía girar utilidades que se produjeron en los ocho meses posteriores del año.

«Resulta así una segunda diferencia en las de 60.000 libras que no tiene ninguna justificación manifiesta, y que sumada a las 60.000 libras de diferencia inexplicable en los impuestos, y a la 113.800 libras cargadas injustamente como aporte a la Caja de Jubilaciones, y a las 24.000 libras pasadas como saldo de utilidades a nuevo ejercicio, forman un total de 258.000 libras en cifras redondas que habría permitido sin el menor esfuerzo pagar el 8 % de dividendo a los 2.700.000 de acciones ordinarias, cargar con la pérdida de cambio correspondiente a esta remesa ulterior y pasar a un sobrante de 16.000 libras esterlinas como saldo de los beneficios para el ejercicio futuro.»

Ya se ve pues, con estas cifras, que el sistema general de esta compañía ha sido el de alterar deliberadamente y a conciencia todas las cifras para tratar de engañar a las autoriddes públicas.

Sobre la ganancia del Anglo Argentino el mismo concejal Rodríguez del sector de la Concordancia da cifras interesantes, y observen los señores senadores que yo voy a buscar estos datos en una fuente que realmente no puede ser sospechosa. Dice así: «Por otro lado tengo aquí los datos de lo que ha dado de interés al capital en balances hechos por la propia empresa del Anglo Argentino que son copia de otros que se han mandado al Concejo en otra oportunidad.

«El Anglo dice en este balance, que es original, escrito en las mismas oficinas de la empresa, lo siguiente: «En el año 1921, hemos obtenido 4,60 % de interés; en el año 1922, un 5,80 %; en el año 1923, pagando la jubilación sería de 5,60 %, y como no se han pagado las jubilaciones, se llega al 6 %; en el año 1924, por la misma causa, se llega al 6,60 % de interés; en el año 1926, se llega al 6,78 %; en el año 1927, al 6,85 % y en el año 1928 al 6,23 %, etc.

¿Se puede afirmar, con los propios balances que el Anglo Argentino dió a la comisión del gobierno defacto, que no ha obtenido utilidades? La explotación ha dejado una utilidad de 4.000.000 de pesos oro en el año 1920; 5.000.000 en el año 1921; 6.000.000, en el año 1922; 6.000.000 en el año 1933 y 6.000.000 en el año 1924, etc. Ha dejado pues, dividendo. Y luego agrega: «Veamos ahora cuanto ganaban las empresas tranviarias de Inglaterra según el Anuario de Tranvías de aquel país del año 1931; el Metropolitano de Londres ganó el 2 %; el tranvía central de Londres, el 5,31 %; el tranvía de Londres de la Ciudad y del Sur el 4,72 %; y el tranvía eléctrico de Londres el 7,20 %; el tranvía a nivel municipal, el 3.73 %. Según ese Anuario en toda Inglaterra, tomando las 217 empresas de tranvías, ellas habrían dejado una ganancia neta de 87.000.000 de libras, se refieren a 217 empresas de tranvías, de las cuales 160 eran municipales. En toda Inglaterra todos los tranvías habían dejado un promedio de 5,70 %.» Las empresas inglesas allá se callan pero aquí gritan, y gritan con razón porque nosotros siempre estamos dispuestos a servirlos con oficiosidad digna de mejor causa.

En la página 24 del diario de Sesiones del Concejo Deliberante del año 1924, se registran estas cifras que son elocuentes e interesantes dadas por el concejal Justo: «Que corrobora la necesidad de las investigaciones citadas, el hecho documentado ante este Honorable. Concejo de que la compañía de tranvía de Buenos Aires, con sede en Bruselas y propietaria en 1928 del 70,20 % del capital acciones del Anglo Argentino, ha distribuído en los últimos años los siguientes dividendos: año 1924-25, el 14,45 %; año 1925-26, el 19.13 %; año 1926-27, el 30,02 %; año 1927-28, el 39,87 %; año 1928-1929, el 39,87 %; año 1929-30, el 15,15 %, (un semestre)».

No pueden darse cifras más suculentas, sabrosas y extraordinarias y estas son en realidad las empresas que todavían claman, se quejan y pretenden mayores beneficios.

¿Cómo han sido fiscalizadas estas empresas por la municipalidad? Hemos escuchado esta noche un ataque extraordinario a los pobres colectiveros, que no tienen más capital que su auto, a veces incompletamente pago, con su esfuerzo, que en realidad viven en un régimen de licencia absoluta y sin fiscalización de ninguna naturaleza. Sin embargo, no creo que las compañías tranviarias hayan sido mejor fiscalizadas y dejo la palabra al propio concejal Justo que, en presencia del secretario de Obras Públicas de la Municipalidad, dijo lo siguiente: «Nosotros recordábamos en ese momento todas las oportunidades en que el Concejo ha requerido del Departamento Ejecutivo el cumplimiento estricto de las ordenanzas de tráfico aquí sancionadas. Por ejemplo, el señor concejal Iñigo Carrera, planteó el año pasado una cuestión fundamental sobre el compromiso del Anglo, en cuanto se refiere a las combinaciones entre las líneas que terminan en Primera Junta y las líneas a nivel; hoy mismo, en el grupo socialista hemos recibido una queja sobre los abusos de la empresa en ese sentido, sobre la falta de los vehículos que la empresa se comprometiera a establecer, de acuerdo con la ordenanza que dictara este Concejo. Recuerdo, también, que a propuesta del señor concejal Penelón, el Concejo sancionó por unanimidad el año pasado una ordenanza que establecía que todos los vehículos, ómnibus o colectivos, debían parar junto a las aceras para el ascenso y descenso de los pasajeros.» Pero nada se ha cumplido.

Y da un dato personal que es interesante. «Nos propusimos, dice, con el concejal Iñigo Carrera estudiar, con motivo de ese problema de la combinación de líneas del Anglo Argentino con las líneas a nivel, los horarios correspondientes. Empezamos por no saber a dónde dirigirnos por que la Oficina Fiscalizadora decía que debía controlar Tráfico, y Tráfico decía que debía ser la fiscalizadora; y no se entendían; hasta que por fin nos dijeron: sí, es Tráfico la que debe fiscalizar. Fuimos a Tráfico y dijimos: ¿Ustedes tienen que fiscalizar los horarios? Sí, señor, nos contestaron. Pero los horarios no los tenían, y no los pudimos ver.

«De esa manera es cómo se fiscaliza a las compañías de tranvías en Buenos Aires».

Pero hay más: el señor ingeniero Christensen, director general de alumbrado decía en 1931, en el expediente número 45.331, letra C., para demostrar la ineptitud de las oficinas municipales, su desorganización y la falta absoluta de control que había por parte del Departamento Ejecutivo sobre las empresas de servicios públicos, lo siguiente: «Señor secretario: A esta dirección le es imposible suministrar la información solicitada en el presente expediente, por cuanto la ex Oficina Fiscalizadora no ha ejercido en ningún momento control alguno sobre las condiciones de explotación de las empresas de transporte en común de pasajeros». Y agregaba: «Por otra parte, la mayoría de los datos que di-

cha oficina posee son los remitidos por las propias empresas, y no han sido motivo de fiscalización a efecto de comprobar el grado de exactitud que tuvieren, lo que hace que tales datos no pueden ser tomados en cuenta para los fines perseguidos por la comisión solicitante».

Y así es, señor presidente. En materia de datos no poseemos ninguno con respecto a las compañías; no tenemos más que los que ellas han proporcionado y que vemos, por los datos que he expuesto, y por los que conocemos, que no pueden merecer absolutamente ninguna fe. Por eso es que en la sesión del 20 de julio propuse, con toda previsión, la necesidad de que esa comisión especial estudiara el asunto, pero la comisión especial no ha estudiado nada; con los mismos elementos que tenía, que son los que ha tenido la Cámara de Diputados, a tambor batiente ha producido el despacho que ahora estamos considerando en esta situación sumamente anormal.

Voy a ocuparme ahora de precisar lo que se entiende por coordinación, cosa que también trató de hacer el señor miembro informante de la Comisión Especial, porque este proyecto lo que menos tiene es de coordinación.

La definición, en mi concepto más exacta, más precisa y más completa en esta materia, ha sido dada por un funcionario oficial, por el señor ingeniero don Nicanor Alurralde, jefe de la Sección Investigaciones Técnico-económicas de la Dirección Nacional de Vialidad, que en la publicación oficial de esa oficina titulada «Coordinación de Transportes», de marzo de 1936, define lo que debe entenderse por coordinación. «Estando los diferentes sistemas de transporte que existen, establecidos para el servicio público, es lógico pensar que cuando se hable de coordinación el principal objeto que debe buscarse es el bien público. Es decir, en este caso ofrecerle un sistema con boleto de transporte que le dé el máximo de beneficio con el máximo de economía».

El proyecto que ahora estamos considerando, ¿encuadra en estos conceptos de la coordinación de transportes? El señor senador por Santa Fe lo señalaba hoy con toda razón. Si en realidad, lo que debe buscarse es, como lo dice el ingeniero Alurralde, el mejor servicio público. ¿Acaso el servicio que tiene la ciudad de Buenos Aires es malo? ¿Acaso el público de Buenos Aires se ha quejado de su servicio de transportes? No, señor presidente; los únicos que se han quejado y que han ideado este asunto del mal servicio son las compañías tranviarias, pero no para beneficiar al público sino para beneficiar sus propios intereses.

Sobre este mismo asunto la comisión norteamericana que se ocupó de las relaciones entre sistemas tranviarios y ferroviarios y el de caminos, el 30 de Enero de 1933, en su informe decía: «El público tiene derecho al beneficio de los sistemas de transportes más económicos y eficientes, por medio de los dispositivos de transportes que sean apropiados para satisfacer tal propósito, no debiendo establecerse ninguna regulación que tienda a obstaculizar el desarrollo de cualquier forma de transporte que sea legítimo».

Aplicando estos conceptos al caso que estamos considerando, podríamos decir: el público de Buenos Aires tiene el derecho al beneficio de los sistemas de transporte más económicos y eficientes — en este caso el de ómnibus y el de colectivos — por medio de dispositivos de transportes que sean apropiados para satisfacer tal propósito, no debiendo establecerse ninguna regulación que tienda a obstaculizar el desarrollo, que es precisamente a lo que tiende la corporación que se trata de crear, es decir, a destruir el sistema actual para colocar todo en manos de las empresas de tranvías. De manera que el proyecto no tiene absolutamente nada que hacer con la coordinación, sólo tiende a favorecer los intereses comerciales de unas empresas. El término puede parecer fuerte, pero declaro que no es mío, es del concejal Rodríguez, correligionario de los señores senadores de la mayoría, que así lo calificó en el Concejo Deliberante, y dijo una gran verdad. Voy a demostrar ahora que el proyecto consagra el monopolio. El señor miembro informante de la mayoría de la comisión especial ha querido demostrar lo contrario, que en realidad el proyecto no significa monopolio. Pero yo le voy a demostrar en forma concluyente y documentada que es todo lo contrario a lo que él ha sostenido, que el proyecto es una manifestación típica de monopolio y que los que lo han propiciado no han hecho ocultamiento de que es así.

Este proyecto tiene su origen, o mejor dicho, es una mala reproducción del proyecto presentado por la mayoría de la comisión especial designada por el intendente municipal, y digo que es una mala reproducción porque en realidad el proyecto presentado por la comisión especial, por lo menos tenía una redacción en castellano, era claro, se podía entender, cualquiera podía comprenderlo; no como éste que

nos presentan ahora en el Senado, que es de una redacción archiconfusa, con repetición de palabras, con mala puntuación, con pésimas enunciaciones, que resulta en realidad un problema de palabras cruzadas para el que quiera descifrarlo.

En el informe subscripto por la mayoría de la comisión técnica, se dice lo siguiente, en la página 15: «La comisión informa que al efectuar, como puede ser efectuada, la unificación de las diversas clases de transportes, excepción hecha de los automóviles particulares y de los vehículos para cargos de propiedad de firmas comerciales para sus propios fines, se encuentran cuatro soluciones viables, a saber: 1º, nacionalización; 2º, racionalización; 3º, una combinación de ambas, y 4º, la formación de un *trust* público.

—Ocupa la Presidencia el señor presidente provisorio, doctor Robustiano Patrón Costas.

Más adelante, dice en forma expresa y categórica: «De lo expuesto surge como única solución racional del problema la *monopolización* de los servicios conjuntos de los tranvías, ómnibus y microómnibus.» Y agrega luego que, técnicamente la solución del *monopolio* es la más conveniente y destaca la organización del mismo por la estabilización de los servicios.

De manera que esa comisión que fué la que le dió los elementos a este proyecto, reconoce expresamente que el sistema de esta ley es el sistema del monopolio. Traigo esta referencia para que no se discuta ya la buena o la mala interpretación.

Tampoco cabe duda de ninguna naturaleza de la lectura del propio proyecto, que es la mejor, que es la mejor expresión del sistema monopolista. El inciso *c)* del artículo 1º, dice: «La Corporación del Transporte, una vez constituída, tendrá a su cargo, con *exclusividad* los servicios de transporte colectivo de pasajeros, en el perímetro de la ciudad de Buenos Aires, y mantendrá, en las condiciones, y por el tiempo que le han sido concedidos, los que prestan en sus actuales prolongaciones fuera del mismo.» Y más adelante dice: «Desde la promulgación de esta ley, las autoridades nacionales y la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires *no darán nuevas concesiones ni permisos de transporte colectivo de pasajeros*». Como si esto no fuera suficiente, el inciso *i)* del artículo 1º dice:

«La Corporación de Transportes tendrá la *exclusividad* para organizar los servicios a que se refiere esta ley, y con sujeción a las condiciones ya establecidas, por el término de 50 años.»

Como se ve, por tres veces se repite en la ley, en forma clara que no deja lugar a duda, este sistema de exclusividad, y para que no quede la menor incertidumbre va más lejos dentro de este sistema del monopolio. El Ferrocarril Central Argentino, por ejemplo, que hace un servicio con el interior del país, pero que tiene estaciones dentro del perímetro de la Capital, como ser Palermo y Belgrano, no podrá ya transportar los pasajeros entre esas estaciones, se lo prohibe la ley en esta parte que voy a leer: «Las empresas de transporte colectivo de pasajeros entre la ciudad de Buenos Aires y el interior del país y viceversa, no podrán transportar pasajeros que viajen entre dos puntos comprendidos dentro del perímetro de aquélla, salvo que se pongan de acuerdo con la corporación».

¡Si esto no es monopolio, que venga Dios y lo diga! Yo no necesito recurrir a Escriche para encontrar la definición de lo que es monopolio, a fin de establecer si lo que esta ley crea es o no un monopolio. Nosotros tenemos una definición mucho más clara, más categórica y más sencilla que nos da una ley nuestra que voy a leer, la ley número 11.210, dictada por el Congreso argentino y promulgada por el Poder Ejecutivo, nos da la definición del monopolio. Por eso yo me sonreía cuando el señor miembro informante de la comisión especial recurría a la autoridad de Escriche para definir lo que tenemos aquí en nuestra propia legislación. Dice el artículo 1º: «Declárase delito todo convenio, pacto, combinación, amalgama o fusión de capitales tendientes a establecer o sostener el monopolio y lucrar con él, en uno o más ramos de la producción, del tráfico terrestre, fluvial o marítimo, o del comercio interior o exterior, en una localidad o en varias, o en todo el territorio nacional». Y el artículo 2º: «Considéranse actos de monopolio o tendientes a él y punibles por la ley, los que sin importar un progreso técnico» —que no lo importa esta ley— «ni un progreso económico» —que no lo importa esta ley— «aumentan arbitrariamente las propias ganancias de quien o quienes los ejecuten, sin proporción con el capital efectivamente empleado» —como se hace aquí, que arbitrariamente se le hace producir una ganancia— «y los que dificulten o se propongan dificultar a otras personas vivientes o jurídicas la libre concurrencia en la producción y en el comercio interno o en el comercio exterior».

Se argumentará que no está comprendido este caso, porque aquí interviene el Estado; de manera que para salvar las previsiones de la ley y hacer desaparecer la acción delictuosa se lo complica al Estado en una forma que más adelante he de explicar.

Ahí está la difinición del monopolio y vemos cómo encuadra perfectamente esta Corporación de Transportes, en las previsiones de la ley penal.

Esta ley quita a la municipalidad la dirección del transporte urbano, y no solamente le quita la dirección del transporte urbano, sino que le quita sus rentas y le asocia a un negocio en el cual tiene una participación sumamente secundaria.

De acuerdo a la ley orgánica municipal, el tráfico de la ciudad de Buenos Aires está reglado sin limitación de ninguna naturaleza por la municipalidad; y de acuerdo a este proyecto se deja de lado a la Municipalidad de la Capital, poder representativo del antiguo municipio de esta Capital, para reemplazarla por una entidad formada en su mayor parte por capitales extranjeros; y no solamente se le quita la dirección del transporte, sino que se le quitan sus rentas, porque se establece una exención de los impuestos, que constituyen uno de los recursos ordinarios de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

¿Cuál es la situación en que quedan los colectiveros con este proyecto? El señor miembro informante de la comisión especial nos hacía hoy un cuadro fantástico, irreal. Decía que los tranvías son las únicas víctimas de la persecución municipal, que son los únicos que pagan impuestos. Los ómnibus y los colectivos, en realidad, no pagan, decía, absolutamente ningún impuesto, sino el insignificante de la patente. Se olvidaba el señor miembro informante de que los automotores se mueven mediante el combustible, la nafta, que cada litro de nafta tiene un impuesto crecido. Se olvidaba, también, de que la introducción de los chassis de los automotores pagan impuesto aduanero; se olvidaba de que también los neumáticos y otros elementos pagan impuestos. Por eso, yo le voy a rectificar al señor miembro informante o, mejor dicho, a la comisión, porque él era su intérprete, con las propias palabras del correligionario de los miembros de la comisión especial, del señor concejal, doctor Rodríguez, a quien varias veces me he referido.

Dice así en el Diario de Sesiones, página 423: «Pero hay algo más: los tranvías contribuyen a la economía nacional en forma evidente. No sé si aportan a la municipalidad el 5 ó 6 %; creo que no aportan más que pagarés, que todavía hemos de ver si los van a pagar. En cambio, una empresa de treinta coches de ómnibus aporta al país, en concepto de impuestos fiscales, $ 333.000 al año. Dirigiéndose al ministro, las compañías de ómnibus dicen que cada ómnibus viene a entregar al fisco el 24 % de sus entradas brutas, calculadas éstas a razón de 100 pesos diarios.

Se ha dicho también lo que paga actualmente al fisco un ómnibus en circulación, por impuestos y derechos. Paga 27 pesos diarios, o sea 9.800 pesos anuales; los ómnibus contribuyen al fisco nacional o municipal con 11.800.000 pesos al año, o sea mucho más que las compañías tranviarias. Los colectivos, calculando que haya 2.700 colectivos en circulación, los impuestos y demás tasas que gravitan sobre ellos, ascienden à 8.000.000 de pesos, lo que da un promedio mensual de 683.000 pesos». De manera que tomando estas cifras dadas por un correligionario de los señores miembros de la comisión especial, en ejercicio de su función pública, tenemos completamente desautorizadas las afirmaciones que hacía el señor miembro informante. Según él, la cifra media que pagan las empresas de tranvías como contribución, es de cinco millones, y resulta aquí que la contribución al fisco nacional y municipalidad, de los ómnibus, es de $ 11.800.000 anuales y los colectivos, 8.000.000 de pesos. De manera que es una contribución muy superior, extraordinariamente gravosa si se tiene en cuenta la desproporción del capital tranviario frente al capital de los automotores. Viene a ser, en proporción al capital, una cosa fantástica la contribución que pagan. Sin embargo, se hacía argumento especial de la situación de licencia, de libertinaje en que vivían, en realidad, los colectivos. Hay más o menos 11.000 personas vinculadas a las líneas de colectivos, tomando el promedio de tres personas por mil alrededor de cada una de ellas, sin exagerar puede hacerse un cálculo de 33 a 35.000 personas afectadas a esos intereses.

Efectivamente, la situación de los dueños de colectivos es buena. Como trabaja y dirige personalmente su negocio, amortiza pronto el importe de su unidad, cobrando los gastos de explotación y obteniendo una buena ganancia. Según mis datos, 300 pesos mensuales líquidos. Han sido la mayor parte de ellos choferes, obreros que han ido ahorrando hasta poder conseguir unos cuantos pesos: han comprado con garantía prendaria sus automóviles y lo han ido amortizando.

Ahora, ¿cuál será el resultado de esta ley? El resultado es fatal. No nos podemos hacer ilusiones: el colectivo tiene que desaparecer porque la situación del colectivo es ésta: o entra en la corporación o no entra. Si entra en la corporación, ¿cuál es su suerte? Se contesta: está en condiciones de empresario, gana ese interés del 7 % que ustedes los izquierdistas dicen que es tan subido. Hay que hacer cifras, término medio la unidad de colectivo vale 5.000 pesos, lo que al 7 % representa un interés de 350 pesos al año, vale decir, de 25 a 27 pesos mensuales. Es posible que ese hombre que actualmente gana 300 pesos mensuales, con mujer e hijos, pueda vivir con la renta de ese capital; pero se contesta: puede entrar como chófer. Magnífica solución la de la ley que hace de un pequeño propietario un asalariado, reduciéndole sus entradas y quitándole su independencia, porque resultará que si entra como chófer puede ganar 150 ó 160 pesos mensuales, más los 25 ó 27 pesos de intereses de su capital, le proporciona una renta total de 175 a 180 pesos.

Ahora nosotros afectamos a 33.000 personas, que son 11.000 familias que viven en esta forma, sólo para defender a los accionistas ingleses que representan el grueso de las compañías tranviarias.

Pero esto es muy grave, y yo digo si éste es el nacionalismo que preconiza la derecha en sus manifestaciones públicas, en su propaganda, al hacer la tan mentada defensa de los intereses nacionales; pero a nosotros, a quien nos tildan de izquierdistas, nos parece que el nacionalismo bien entendido consiste en defender los intereses locales, los intereses nuestros, sin desmedro del respeto que deben merecernos los capitales extranjeros; pero frente a la situación de esos intereses y de ese capital humano, creo conveniente que además de contemplar la situación de los accionistas ingleses, me parece más juicioso y conveniente ocuparnos de estos otros intereses nuestros.

Decía que la solución de los colectiveros es entrar en la Corporación de Transporte, con las consecuencias que acabo de señalar, o no entrar. Si no entra, liquida con desventaja, porque los que le van a fijar el valor a su automóvil van a ser los señores de esa comisión especial.

Esa comisión especial, que luego he de desnudar para poner de manifiesto que no da ninguna seguridad y donde tienen una preponderancia extraordinaria las compañías tranviarias. Son ellas las que le fijarán el importe, que será, desde luego, bajo, que podrá sacar ese dueño de colectivo de 3 a 4 mil pesos — y me pongo en las mejores condiciones — y luego tendrá que iniciar una nueva era en su vida y buscar un nuevo campo de experimentación para ganarse la subsistencia. Conclusión extraordinaria y magnífica. Para defender a los accionistas de Inglaterra, que nos están tratando tan bien en estos momentos con el convenio de las carnes.

Nosotros dejamos en la calle en un momento de crisis en que la desocupación cunde, a once mil trabajadores nuestros. ¡Realmente es un criterio de muy buen gobierno!

Ya he demostrado que esta ley perjudica a la municipalidad en su función de administradora del tráfico urbano; la perjudica en su renta y voy a demostrar que perjudica también al público de la capital, que es lo más importante.

Cuando en la sesión del 20 de julio planteé este asunto, dije que aquí había tres grupos de intereses en juego: el primero y más importante, el de la colectividad de Buenos Aires; segundo, el de las empresas, y tercero el de los obreros y empleados.

El de las empresas, dije entonces, y lo voy a demostrar ahora más extensamente, es el interés que está bien legislado, previsto y resguardado: me refiero a las empresas tranviarias porque los otros grupos no han sido tenidos en cuenta. Los obreros tampoco están bien contemplados, por que la coordinación del transporte, como se proyecta, va a traer como consecuencia la disminución de líneas y servicios y una economía en ese rubro de gente que aumentará el grueso de la desocupación. El pueblo de Buenos Aires en definitiva es el que va a pagar todo.

Y lo voy a demostrar ¿por qué no se ha cumplido hasta ahora por las empresas tranviarias la ley de jornada máxima, del descanso hebdomadario y del aporte para la jubilación? No se ha cumplido porque ellas han declarado expresamente que mientras no se aumenten las tarifas no pueden pagar.

Ahora de acuerdo al proyecto que se va a sancionar, la tarifa debe cubrir los siguientes rubros: la amortización del capital empleado en el término de 56 años; los gastos de explotación; los fondos de renovación de material y reservas para mantener un buen servicio público, un interés del 7 %, y la contribución a la caja tranviaria.

Basta esta ligera reseña, para darse cuenta que fatalmente tiene que aumentar la tarifa.

Si las empresas tranviarias se han negado a cumplir las leyes porque les resultaba imposible hacerlo si no se les aumentaba las tarifas, al constreñirlas ahora a esta obligación, mas los aditamentos que tiene, resulta fatal que las tarifas deben aumentarse y eso se ha dicho reiteradamente también en el Concejo y no es un misterio para nadie, porque aquí no se trae la menor medida de control para morigerar la elevación de las tarifas. No hay en todo el articulado de este despacho una sola disposición que sirva de salvaguardia para las tarifas; por lo menos en cuanto al tráfico ferroviario se establecía en las leyes, aun cuando nunca se ha cumplido, que el gobierno, pasado un límite, tenía autoridad para intervenir en las tarifas y obtener una rebaja. Aquí se adjudica, en realidad, un interés mínimo del 7 %, pero ese interés puede llegar al 15 o 20 % y entre las facultades de la comisión de control no hay nada que le permita decirles a los señores de esas instituciones poderosas que se van a crear: señores, es necesario rebajar las tarifas. No hay el menor límite al respecto. Y que, fatalmente, las tarifas se van a aumentar es fácil también ponerlo de manifiesto con otra serie de argumentos.

Si el régimen actual le produce pérdidas a las compañías y si ellas en realidad van a tener una preponderancia extraordinaria en el manejo de esta institución, es evidente que ellas van a suprimir líneas y que van a tratar de suprimir casi todo el transporte automotor, porque es, desde el punto de vista de la explotación, el renglón más costoso, y no van a ser tan tontas, pudiendo beneficiarse, tratar de perjudicarse con un sistema cuya explotación es realmente caro.

Ahora, ¿quién interviene una vez que eleven las tarifas? Nadie; no hay ningún recurso. Y desgraciadamente nuestro pueblo, y no hablo de la Capital Federal solamente porque es un fenómeno idéntico en todo el país, nuestro pueblo se desinteresa en general de los problemas de orden público. Está muchas veces ajeno y por eso no se hace presente ante la representación pública. Recién cuando la hecatombe se produzca, cuando las tarifas se aumenten o cuando al subir al tranvía ya no tenga que pagar 10 centavos sino 15 ó 20 centavos, entonces se va a venir abajo la Capital de la República y vendrán las manifestaciones, los reclamos, los mitines y vendrá todo el ruido, pero será inútil. La teoría de los hechos consumados refrendará las ganancias estupendas de estas empresas y ya no habrá nada absolutamente que hacer.

Pero si sale perdiendo la municipalidad, si salen perdiendo la mayor parte de los obreros, si salen perdiendo los colectiveros, si sale perdiendo el público de la Capital, ¿quién gana? Los únicos que ganan son las compañías tranviarias, y es fácil demostrarlo. Por lo pronto, me voy a valer de las propias cifras que daba el miembro informante de la comisión especial.

Los impuestos que pagan los tranvías, dice el miembro informante; yo voy a cambiar el rubro: los impuestos que deben pagar según las leyes y que no los pagan, son: Primero: El 6 % de sus entradas brutas y el 12 % sobre el exceso que importe más de 50.000 pesos por año y por kilómetro de vía. Segundo: Una patente anual de 50 pesos por cada cuadra de vía simple y 100 pesos por cuadra de vía doble. Tercero: Impuesto de concesión que varía entre 300 y 500 pesos por cuadra de vía. Cuarto: Impuesto de pontaje. Quinto: Derecho de inspección de las sociedades anónimas. Sexto: Sueldo de los inspectores municipales de tranvías. Séptimo: Derecho de desinfección de los coches. Octavo: Gravámenes sobre los motores. Noveno: Impuesto de alumbrado, barrido y limpieza. Décimo: Impuesto a los réditos. Undécimo: Contribución a la construcción de afirmados, y Duodécimo: Contribución territorial.

Como se ve, la lista es larga. Al entrar a la Corporación de Transportes se las libera de todos estos impuestos, a pesar de la afirmación que en contrario ha hecho el señor miembro informante de la mayoría. Una cosa es lo que el señor senador pueda decir, y otra es la forma cómo esta institución se va a regir por la ley que se va a sancionar esta noche. De manera que nada vale la aclaración que ha hecho, puesto que no es una aclaración sino una contradicción con el texto expreso de la ley.

Dice así: «La Corporación de Transportes — en esta parte los señores senadores verán que la ley es muy clara cuando se trata de eximir de obligaciones a la institución o de acordarle beneficios — estará exonerada de derechos, contribuciones, impuestos y tasas de la Nación y de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, presentes y futuros, de cualquier naturaleza que sean, incluso los de constitución».

Yo digo que esa claridad es digna de alabanza, pero al mismo tiempo es lástima que no se haya empleado en beneficio de los intereses colectivos, la previsión que han puesto los autores, porque aquí no queda resquicio para que pase nada, ni siquiera la menor duda.

Es sabido que en la técnica financiera las contribuciones se dividen en impuestos y en tasas. Con haber dicho «la Corporación de Transportes estará exonerada de contribuciones», estaba dicho todo. Pero es que había que cuidar esos capitales de las sociedades tranviarias y entonces le pusieron: «estará exonerada de derechos, de contribuciones» y, repitiendo el concepto de contribuciones, dice «impuestos y tasas», y especificando aún más, «de la Nación, de las municipalidades, presentes y futuros». No alcanzo a comprender cómo el señor senador por la provincia de Buenos Aires pudo decir hoy, ante el texto expreso del despacho que ha subscripto, que esto debe entenderse que no es así, que simplemente se trata de la exención de la contribución territorial. Realmente hay que usar una hermenéutica extraordinaria o sobrenatural. ¡O nosotros somos ciegos y no sabemos leer, o esta ley es una ley que requiere una pitonisa griega para descifrarla!

Ahora bien. La exención de impuestos es un rubro grueso de beneficios que reciben las empresas tranviarias. Fuera de eso van a recibir el 7 % sobre un valor inexistente e irreal.

El señor senador por la Capital, doctor Palacios y el señor senador por Santa Fe, doctor de la Torre, han precisado bien el asunto; no ha habido equívoco ni error: cuando ellos se han referido a las acciones, en realidad han puesto el dedo en la llaga y es el asunto que puede dar lugar a grandes negociados. Esas acciones valen muy poco en estos momentos en el mercado. Desde las primeras horas de este día, conforme se sancione esta ley, valdrán muchísimo. Un hombre que haya sido un poco previsor y que haya tenido la seguridad del trámite de este asunto, puede haber comprado grandes cantidades de acciones por una cifra reducida y de la noche a la mañana va a hacer un negocio estupendo, porque esas acciones desde este día van a valer casi como los títulos del Estado. Son títulos tan hermosos que van a dar un 7 % de interés, libre de todo impuesto, ni siquiera el impuesto a los réditos.

El pobre trabajador, el hombre que vive del esfuerzo propio, paga impuesto a los réditos. Pero los felices poseedores de estas acciones no van a pagar impuestos.

Es claro, que no se les va a pagar el valor de las acciones. Y yo digo que ojalá se les pagaran esas acciones por su valor real, porque el gobierno hubiera podido adquirir por poco dinero este capital que ahora lo va a pagar con un 100 % más de valor.

Ya ve el Honorable Senado si el asunto es serio y si el asunto es grave. Y no se nos venga a decir que nosotros venimos a defender los capitales norteamericanos. Para nosotros merece la misma repulsa y la misma crítica el imperialismo capitalista, venga de donde venga, venga de Inglaterra o de los Estados Unidos. Pero aquí no estamos defendiendo ninguna clase de capital, porque no son los norteamericanos beneficiarios mayores en este asunto. Nosotros no vamos a cambiar este proyecto de ley; este proyecto de ley va a salir tal cual ha venido, y él beneficiará al capitalismo inglés y a nadie más.

Creo haber demostrado en forma clara que este proyecto perjudica a la municipalidad, perjudica al pueblo de la Capital, perjudica a un núcleo de obreros y empleados y perjudica a los colectiveros y únicamente beneficia a las compañías tranviarias, que el Estado va a sacar a flote.

Pero yo pregunto: este amor a los capitales extranjeros: ¿De dónde sale? ¿En qué se funda?

Si aquí tenemos nuestros propios capitales y no necesitamos ir muy lejos. Nuestros agricultores están pasando hambre, nuestros ganaderos están sufriendo, nuestros comerciantes, nuestros industriales también, ¿y por qué vamos a ayudar al capitalismo inglés y no ayudamos a esta pobre gente nuestra?

Recuerdo que en las postrimerías del período pasado presenté un proyecto modestísimo para subsidiar a los agricultores que habían perdido su cosecha como consecuencia de la sequía; de acuerdo con las estadísticas del Ministerio de Agricultura representaba un gasto de 3 ó 4.000.000, que se podían sacar, y así lo proyectaba, del fondo de cambios. Sin embargo, esta mayoría del Senado, tan sensible a las tribulaciones del capital extranjero hizo caso omiso de la situación de los colonos, y encarpetó ese proyecto. Es realmente una situación que no se explica.

Ahora voy a entrar a considerar en general la contextura de este proyecto y señalar algunas enormidades fantásticas que tiene el proyecto, por ejemplo las que se refieren al capital. ¿Cuál es el capital del gobierno? ¿Cuál es el capital que se adjudica a la municipalidad? Ese capital es el importe de los impuestos atrasados, de las multas, de los impuestos capitalizados, dice el proyecto.

Ahora yo preguntaría a la comisión especial que aclare a que se refiere esto de impuestos atrasados o capitalizados. Si se refiere a los

producidos en el año, o en una serie de años. Nada dice el proyecto. Si es la capitalización de impuestos de un año, de acuerdo a las cifras calculadas serían 5 ó 6.000.000 de pesos. Si a ello agregamos las contribuciones que han dejado de pagar a las cajas de jubilaciones las empresas de tranvías que representa alrededor de 20.000.000 de pesos; tendríamos, entonces, un capital total de la municipalidad y el gobierno de 50 ó 60.000.000 de pesos.

Fíjense los señores senadores, qué empresa es ésta y vuelvo a repetir el término «fantástico»: uno de los asociados entra con un capital, no de moneda efectiva, no en bienes, ni útiles, sino en papeles; un capital en papeles que en definitiva lo pagará el pueblo; un capital en papeles que va a acrecentar en forma extraordinaria el capital total de la corporación.

Existe una disposición en el proyecto que establece que si más adelante se aumentara el capital de la corporación, debe aumentarse también en forma proporcional el capital asignado al gobierno. Vale decir, que si se aumenta el capital en un 50 %, y el capital inicial que tiene el gobierno y la municipalidad es de 40.000.000, automáticamente subirá en 20.000.000 más el capital de los mismos, pero todo en papeles, no en moneda efectiva.

Ahora, figúrense los señores senadores la repercusión que tendrá este capital ficticio; este capital inexistente en la corporación a crearse.

El capital efectivo de los tranviarios, de los ómnibus y los colectivos, verá reducido el interés que le corresponderá por este aumento ficticio de capital en papeles, a favor del gobierno.

Los tranviarios que son los únicos deudores de la municipalidad y el gobierno, harán incidir toda la deuda entre los componentes de la corporación y el empresario de ómnibus y de colectivos sufrirá directamente la repercusión de este aumento de capital por deudas que no eran de ellos, que eran de otros, que eran de las empresas de tranvías, y deberán soportar en carne propia sanciones por faltas en que no han incurrido, y en definitiva, el que va a sufrir será el pueblo de la Capital al soportar el aumento de tarifas como consecuencia lógica de esta financiación.

Las tarifas, de acuerdo a la ley, deben amortizar el capital en un término de cincuenta y seis años. Quiere decir, que cuando un pasajero pague su transporte estará comprendido, en el precio, la amortización de este capital de 40 ó 50 millones de pesos, que figura a nombre del gobierno y la municipalidad, y que corresponde a lo que las empresas de tranvías dejaron de pagar.

Como se ve, las empresas de tranvías están perfectamente resguardadas en este proyecto; se les perdona la deuda; se les garantiza la utilidad de un negocio fundido; se les transforma en un negocio floreciente, y todavía la deuda de ellas queda eximida y se les transfiere a los pobres propietarios de ómnibus y colectivos y al pueblo total de la Capital.

Confieso que no ha de existir en el universo una categoría de seres tan felices como estos tranviarios, que encuentran un Estado providencial, que los cura, les da dinero y carga él con todos los platos rotos.

Confieso que no ha de existir en ningún país del mundo una sociedad como ésta, en que a un deudor moroso, que ha faltado el respeto a la ley y a su cumplimiento, se lo libera de sus propias deudas, de sus obligaciones y se las transfiere a otros seres inocentes que no han tenido absolutamente nada que ver en el asunto, que eran extraños a su negocio y para beneficiarlo deben cargar con semejante gravamen.

Quiero decir, para sintetizar en pocas cifras, que este es un gran negocio de las empresas, lo que sería motivo suficiente para que este proyecto de ley fuera rechazado. La Anglo Argentina debe, más o menos, $ 20.000.000 m|n. por aportes, impuestos, etcétera; la empresa Lacroze alrededor de $ 2.500.000 m|n. Pero lo que importa es la Anglo Argentina, porque se trata de una cifra realmente gruesa.

La Anglo Argentina, por el hecho de entrar a la corporación, se gana los $ 20.000.000 m|n., porque ya se libera de su deuda; de modo que al sancionarse esta ley, esta noche, y luego consagrarse la corporación, la Anglo se gana $ 20.000.000 m|n. redondos. Y no para ahí: sus acciones van a ir, en seguida, al cien por ciento. Sus felices poseedores van a gozar tranquilamente y sin dolores de cabeza del 7 % líquido, como mínimo, que podrá llegar a más.

Yo creo, sinceramente, y lo digo hasta con ingenuidad, que no alcanzo a comprender cómo un representante del pueblo argentino pueda consentir semejante cosa.

¿Que ésta es una empresa argentina? ¡Qué va a ser una empresa argentina, si va a quedar en manos y bajo control del capital extranjero!

Por el proyecto de ley se crean tres organismos: uno que es la comisión encargada de es-

tudiar los capitales y organizar las compañías; otro, que será el directorio de la corporación, y un tercero, que es la comisión de control.

¿Cómo está compuesta esta comisión? Ya vamos a ver en seguida: «La Corporación del Transporte será administrada por un directorio compuesto de representantes del Poder Ejecutivo, de la intendencia municipal de la ciudad de Buenos Aires y de propietarios de los medios de transporte que constituyen la corporación. El número total de representantes será el más reducido posible, siempre que permita dar representación a todos los intereses en forma sensiblemente proporcional a su participación en la corporación.»

Esa precisión, esa claridad gramatical que elogiaba hoy, cuando hablaba de la exención de impuestos, aquí se transforma en obscura y vaga. ¿Cuántos representantes tiene el Poder Ejecutivo? No lo dice. Se da un representante al intendente municipal. Es una cosa curiosa. ¿Por qué le dan representante al intendente si, según la teoría de los señores legisladores del sector de la derecha, el intendente no es nada más que el representante directo del presidente de la República? De manera que en vez de eso denle doble representación directa al presidente de la República y está concluído el asunto. Para dar mayor garantía al pueblo de la ciudad de Buenos Aires debían darle representación, no al intendente, sino a la corporación electiva auténtica: al Concejo Deliberante.

Pero sigamos. La representación en el directorio debe ser proporcional a los capitales. Ahora bien, voy a tomar más o menos cifras globales y aproximados. La Anglo tiene alrededor de $ 360.000.000 m|n., según sus informes. La compañía Lacroze, de $ 30 a 40.000.000 m|n. Las otras compañías englobándolas, tienen de $ 7 a 8.000.000 m|n.; colectivos y ómnibus, $ 20 a 25.000.000 m|n.; el gobierno municipal y nacional, $ 50.000.000 m|n.

Fíjense, señores senadores, el desequilibrio enorme que existe en esa institución con el gobierno y los automotores. El gobierno va a ser juguete de ese capitalismo extranjero que está allí representando casi el 60 %, de manera que el directorio tendrá que formarse en un 60 % con representantes de las compañías tranviarias y el resto se repartirá entre las compañías automotores y el gobierno. ¿Eso constituye una garantía para los intereses públicos? No. Eso es entregar lisa y llanamente el manejo del asunto a estas compañías que, con el disfraz de compañía argentina, tendrán así el monopolio y el manejo, substituyendo, en la dirección del tráfico de Buenos Aires, a la propia municipalidad.

Veamos ahora la otra comisión. El artículo 2º, dice: «El Poder Ejecutivo procederá a dar cumplimiento al artículo 1º de esta ley por intermedio de una «Comisión Especial» integrada con representantes del Poder Ejecutivo, de la Intendencia Municipal de la ciudad de Buenos Aires y de las empresas de transporte colectivo actualmente existentes. La «Comisión Especial» será presidida por un representante del Poder Ejecutivo. El número de representantes de las empresas será fijado con arreglo a la importancia de cada una de ellas, y su designación se hará por el Poder Ejecutivo a propuesta de las mismas. El Poder Ejecutivo reglamentará la constitución y el funcionamiento de esta comisión».

Esta comisión es la comisión básica, la más importante, como lo destacaba el señor senador por Buenos Aires. Esta comisión es la que vá a estudiar los capitales, que va a apreciar, y determinar el régimen interno, etcétera. Ahora, decía, el miembro informante, esta es una comisión de técnicos; es una garantía. Yo hubiera preferido el sistema contrario, que ya enuncié cuando traje mi iniciativa al Senado: que el Congreso hubiera designado una comisión de técnicos, pero técnicos de verdad, ajenos a todos los intereses de compañías de cualquier naturaleza, y entonces nosotros hubiéramos podido controlar esos trabajos y saber, en realidad, cuáles eran las cifras de las distintas compañías y cuáles sus capitales.

En cambio, en esta forma queda a merced nuevamente del predominio de las compañías extranjeras. En esta comisión, como en el directorio, para su organización, debe tenerse en cuenta la proporcionalidad de los capitales. Las compañías extranjeras tranviarias son las que tienen un porcentaje casi del 60 % y lógicamente en esta comisión tendrán también una preponderancia realmente extraordinaria. Se vuelve a incurrir acá en el mismo error: se le da representación al Poder Ejecutivo y se lo da representación al intendente municipal, que es representante del Poder Ejecutivo, en vez de dársela al Concejo Deliberante.

Pero, francamente, no necesitamos ser suspicaces para que nosotros creamos que esa comisión puede ser una garantía.

¿Acaso no tenemos la experiencia de las compañías ferroviarias? ¿No hay una oficina de control? ¿Acaso las compañías ferroviarias como todas las demás compañías no hacen en el país lo que en realidad quieren? Eso es lo

sensible y lamentable para nuestra dignidad de ciudadanos argentinos. Nosotros no somos enemigos de los capitales extranjeros, y creemos que los capitales son dignos de toda consideración, porque sería un criterio demagógico desconocer la importancia que el capital, junto al trabajo, junto al instrumental, tiene en el desenvolvimiento humano, pero de allí a someternos incondicionalmente al capitalismo extranjero, hay una gran distancia.

No comparto, y lejos estaría de mi espíritu compartir la admiración de que hacía gala el señor senador por Buenos Aires, de que el capitalismo extranjero ha venido a la República Argentina a civilizarnos. No han venido por altruísmo esos capitales; han venido buscando su interés, sus ganancias, porque el capital es como el agua, busca siempre el nivel. El capital busca siempre redituar intereses apreciables. Si esto no hubiera sido una plaza para satisfacer sus intereses, esos capitales no hubieran venido aquí, y así, como en el orden individual, una persona que recibe un crédito hipotecario de un prestamista, no hipoteca su vida, su porvenir y toda su existencia, ni su dignidad, porque el prestamista le preste una suma de dinero, porque ese prestamista es un comerciante que va buscando ganar su interés y lo mismo sucede con el capital extranjero.

Desgraciadamente no es solamente, diría así, una exaltación mística la que se hace en nuestro país al capitalismo extranjero, es un culto de orden práctico que a nuestro juicio debemos rechazar.

Es más difícil penetrar en las compañías extranjeras que en cualquier provincia argentina. Las provincias argentinas tienen una extructura constitucional, tienen un régimen autonómico garantido por nuestra Carta Fundamental, pero, sin embargo, se arrasan en cualquier momento por el poder federal; pero la intervención a una compañía extranjera, ¡ah! eso es imposible. Las compañías son sagradas; ahí no se puede entrar.

Pero los capitales de las compañías son realmente respetables, aun cuando estén contra el interés nacional.

Y yo digo después de ver cómo el capitalismo extranjero amparándose en la liberalidad de nuestras leyes y de nuestras instituciones se conduce, en forma a veces indecorosa, ¿es posible que nosotros protejamos a esas compañías extranjeras que recurren al fraude, al dolo y al engaño?

¿Qué respeto puede merecer esa compañía cuando hemos visto en el debate de las carnes que se burlaban de nuestras autoridades y de nuestras leyes, y que en cajones mandaban libros a Londres que hacían pasar por carne para sustraerlo a la fiscalización argentina con el sello de la inspección nacional.

¿Cómo es posible que nosotros continuemos en esta situación tanto más increíble cuando Inglaterra en estos momentos nos está tratando como a un país del Africa inferior en este asunto del convenio de las carnes; cuando Inglaterra nos impone un impuesto de $ 30 m|n. por cabeza de ganado para subvencionar a su propia ganadería y nos quiere privar hasta del manejo de nuestra cuota y obligar a que le compremos una cuota fija de artículos manufacturados que son los más caros del mercado mundial y una cuota fija del carbón; en cambio nosotros aquí nos ofrendamos paciente y oficiosamente para darle todas las garantías en detrimento de nuestro pueblo? Realmente son cosas que no comprendo.

Señor presidente: creo haber demostrado en primer término que este Congreso es incompetente desde el punto de vista legal y constitucional para tratar este asunto; que esto es materia de la Municipalidad de la Capital y que cualquier acto que realicemos en ese sentido, será nulo y harán bien los afectados en hacer la cuestión ante los tribunales. Creo haber demostrado que en realidad este proyecto no toca ninguno de los factores que motivan la perturbación del tráfico urbano; que perjudica a la municipalidad, a los obreros y empleados, a los colectivos, y que los únicos beneficiados son las empresas extranjeras de tranvías.

Sería un acto realmente de patriotismo que bajo una sola inspiración todos rechazáramos por unanimidad este proyecto. Habríamos salvado la dignidad de nuestro pueblo. *(Aplausos).*

Sr. Palacios. — Pido la palabra.

Voy a molestar la atención de la Cámara por breves instantes.

He planteado con toda claridad mi posición en este debate y he criticado el despacho de la mayoría de la comisión, sin apasionamiento alguno, con toda serenidad, considerándolo oscuro, confuso y perjudicial para los intereses del país. He afirmado, también, que hay un monopolio en favor de empresas extranjeras y que no existe control serio del Estado.

Afirmo que el señor miembro informante de la mayoría no ha contestado, las objeciones que fundé extensamente en el curso de dos sesiones.

Será breve mi rectificación al señor senador. Soy partidario de la coordinación de transportes como lo he demostrado. Creo que la mejor solución sería la municipalización de los servicios; llego hasta aceptar el monopolio de Estado tal como existe en Inglaterra.

El señor miembro informante de la mayoría decía, cuando se objetaba la oscuridad del despacho, que en los Parlamentos no se hacían leyes extensas sobre esta materia y yo observaba sobre mi pupitre la ley de transportes de pasajeros de Londres del año 1933, ley que cuenta con 109 artículos y 16 apéndices todo lo cual se encuentra en este volumen de doscientas páginas. Hay en la ley una precisión y una claridad admirables, de manera que sus preceptos no pueden ser interpretados de dos maneras. Esa ley es de monopolio de Estado; pone todos los servicios ejercidos hasta ese momento por compañías particulares, bajo la autoridad de un directorio íntegramente compuesto de funcionarios gubernamentales, en el que esas compañías no tienen más representantes que los fideicomisarios, pero que carecen en absoluto de intervención en la regulación del tráfico y en la fijación de las tarifas.

Habría terminado aquí, si el señor miembro informante de la mayoría no hubiera planteado una cuestión de «derechas» e «izquierdas». Supongo que me ha calificado de izquierdista cuando leyó las conclusiones de un congreso obrero, me parece que celebrado en Holanda.

Sr. Sánchez Sorondo. — En Copenhague.

Sr. Palacios. — Hay demasiadas divisiones entre los hombres, señor presidente, para que yo acepte todavía una nueva calificación, la de izquierdista.

Sr. Sánchez Sorondo. — Si le molesta al señor senador, la retiro y le digo socialista; es un congreso socialista.

Sr. Palacios. — Así, solamente, socialista.

Muy bien. El señor senador planteó una cuestión de «derechas» y de «izquierdas» y me calificó de izquierdista; ahora rectifica y me dice socialista.

Sr. Sánchez Sorondo. — No. He dicho que si le molesta, la retiro.

Sr. Palacios. — No quiero ser calificado de «izquierdista», porque siempre mi tendencia fué a integrarme. Soy socialista argentino, con un sentido nacionalista constructivo y con un sentimiento de idealismo militante. Esa es mi calificación.

Sr. Sánchez Sorondo. — Muy bien.

Sr. Palacios. — Me responsabilizo aquí y fuera de aquí de lo que yo sostengo con mi palabra y mi conducta. Los congresos obreros que se realicen en cualquier parte del mundo pueden disentir conmigo y yo con esos congresos. Sus opiniones no me vinculan a ellos, en mi prédica ni en mis convicciones, ni tuercen la fortaleza de mis argumentos lo que otros hombres, en otros países, sostengan.

Yo podría emplear el mismo sistema con el señor senador y entonces me referiría a publicaciones, adictas al señor senador, que repudian el despacho de la mayoría, con palabras menos tranquilas y moderadas que las que yo he usado en este recinto para combatir el proyecto de ley.

Sr. Sánchez Sorondo. — Lo reconozco, señor senador.

Sr. Palacios. — Muy bien. Aquí tengo el recorte de un periódico de carácter nacionalista, de un nacionalismo a veces exacerbado, que realiza su prédica con valentía, que frecuentemente me ataca y elogia al señor senador, pero que en esta oportunidad, atenuando sus palabras, coincidiría conmigo.

Dice el periódico «Crisol», en el cual he leído muchas veces reportajes hechos al señor miembro informante de la mayoría:

«La participación del Estado en la Corporación del Transporte debe ser mucho más clara y sus atribuciones tan explícitas que no haya lugar a una sola duda. El Estado debe, no solamente controlar, sino disponer sobre todos los transportes. Debe establecerse que ninguno de los servicios actuales será suprimido y que si la empresa que lo explota no puede seguir haciéndolo porque pierde dinero, de hecho ese servicio pasa a poder del Estado, quien debe seguir explotándolo. Igualmente debe establecerse que las tarifas actuales no podrán aumentarse, bajo ningún concepto. Si las empresas pierden dinero, no necesitamos favores de nadie; que abandonen y que automáticamente el Estado se haga cargo de las mismas.

«En una palabra, estamos con la coordinación, porque la consideramos estrictamente necesaria. Pero no con la coordinación tal cual ha sido despachada por la comisión del Senado, que, repetimos, es oscura, y ya sabemos que todas nuestras leyes, de apariencia beneficiosa, resultan, a la larga, perjudiciales para la vida nacional, para los intereses de los argentinos, que son, en rigor, los únicos intereses que deben ser tenidos en cuenta. No nos inspira, no puede inspirarnos, ninguna confianza, una ley que no sea categórica en su expresión y en sus alcances. Todo debe estar claramente manifestado, de manera de evitar cualquier entrega. Debe declararse

que el Estado dispone sin apelación sobre el sistema de transportes de toda la República, porque ellos son resorte exclusivo de su incumbencia», etcétera.

Luego, en otro número dice:

«A pesar de todo, la ley de coordinación saldrá del Senado y sin las modificaciones substanciales que, para hacerla menos onerosa, indicáramos. Así está dispuesto y deben mediar poderosas razones para que así sea. No hemos perdido de vista, naturalmente, el tratado Roca-Runciman, pivote sobre el cual ha girado — hasta en manifestaciones oficiales — este problema de la coordinación. Ahora vuelve a actualizarse el caso, con las noticias «favorables» que llegan de Londres y que indican el buen éxito preliminar de las gestiones por prolongar dos años más la vigencia del tratado»..., etcétera.

Y por último, el periódico «La Voz Nacionalista», dirigido por el doctor José María Rosa, distinguido abogado, que fué interventor del general Uriburu, en la provincia de Mendoza, publica un artículo dirigiéndose a los señores senadores y diputados, que dice así:

«Una intensa campaña de prensa se ha desencadenado para propiciar la aprobación del único proyecto de coordinación de tráfico sancionado entre gallos y media noche, en la célebre sesión del 28 de septiembre pasado; son artículos para presionar al Senado de la Nación, redactados por los interesados en el saqueo que se pretende hacer al pueblo, y publicados «buenamente» por cierta clase de diarios.

«Los señores senadores, ante esa clase de procedimiento; deben tener en cuenta que la Coordinación de Transportes Urbanos, significa:

a) Regalar a los accionistas del tranvía Anglo Argentino, tranvía Lacroze, Eléctricos del Sud, Town and Docks Tramways, C.H.A.D.O. P. Y. F. y Terminal Buenos Aires, el 7 % de interés como mínimo durante 56 años, sobre capitales que hoy nada reditúan y que están como ellos lo confiesan, al borde de la ruina; importa esto alrededor de 4.000.000.000 de pesos, que los pagará el pueblo que debe usar esos transportes.

«b) Regalar de inmediato 30.000.000 de pesos que las empresas adeudan a las cajas sociales.

«c) *Convertir en asalariados a las cien mil personas que hoy se ganan la vida independientemente en la industria del transporte, y de pequeños capitalistas los lleva a obreros.*

«d) *Acuerda por 56 años el monopolio más inicuo que se haya concedido en país alguno civilizado*»..., etc.

Señor presidente: Así como yo no creo que las palabras de estos periódicos puedan desvirtuar los argumentos del señor miembro informante, espero que él comprenderá que las manifestaciones que ha leído carecen de valor si con ellas se pretende argumentar contra mis ideas.

Sr. Sánchez Sorondo. — ¿Me permite el señor senador? Hay una diferencia que no ha de escapar al criterio ilustrado del señor senador, entre opiniones de periódicos siempre apasionados y batalladores, y las conclusiones de un congreso que se reúne especialmente para estudiar este asunto.

Yo no pretendo que el señor senador tenga que seguir las conclusiones de cualquier congreso. Sé que el señor senador —y lo ha probado— tiene la suficiente independencia e ilustración para pensar por sí mismo y para mantener sus convicciones. Pero es indudable que un congreso de obreros reunido para estudiar el problema del transporte y que declara que la coordinación y el monopolio del transporte por el Estado es el único sistema posible para realizar este servicio, dice algo más serio, algo que debe ser tenido más en cuenta que las opiniones a que acaba de aludir el señor senador por la Capital.

Sr. Palacios. — Si me permite el señor senador, le diré que la única diferencia que yo encuentro es que esas conclusiones, que no sé cuales son, no me interesan.

Sr. Sánchez Sorondo. — Las he leído, señor senador.

Sr. Palacios. — Sí, pero no las conozco con exactitud.

Sr. Sánchez Sorondo. — ¿Y cómo me rectifica, entonces, el señor senador?

Sr. Palacios. — No rectifico las conclusiones que acaso coincidan con las mías. Lo que no acepto, es que se crea que mis opiniones dependen de cualquier congreso de obreros. Por otra parte, la única diferencia que yo encuentro entre las conclusiones de ese congreso y los editoriales que he leído, estriba en que aquéllas han sido adoptadas por extranjeros que están a mucha distancia de nuestro país...

Sr. Sánchez Sorondo. — Son opiniones de técnicos.

Sr. Palacios. — ...y éstos son la expresión de correligionarios del señor senador, que viven en el mismo país, en la misma ciudad, y que han colaborado con el señor senador en su lucha política.

Sr. Cantoni. — Pido la palabra.

Comprendo, señor presidente, que esta no es la hora más oportuna para ocupar la atención del Honorable Senado con una exposición extensa, ya que a las cuatro de la mañana no es posible fatigar todavía la atención de los señores senadores; pero como deseo decir algunas palabras para fundar mi voto en un asunto de la trascendencia del que se está debatiendo, voy a resumir, en el menor número de palabras posible, mi opinión con respecto a esta ley de monopolio de los transportes en la Capital Federal.

Las exposiciones amplias y bien documentadas, hechas por los señores senadores Palacios, de la Torre y Eguiguren, prácticamente han agotado el tema. Y es indudable que nada nuevo puede decirse con respecto a este asunto. Pero quiero, señor presidente, hacer resaltar mi coincidencia en lo que respecta a la interpretación que estos señores senadores han dado a este proyecto de ley, sobre todo, cuando, después de haber escuchado las opiniones de los que están en favor y de los que están en contra de esta ley llamada de «coordinación de transportes», tengo la absoluta convicción de que el proyecto que se va a sancionar no es una ley de coordinación, sino de monopolio; y esta intención monopolista no es una novedad en lo que respecta a los capitales extranjeros que se han radicado en el país en las distintas empresas o en las distintas industrias que se explotan en nuestro territorio.

No es la primera vez que el capital inglés, como en este caso, trata de llegar al monopolio del tráfico urbano para resguardo de sus intereses exclusivos. Hace 25 años trustificó el servicio tranviario, adquiriendo las distintas líneas que en aquel entonces circulaban: La Metropolitana, La Capital, La Gran Nacional, etc. Quince años después, al aparecer los servicios de ómnibus y al cobrar importancia como medio más rápido y más flexible en materia de trasportes, trató de evitar la competencia adquiriendo numerosas compañías. Pero, ésta es la primera vez que el capital tranviario cuenta con la colaboración del Estado para el logro de sus propósitos monopolistas, y esto es lo más grave, señores senadores.

Se han hecho una serie de argumentos en favor, por parte de los que sostienen la necesidad de sancionar esta ley de coordinación de trasportes y se ha dicho, entre otras cosas, que la gravitación que ha llegado a tener este nuevo sistema de tráfico y su éxito indiscutible como recurso de transporte, se debe a la situación privilegiada que ha podido crearle la ausencia de impuestos o de contribuciones fiscales. Ello es inexacto. Si se hace un análisis de lo que paga en la Capital Federal, en materia de impuestos, un tranvía o un colectivo, llegaremos a la conclusión de que el modesto capital privado y local invertido en estos servicios paga impuestos exorbitantes. Primero, es el *chasis* que paga el correlativo impuesto de aduana. Después es el coche en trance de estar en servicio que debe pagar la correspondiente patente municipal, y más tarde, cuando ya el colectivo cumple su misión, es el importante desembolso cotidiano del impuesto a la nafta. Si circulan en la capital 3.000 coches colectivos, como se afirma, y si cada coche tiene un gasto diario de 70 litros de nafta, nos encontramos, señor presidente, con que esta modesta actividad — iniciativa argentina — entrega diariamente al fisco nada menos que 10.500 pesos, solamente como contribución destinada al servicio de caminos, sin contar lo que pueden erogar los ómnibus.

Se trata de un servicio planeado sencillamente, sin adivinar su trascendencia, que ha llegado a realizar una acción benemérita abaratando las tarifas de transportes y permitiendo con su rapidez y con la ampliación permanente que iba alcanzando, descongestionar un tanto nuestra población aglutinada en los sitios centrales para distribuirla más cómodamente en las zonas suburbanas. Eso solamente ha podido realizarse mediante la contribución del servicio de colectivos y de ómnibus. Las más largas distancias de nuestra Capital pueden ser hoy salvadas por la gente modesta, sin necesidad de apelar a las elevadas tarifas del ferrocarril y sin tener que someterse a la desesperación que crea el lento servicio de tranvías, gracias al medio de transportes que ahora se trata de estrangular con la ley que estamos discutiendo.

Otro inconveniente digno de señalarse es el de que esta ley aumentará la desocupación. Ya adivinamos la larga cadena de maniobras que permitirá su vigencia. Ayer decía con una gran lógica el senador Palacios, y con un gran sentido de la realidad, cual ha de ser la tragedia del modesto competidor que no quiera adherirse a las cláusulas de la coordiación, en caso de que pudiera prosperar la modificación propuesta por el senador por San Luis, doctor Landaburu. Pero, hay otra situación grave y es la desocupación automática que se producirá, como consecuencia de los servicios colectivos que se irán sacando de la circulación para ser reemplazados por medios de transportes que eliminen la intervención del obrero.

Tenemos en la actualidad un ejemplo gráfi-

co con nuestros subterráneos. Basta el motorista y un guarda para atender el transporte de trenes que conducen cuatrocientos o quinientos pasajeros. En cambio, el servicio de transporte automotor, tan rápido como el subterráneo, tan confortable, permite actualmente en la misma tarea de transporte el trabajo de treinta o cuarenta obreros. Son aspectos del problema que no han sido debidamente considerados, pero que se reflejarán dolorosamente en nuestra situación social apenas el monopolio pueda iniciar su acción.

Por otra parte, es sencillamente absurdo destruir de la noche a la mañana, la honesta fuente de trabajo y de recursos que habían encontrado miles y miles de laboriosos padres de familia. Cuando el taxi, dada la situación de crisis que vivía el país, dejó de ser un recurso que permitiera el jornal remunerador que necesita cada familia para atender su subsistencia, este sistema del transporte colectivo, organizado a base de modestos autos y de una técnica que se fué perfeccionando vigorosamente, creó en nuestro medio urbano una nueva fuente de trabajo y de riqueza. Del auto modesto se pasó al micro-ómnibus confortable, elevando el *standard* de vida de sus modestos propietarios y creando al mismo tiempo un nuevo motivo de trabajo para numerosos gremios, como los carroceros, los tapiceros, vidrieros, pintores, carpinteros, mecánicos, etc.

Todo esto se paralizará, como digo, de la noche a la mañana, en virtud de esta sanción que considero inconsulta. Pero tan grave como esa situación, que se creará a la actividad laboriosa de numerosos gremios, será la situación personal que tendrán que afrontar las personas que se vean privadas de sus herramientas de trabajo y de su modesta independencia económica para pasar a militar en las filas de los que viven en la sociedad a base de salarios de hambre.

En ese orden de cosas, esta ley de coordinación lo único que coordinará y regulará será la miseria. A los salarios insignificantes que están ganando a pesar de las huelgas que han tenido que organizar los obreros del tranvía, y a los jornales reducidos que después de años y años de trabajo ha podido conquistar cierta parte de los obreros ferroviarios, se agregará en lo sucesivo este retroceso que sufrirán los recursos y el *standard* de vida de los trabajadores condenados por la presente ley.

—Ocupa la Presidencia el señor presidente del Senado, doctor Julio A. Roca.

Bien, señor presidente. Se ha hablado aquí de la necesidad de defender a los capitales extranjeros, principalmente como es lógico, a los capitales ingleses, que son los que se encuentran, en mayor cantidad, radicados en nuestro país. Pero yo pregunto, señor presidente, ¿por qué ese empeño tan extraordinario, al que yo no me opondría si se tratara de defender utilidades legítimas de esos capitales? ¿Por qué ese empeño en defender con tanto tesón y a costa de los intereses del pueblo argentino, los capitales extranjeros colocados en el país, mientras siguen sin defensa los intereses y los capitales invertidos por la gente que en la República trabaja los frutos del suelo, por los que se dedican a la fruticultura, a la producción de cereales, a la ganadería, a la producción de vino y a tantas otras industrias?

¿Por qué razón, señor presidente, los que tienen que hipotecar sus propiedades en las instituciones de crédito del país, en primer término, en el Banco Hipotecario Nacional, en el que está hipotecado el suelo argentino por $ 2.000.000.000 m|n., esos pobladores de la República, que tienen que buscar los recursos en esas instituciones, cuando las plagas, cuando los agentes climatéricos, cuando la depreciación en el precio de los productos de la tierra los coloca en situación de no poder resolver y solucionar el problema de sus deudas, por qué el Estado no se preocupa de asegurarles a esos cultivadores de la tierra un mínimo de intereses para ese capital? En cambio, todos nosotros sabemos que cuando un deudor del Banco Hipotecario o de cualquier otra institución de crédito no cumple escrupulosamente sus pagos o cuando un dueño de tierra de nuestro país no cumple religiosamente con sus compromisos, el Estado jamás se acuerda de asegurarle una utilidad legítima al esfuerzo de su trabajo, sino que deja que estas instituciones de crédito, tranquilamente carguen con los productos del deudor, aunque éste quede en la miseria.

Yo creo, señor presidente, que si hemos de poner tanto cuidado en defender la situación de los capitales extranjeros invertidos en el país, debemos, también, preocuparnos, en primer término, de defender los modestos capitales de todos los trabajadores a que me acabo de referir, los que elaboran la grandeza del país y dan los elementos indispensables para la vida de la Nación, ya que la tierra es la fuente de producción de la que dependemos todos.

Se ha dicho, para impresionar posiblemente

a los señores senadores, que hasta se entraba a discutir este proyecto de la coordinación de los transportes, ante la presión de huelgas y de protestas de tinte comunizante — y seguramente se ha referido el miembro informante de la mayoría al hablar así a un paro realizado por un grupo de personas afectadas con la sanción de esta ley. ¿Pero qué menos se le puede acordar a las víctimas, que este derecho? ¿Qué menos se le puede consentir a los hombres que van a ser despojados de sus intereses y de sus bienes, que el derecho de reclamar y de protestar contra esta actitud? ¿O acaso se pretenderá que en nuestro país la historia se repita y continuemos estando en la situación que nos cuenta Martín Fierro, cuando lo despojaron del rancho, de sus «pilchas» y de su mujer, y todavía querían que fuera a la frontera a defender los intereses de todos aquellos que lo habían despojado?

No es posible, señor presidente, pretender que sean actos de violencia y de arbitrariedad estos paros, declarados por gremios numerosos que reclaman cuando se les quiere colocar en la situación de sometimiento a un monopolio de trasportes en el cual ellos estarán en posición desventajosa, ya que los capitales más fuertes han de ser los que dirigirán y resolverán todos los problemas que tengan relación en el futuro con los trasportes.

Esta tendencia a defender con exageración los capitales extranjeros — y no hablo solamente de los capitales ingleses, porque es tan inconveniente para el país defender capitales ingleses como defender capitales norteamericanos o de cualquier otra especie — esta tendencia, digo, obedece al fantasma que ha creado Inglaterra sobre nuestra República con motivo de que nos compra carne todos los años, es decir, que la compra de unas cuantas toneladas de carne, hace involucrar la consideración de este asunto como una compensación.

Advierto a los señores senadores que la carne que compra Inglaterra es, en mi concepto, la estrictamente indispensable para surtir una parte de la población que le gusta comer carne buena, y que no acepta la carne mala de sus colonias.

Si no hubiera sido esa circunstancia creada por un grupo de consumidores de carne buena en Inglaterra, estoy seguro que nos dejarían la carne argentina, a pesar de ser de buena calidad para adquirir exclusivamente la carne que producen sus colonias; pero ellos si adquieren esta carne es para defender los intereses de los frigoríficos radicados en el país, que casi todos están en manos de capitales ingleses, y entonces, es lógico que Inglaterra trate de cuidar los dividendos de esos frigoríficos radicados en el país, pero que están construídos o explotados por capitales de Inglaterra.

Un asunto de esta índole, señor presidente, no se puede resolver con este criterio.

Ahora tenemos este nuevo fenómeno; hay que defender el capital invertido en las empresas tranviarias, y para eso hay que hacer esta coordinación de transporte en la Capital Federal, y defender los capitales empleados en las líneas ferroviarias, y para eso se sancionará la ley de coordinación de transporte en el orden nacional.

No importa que las tarifas se eleven en el transporte urbano; no importa que los pasajeros tengan que ser conducidos de un punto a otro pagando dos o tres veces más la tarifa que hoy pagan; no importa que la producción tenga que transportarse a los mercados de la República, pagando tarifas elevadas, que a veces llegan a ser hasta el 200 % del valor de la producción.

No importa que la zona de Cuyo tenga que estar pagando 5 centavos y un décimo por cada kilo de uva, que se transporta a la Capital Federal, que es el gran mercado, mientras la Junta Reguladora de vinos establece como valor real de ese kilo de uva, 2 centavos con dos décimos. No importa que el azúcar, los vinos y la fruta de Corrientes y Entre Ríos y que los productos de Río Negro tengan que soportar tarifas ferroviarias, que importan, como he dicho hace un momento, muchas veces un valor muy superior al que tiene esa misma producción.

El fenómeno es corriente; en todo Cuyo se sabe y en Mendoza, principalmente, que la producción está afectada a esta plaga de los servicios ferroviarios. No hay mendocino que no sepa y que lo repita a quien quiera oirlo, que de cada dos años que se trabaja en Mendoza, la producción de un año debe servir para pagar los fletes ferroviarios y el servicio que los capitales ferroviarios le hacen pagar a Mendoza, al transportar la producción a los distintos centros de consumo.

Hay que defender ahora a los capitales tranviarios que en este momento pasan por una situación difícil, no porque les haya faltado en las concesiones otorgadas una enorme cantidad de ventajas sino porque ha sucedido una cosa sencilla: el tranvía, con respecto a los sistemas de transportes modernos es, en este momento, lo que era la carreta 50 años atrás respecto al ferrocarril. El tranvía es ya una cosa vieja, una pieza de museo, y ahora se pretende hacerlo pagar a

la población de la Capital y barrios vecinos a muy buen precio, antes de eliminarlo. Y eso me parece que no es propio.

Creo que si las empresas de tranvías con sus concesiones se han beneficiado durante los años en que este sistema de transportes importaba el mayor progreso técnico, es lógico que ahora sufran las consecuencias de lo anticuado que es ese procedimiento de transporte, y entonces lo único que pueden pretender los que han invertido capital en la explotación de esos servicios, es lo que pudieron pretender cuando se establecieron las primeras líneas ferroviarias del país, los dueños de las carretas en aquella época, que realizaron un gran servicio a la República, una gran obra de progreso y que la realizaron con más sacrificios que los exigidos por los capitales invertidos en las líneas ferroviarias, porque éstas tienen la ventaja de que se han instalado cuando ya había una situación de civilización y garantías en todo el territorio argentino.

Mientras los capitalistas que habían invertido su dinero cobraban sus rentas y estaban cómodamente en Londres, los dueños de las carretas tenían que vigilar sobre ellas la seguridad de que las cargas iban a llegar de un punto a otro, en momentos en que atravesar la República no era cosa tan fácil como atravesarla ahora en un coche *pullman*, o especial, en que viajan los gerentes y altos representantes de las empresas ferroviarias.

Creo que es respetable la labor realizada por el capital extranjero invertido en el país, pero no es posible que supeditemos los intereses de toda la población a continuar sirviéndolo en detrimento de los intereses nacionales.

Es evidente que si se les ha dado concesiones a largos plazos —creo que las empresas tranviarias tienen concesión por noventa y tantos años, lo mismo que las empresas ferroviarias— hay que pensar que los ferrocarriles tienen su ciclo de evolución: nacen, crecen, envejecen y desaparecen. Es la ley natural. Es lo que pasa con los tranvías y ferrocarriles, y pasará después con los nuevos medios de transporte que el tiempo y el perfeccionamiento vayan inutilizando. Lo único que podrán pretender los que hayan invertido capitales en esas explotaciones es que un buen día se les haga un decreto de honores fúnebres, se les agradezca los importantes servicios prestados, se les pronuncie un discurso y se les haga un entierro de primera clase. *(Risas)*. Pero es necesario que comprendan que si les vino bien aprovechar los años de «las siete vacas gordas», ahora que están en plena decadencia, porque están fuera del progreso técnico alcanzado, es necesario que den paso a los nuevos medios de transporte y se conformen con liquidar todo, y tener paciencia. Que hagan lo que hacemos los productores del suelo, los que nos dedicamos a hacer viticultura, los que se dedican al cultivo de los cereales, los que se dedican a la ganadería, cuando los agentes climatéricos les destruyen la cosecha, cuando las plagas les destruyen los cultivos: empiezan primero por empeñarse en los institutos de crédito para ver si en años mejores pueden aliviar la situación y finalmente, no pudiendo hacer otra cosa, entregan todo lo que tienen y tratan de dedicarse a otra cosa para seguir viviendo.

Esto exigimos a los pobladores del país, colocados en esa situación de desamparo oficial, a los que están produciendo la grandeza de la República, porque si los ferrocarriles, los tranvías y los capitales invertidos en distintas industrias han realizado una función civilizadora en la República; también es función civilizadora para el país, señor presidente, irse al Chaco, en medio de una serie de dificultades para vivir con cierto confort, a desmontar campos para cultivar algodón, por ejemplo; es también obra civilizadora, señor presidente, haberse ido al centro de la cordillera, cuando no había caminos y había que viajar a lomo de mula, durante 10 ó 12 días, para ir a cultivar y hacer productivas esas regiones de nuestro suelo. Es también obra civilizadora irse a Corrientes o al Sur, a trabajar la tierra y mejorar la ganadería, para perfeccionar los métodos de producción, para establecer industrias muchas veces desamparadas por el gobierno y que, sin embargo, han tenido que luchar con mil dificultades para abrirse camino. Esa también es una obra civilizadora, hecha por los doce o catorce millones de habitantes que tiene la República, obra civilizadora a la que tenemos totalmente abandonada porque la suerte de todos aquellos que trabajan y luchan en el país para hacerlo producir y para crear su prosperidad y grandeza material y moral, está completamente descuidada y desatendida por todos los gobiernos.

Por esa circunstancia, creo que esta ley es, desde todo punto de vista, perjudicial. Es perjudicial porque queremos restablecer un viejo y rutinario servicio de transportes, defendiendo capitales invertidos en sistemas de transporte anticuados, que jamás podrán luchar con los nuevos y más perfectos sistemas de transporte.

He de pronunciarme seguramente en el mis-

mo sentido cuando se trate la coordinación nacional del transporte.

Yo he prometido no extenderme, y diré, solamente, que puesto en el trance de definir mi voto entre esta ley que beneficia arbitrariamente en mi concepto, al capital extranjero y la situación de miseria y desocupación para millares de hogares argentinos — fuerzas modestas, pero respetables, que a base de trabajo llegaron a crear un exponente de riqueza y de nuevas actividades en la economía nacional —, mi espíritu no puede tener ni dudas ni vacilaciones de ninguna especie.

Por eso voto contra esta ley, entendiendo que así defiendo los intereses de la población de la Capital de la República, como votaré en contra de la coordinación nacional de transportes, el día que llegue a tratarse, porque considero que con ello defiendo los intereses de la población de toda la República.

Nada más.

Sr. Porto. — Pido la palabra.

Deseo decir cuatro palabras para determinar el sentido de mi voto favorable en este debate al proyecto de ley que se discute.

En mi opinión, señor presidente, el hecho de constituir una organización que centraliza la dirección del transporte urbano en la Capital de la República, significa, de por sí, una disminución en los gastos generales de explotación, que se traducirá, indudablemente, en un beneficio público. Y por las mismas circunstancias, estos servicios ofrecerán en su desarrollo, mayor responsabilidad, seguridad, orden y eficacia, todo lo cual se traduce claramente como una condición de beneficio público.

Las impugnaciones al proyecto de ley venido en revisión, giran, a mi entender, alrededor de razones bien visibles, las unas de carácter políticoelectoral, y las otras de carácter sentimental. Yo creo que una ley que modifica situaciones preestablecidas, lesionando, en consecuencia, algunos derechos, no pierde la potestad legal que tiene de obrar en nombre del interés público, y, siendo así, no debe ceder su sanción favorable, ante tales obstáculos.

He escuchado, además, durante el desarrollo de este debate, acusaciones contra el capital extranjero. Yo creo que, venga de donde viniere el capital extranjero, los legisladores argentinos no deben olvidar que él constituyó el primer impulso que promovió el progreso de nuestra Nación y no debemos despreciarlo en el camino de nuestra prosperidad.

Votaré esta ley convencido de que su aplicación, por las organizaciones que la misma crea, rendirá beneficios para los intereses públicos que defiende y, en cuanto a los intereses creados que pueda lesionar, ellos han de ser contemplados por las personas que formen las organizaciones que crea la ley, y, a no dudarlo, procurarán perjudicarlos lo menos posible.

El pueblo de la Capital ha de recibir los beneficios de esta ley, así como los ha recibido de parte de muchas otras leyes que tanto han agitado la opinión pública en los últimos tiempos, incomprendidas en el momento de su sanción, pero apreciadas en sus resultados benéficos, durante su aplicación posterior.

Nada más.

Sr. Presidente. — Si no se hace uso de la palabra, se va a votar, en general, el despacho de la comisión.

Se ha solicitado votación nominal. Así se procederá.

—Votan por la afirmativa, los señores senadores: Serrey, Patrón Costas, Sánchez Sorondo, Santamarina, Landaburu, Galíndez, Campos, Rothe, Vidal, Lubary, Porto, García Fernández, Figueroa, Martínez, López Peña y Suárez Lago.

—Votan por la negativa, los señores senadores: de la Torre, Eguiguren, Cantoni, Palacios, Laurencena y Bravo.

Sr. Secretario (Fernández Guerrico). — Afirmativa. Han votado 16 señores senadores a favor y 6 en contra.

Sr. Presidente. — En consideración en particular.

—Se lee el artículo 1º. (1)

Sr. Eguiguren. — Hago moción, señor presidente, para que se considere inciso por inciso, porque el artículo tiene una cantidad de incisos y no es posible su consideración en conjunto.

—Asentimiento.

Sr. Presidente. — Habiendo asentimiento, se procederá en la forma indicada por el señor senador.

Sr. Patrón Costas. — Por mi parte hago indicación, señor presidente, para que se dé por aprobado todo inciso que no sea observado.

—Asentimiento.

(1) El proyecto de ley va inserto en la pág. 456.

Sr. Presidente. — Habiendo asentimiento, así se procederá.

—Sin observación, se leen y aprueban los incisos *a)* y *b)* del artículo 1º.

—Se lee el inciso *c)*.

Sr. Eguiguren. — Pido la palabra.

Estimaría a la comisión que tuviera a bien explicarme, cómo se concilia el régimen de la autonomía que se consagra en el inciso anterior, con este inciso, que dice: «una vez constituída, tendrá a su cargo con exclusividad los servicios de transporte colectivo de pasajeros en el perímetro de la ciudad de Buenos Aires y mantendrán en las condiciones y por el tiempo que le han sido concedidos los que presta en sus actuales prolongaciones fuera del mismo».

¿Cómo se concilian las dos situaciones? ¿En qué consiste la exclusividad que tiene la Corporación de Transportes y el régimen autónomo que por otro lado se concede a las líneas que lo soliciten?

Sr. Sánchez Sorondo. — La autonomía de las empresas que actúan por este sistema se refiere a la autonomía interna y está especificada la situación en otro apartado. Este inciso estipula que la corporación tendrá a su cargo con exclusividad los servicios de transporte colectivo de pasajeros en el perímetro de la ciudad de Buenos Aires. No debe perderse de vista que la corporación será un organismo en la que estarán representadas todas las autoridades nacionales y municipales.

En lo que se refiere a las observaciones formuladas respecto a las actuales empresas existentes en la ciudad de Buenos Aires y provincia, serán mantenidas en las condiciones existentes y por el tiempo que le han sido concedidas.

El último párrafo del inciso *c)*, fué elaborado para evitar que la creación de la corporación pusiera un obstáculo a los servicios de transportes colectivos entre la ciudad de Buenos Aires y el interior del país.

La exclusividad, señor senador, es para la corporación, y la corporación comprende a todos los organismos fusionados y adheridos, pero con régimen autónomo, que no se refiere al servicio que prestan al público sino a su régimen interno.

Sr. Eguiguren. — Entonces, vamos a un ejemplo práctico: una empresa que tiene un servicio de plaza de Mayo a Belgrano, con régimen autónomo, ¿conserva ese servicio?

Sr. Sánchez Sorondo. — Esa empresa se rige por los reglamentos aplicables a la corporación, y conserva la exclusividad de ese servicio.

Sr. Eguiguren. — Si es una empresa que está en condiciones de acogerse al principio del régimen autónomo, y tiene ya recorrido concedido, ¿puede por la ley realizar el servicio?

Sr. Sánchez Sorondo. — No tengo la suerte de hacerme entender del señor senador.

La corporación es un organismo que tiene la exclusividad del transporte, y se compone, bien por la fusión total, financiera y administrativa de las empresas que así lo resuelvan, o por la federación, si se puede emplear esta palabra, de las empresas que conservan una relativa autonomía administrativa y financiera, pero que se rigen por los mismos principios, obligatoriamente, de la corporación para el servicio de transportes. Eso es lo que justamente se llama coordinación.

Sr. Eguiguren. — ¿Existiendo fusión puede haber algunas compañías que conserven su autonomía y subsistan?

Sr. Sánchez Sorondo. — No, señor senador.

Sr. Eguiguren. — No hay más que dos procedimientos: o mantener su autonomía constituyendo una federación, o se fusionan. Sin embargo en el inciso *b)* — y esto demuestra el régimen obscuro de esta ley — se dice: «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». Sin embargo este inciso no tiene explicación ante las razones que acaba de dar el señor miembro informante de la comisión en la pregunta que yo formulara respecto al inciso *c)*.

Sr Sánchez Sorondo. — Es que si no puedo hacerme entender por el señor senador, será difícil que aclare sus dudas.

Sr. Eguiguren.—Permítame el señor senador. Somos varios aquí los que no le entendemos.

Sr. Sánchez Sorondo. — ¿Qué es lo que no entiende el señor senador?

Sr. Eguiguren. — El inciso *b)* dice: «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».

Hecha la fusión, una empresa con una concesión anterior a 1934 se presenta al Poder Ejecutivo para acogerse al régimen de la autonomía: Esa empresa que tenía la concesión del recorrido de plaza de Mayo a Belgrano, en el ejemplo que he citado, ¿conserva o no conserva ese recorrido?

Sr. Sánchez Sorondo. — Lo conserva regido por los principios de la corporación.

Sr. Eguiguren. — Esto es lo que sostengo que está en contradicción con el inciso *c)*, cuando establece la exclusividad de los servicios del transporte colectivo de pasajeros en la ciudad de Buenos Aires; pues emplea la palabra exclusividad dos veces, y yo creo que no se concilia esta exclusividad que la ley reconoce a la corporación con el régimen de autonomía que por otro lado se establece para los que tengan concesiones antes del año 1934. De manera que aquí podría haber superposición de líneas, y a pesar de eso, se acoge al régimen autónomo, ¿puede hacer su recorrido antiguo?

Sr. Sánchez Sorondo. — Sí, señor.

Sr. Eguiguren. — Queda aclarado.

Sr. Presidente. — Habiendo sido observado se votará el apartado.

—Se vota y resulta afirmativa.

—Se lee el inciso *d)*.

Sr. Presidente. — En discusión.

Sr. Eguiguren. — Pido la palabra.

Aquí, en el segundo párrafo de este inciso, se establece lo siguiente: «La municipalidad de Buenos Aires, las comisiones vecinales de la misma ciudad como entidades y cualquiera del pueblo, podrán recurrir ante la Comisión de Control pidiendo o sugiriendo la implantación de nuevos servicios».

Quiere decir que un vecino cualquiera de la ciudad se presenta a la Comisión de Control y le dice: «Deseo que se establezca un recorrido de tal parte a tal parte». Ahora, ese mismo derecho se le reconoce a la Municipalidad de Buenos Aires.

Me resulta una situación curiosa. La municipalidad, que tiene hasta hoy el control de la organización del tráfico de Buenos Aires, queda reducida a la situación de cualquier vecino que va a pedir y se le concede o no lo que solicita.

Francamente, esta disposición está de más, porque el derecho de petición está reconocido por la Constitución a todas las personas. De manera que en realidad es una disposición perfectamente inocua y que está de más, y por eso hago moción para suprimirla.

Sr. Sánchez Sorondo. — Justamente el inciso objetado por el señor senador está demostrando que no es un monopolio.

Sr. Eguiguren. — Ahora no es cuestión de monopolio.

Sr. Sánchez Sorondo. — Pero aprovecho la oportunidad para acentuarlo.

Sr. Eguiguren. — El señor senador se me sale por la tangente.

Yo sostengo, ahora, que por esta disposición se coloca a la Municipalidad de Buenos Aires en la situación de un vecino cualquiera, que tiene derecho para pedir. ¡Vaya una novedad! ¡Le van a decir que tiene derecho a pedir que se establezca una línea!

Sr. Sánchez Sorondo. — Hay que ser galante con la municipalidad.

Sr. Eguiguren. — Es hasta irreverente para la municipalidad de Buenos Aires; por eso pido su eliminación.

Sr. Presidente. — ¿La comisión acepta?

Sr. Sánchez Sorondo. — No, señor presidente.

Sr. Eguiguren. — Entonces preguntaría, ¿qué sentido tiene esta disposición?

Sr. Sánchez Sorondo. — Exactamente el mismo que le da el señor senador. La Municipalidad de Buenos Aires, las comisiones de vecinos o cualquiera del pueblo puede pedirle a la comisión especial que solicite a la corporación el establecimiento de nuevos servicios. Si la corporación no lo hace, la Municipalidad de Buenos Aires entonces retoma su facultad de dar concesiones de transporte que esta ley le quita, y le da la concesión al que quiera realizarla.

Sr. Eguiguren. — Eso es interesante.

Sr. Sánchez Sorondo. — Todo lo que decimos aquí es interesante, señor senador.

Sr. Eguiguren. — Más adelante, el proyecto dice así: «A pedido de la Comisión de Control la corporación creará en el futuro, con fines de fomento urbano, servicios de transporte colectivo de pasajeros, de la categoría de los que se prestan con ómnibus y microómnibus, o de toda otra categoría que se utilice en el porvenir, siempre que no requiera instalaciones fijas. Estos servicios serán prestados durante un tiempo prudencial fijado al efecto, pero la corporación podrá suspenderlos si demostrare que no remuneran los gastos de explotación y las cargas financieras»; viene el inciso *c)*: «En el caso de que la Corporación de Transportes se niegue a crear los nuevos servicios a que se refiere el apartado anterior y no proponga otros similares o no introduzca modificaciones en sus instalaciones que proporcionen iguales o superiores beneficios, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, previa consulta a la Comisión de Control, podrá conceder...».

El inciso anterior contempla dos situaciones.

La Comisión de Control pide a la Corporación de Transportes...

Sr. Sánchez Sorondo. — Es lo mismo.

Sr. Eguiguren. — Discúlpeme, señor senador; le voy a explicar. El inciso *d)* contempla dos situaciones: la Comisión de Control le pide el establecimiento de unas líneas a la Corporación de Transportes, siempre que no sea una de éstas de fomento y la corporación está obligada, así lo interpreto, a crearlas. Ahora, si es una línea de éstas de fomento urbano, lo aclara en esta forma: «A pedido de la Comisión de Control la Corporación creará, en el futuro, con fines de fomento urbano, etcétera». El inciso *e)* contempla un caso distinto del anterior. Pueden presentarse dos situaciones: que la comisión acceda o no acceda. Si accede, hace la experiencia, y si no le resulta económicamente, puede suprimir el servicio y la Municipalidad y la Comisión de Control no pueden hacer nada. Segunda situación: Se niega a establecer esas líneas de fomento. Es el caso que la Municipalidad contempla inmediatamente.

Sr. Sánchez Sorondo. — Es el mismo caso, señor senador. En uno, la corporación establece el servicio y en otro se prevé que lo niegue...

Sr. Eguiguren. — Las consecuencias son distintas.

Sr. Sánchez Sorondo. — Si lo niega, la Municipalidad puede concederlo a otra empresa; es la misma situación con dos soluciones.

Sr. Eguiguren. — No, señor senador; porque la primera parte del artículo establece en forma obligatoria que cuando la Comisión de Control lo pide, la corporación está obligada, siempre que no sea con fines de fomento.

Sr. Sánchez Sorondo. — Le voy a leer, señor senador, el inciso: «En el caso de que la Corporación de Transportes se niegue a crear los nuevos servicios a que se refiere el apartado anterior», etcétera. Es el mismo caso; en uno, la corporación accede y está la solución del inciso *d)*; en el otro, la corporación se niega y está la solución del inciso siguiente, el *e)*.

Sr. Eguiguren. — Permítame, señor senador, le voy a leer. Dice el inciso *d)*: «La Corporación de Transportes creará en el futuro, mientras subsista el régimen de esta ley, todos los servicios de transporte colectivo de pasajeros que la Comisión de Control, creada por el apartado *g)* de este artículo, considere necesario, sea por los medios actualmente conocidos o por los que en adelante se inventen.»

De manera que es obligación, sin discusión de ninguna naturaleza.

Sr. Sánchez Sorondo. — No, señor senador. Dice que creará en el futuro, pero puede negarse y, si se niega, ese caso está establecido en el inciso *e)*: «En el caso de que la Corporación de Transportes se niegue a crear los nuevos servicios a que se refiere el apartado anterior y no proponga otros similares, o introduzca modificaciones en sus instalaciones que proporcionen iguales o superiores beneficios, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, previa consulta a la Comisión de Control, podrá conceder la explotación.»

Este apartado está puesto para no entregar a la voluntad y al arbitrio de la corporación el establecimiento de nuevos servicios. Si la corporación los establece, bien; si no los establece, la Municipalidad puede establecerlos y entregarlos a otras empresas. El asunto es bien claro, señor senador, y no me explico cómo no lo entiende.

Sr. Eguiguren. — No es claro; me interesa, si ésa es la interpretación de la comisión, que quede constancia de que es así.

Sr. Presidente. — ¿Ha terminado el señor senador?

Sr. Eguiguren. — Sí, señor presidente.

Sr. Presidente. — Se va a votar el apartado.

—Se vota y resulta afirmativa.

—Se lee el inciso *e)* y se aprueba sin observación.

—Se lee el inciso *f)*.

Sr. Eguiguren. — Pido la palabra.

Voy a formular dos objeciones a esta disposición. En primer lugar con respecto a la representación del gobierno y municipio. De acuerdo a la técnica de este artículo estarían en minoría en la comisión, porque la representación debe ser sensiblemente proporcional a los capitales, y como el Anglo representa $ 180.000.000 m|n., el gobierno estará en minoría en esta comisión, tan importante, de que nos hablaba el señor miembro informante.

Ahora la otra observación es ésta: cuando habla de Intendencia ¿la comisión entiende que es la institución municipal con el Concejo Deliberante conjuntamente o solamente el intendente de Buenos Aires?

Sr. Sánchez Sorondo. — La comisión entiende que es el intendente municipal.

Sr. Eguiguren. — En este caso hago la observación, porque el intendente es el representante legal del Poder Ejecutivo y en cambio el

Concejo Deliberante representa al pueblo de la Capital.

Sr. Sánchez Sorondo. — Pero no es el Poder Ejecutivo.

Sr. Eguiguren. — Es el Poder Legislativo.

Sr. Sánchez Sorondo. — Es un error.

Sr. Eguiguren. — Es elegido el Concejo por el pueblo y el intendente es designado por el presidente de la República.

Sr. Sánchez Sorondo. — El Concejo lo elige el pueblo, porque así lo quiere la ley, pero mañana puede no ser así.

Sr. Eguiguren. — Yo hago las dos observaciones y formulo esa moción a fin de que sea reemplazada la palabra «intendencia» por el «Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires».

Sr. Presidente. — ¿La comisión acepta?

Sr. Sánchez Sorondo. — No acepta.

Sr. Presidente. — Se votará el inciso *f* del despacho y si fuera rechazado, la proposición del señor senador por Entre Ríos.

—Se vota y resulta afirmativa.

—Se lee el inciso *g)*.

Sr. Eguiguren. — Pido la palabra.

Desde luego para hacer una observación. No voy a hacer moción, porque sé que este proyecto es sacrosanto, es intocable, puesto que si se llegara a tocar se corre el peligro de que en la Cámara de Diputados no se sancione. No debe haber mucha seguridad en la bondad de este proyecto cuando se tiene temor a la sanción de la Cámara de Diputados.

Sr. Sánchez Sorondo. — Esa manifestación me exime de la obligación de contestarle. Desde ahora declaro que no lo voy a hacer.

Sr. Eguiguren. — No me interesa.

Sr. Sánchez Sorondo. — A mí me interesa decirlo.

Sr. Eguiguren. — Y a mí contestarlo.

Hago la misma observación en este inciso que en el anterior. La Comisión de Control está formada por representantes del Poder Ejecutivo y del intendente que es a su vez un representante que designa el Poder Ejecutivo. En definitiva, la representación queda en manos del Poder Ejecutivo y lo que correspondería es darle al Concejo Deliberante que representa al electorado de la ciudad de Buenos Aires.

Sr. Sánchez Sorondo. — Las manifestaciones que ha hecho el señor senador respecto de la intención de los miembros del Senado...

Sr. Eguiguren. — No son intenciones sino hechos.

Sr. Sánchez Sorondo. — ... que temen que vaya este proyecto a la Cámara de Diputados, me obligan a decir que esta sanción ha contado en aquella Cámara con el voto de la representación radical de Entre Ríos con un discurso muy favorable del señor diputado Aguirrezabala.

Sr. Eguiguren. — Con eso no dice nada.

Sr. Sánchez Sorondo. — El señor senador entenderá que no digo nada, pero habrá otros senadores que entienden perfectamente lo que yo digo.

Sr. Eguiguren. — Absolutamente, cada uno tiene su criterio en esta materia.

Sr. Presidente. — Lo que está en discusión es el apartado. Como ha sido observado se va a votar el despacho de la comisión.

—Se vota y resulta afirmativa.

—Se lee el inciso *h)*.

Sr. Presidente. — Está en discusión.

Sr. Eguiguren. — Dice el inciso *h)* que la corporación estará exonerada de derechos, contribuciones, impuestos y tasas de la Nación y de la Municipalidad de Buenos Aires, presentes y futuros, de cualquier naturaleza que sean, incluso los de constitución.

El precepto es claro, amplio y terminante: es una exención total. El señor miembro informante dijo hoy que no era así, que se refería solamente a la contribución directa, pero desgraciadamente resulta lo contrario.

Sr. Sánchez Sorondo. — En el informe en general dije en nombre de la comisión que entendía, y quiero dejar expresa constancia, que esta exención a su juicio no comprende los impuestos de aduana y papel sellado. Y aprovecho esta oportunidad para reiterar esas manifestaciones que espontáneamente hice al informar el despacho.

Sr. Eguiguren. — Quedan las cosas como yo las he interpretado: que es una exención total y no de la contribución directa.

Sr. Presidente. — Se va a votar el inciso *h*.

—Se vota y resulta afirmativa.

—Se lee el inciso *i)*.

Sr. Eguiguren. — Pido la palabra.

Aquí está otra de las enormidades, en el sentido de los beneficios que se les conceden a las empresas tranviarias que formen parte de este consorcio.

El capital de la Corporación de Transportes debe ser amortizado en el término de 56 años y se amortiza mediante la tarifa; lo dice expresamente el texto de la ley.

Además, la tarifa debe contribuir a la formación del fondo de renovación, de manera que la renovación se va haciendo con el importe que se extrae de los pasajes.

A los 56 años se ha amortizado la totalidad del capital y además las renovaciones de los últimos años también se habrán pagado. A pesar de eso, hay que indemnizar a las empresas por los materiales de los últimos veinte años, así que salen beneficiadas por dos conceptos.

Sr. Presidente. — Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el despacho de la comisión.

—Se vota y resulta afirmativa.

—Sin observación, se aprueba el inciso *j)*.

—Se lee el artículo 2º, inciso *a)*.

Sr. Eguiguren. — Pido la palabra.

Quiero dejar constancia de dos observaciones. La primera, como en los casos anteriores, que se le da representación al intendente en vez de dársela al Concejo Deliberante; y la segunda se refiere a la composición de la comisión, que se designa en orden a la importancia de cada uno de los componentes de la corporación de manera que también en ella tendrán preponderancia las empresas privadas sobre los representantes oficiales.

Sr. Presidente. — Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el despacho de la comisión.

—Se vota y resulta afirmativa.

—Sin observación, se aprueba el inciso *b)*.

—Se lee el inciso *c)*.

Sr. Eguiguren. — Voy a hacer moción, señor presidente, para que en este apartado 6º, que dice: «La forma en que la corporación mantendrá el personal que, al promulgarse esta ley trabaje en el transporte en común de pasajeros, incluído los propietarios de automóviles colectivos, a cuyo efecto se formará el correspondiente escalafón», se establezca en forma obligatoria la incorporación del personal actualmente existente.

Sr. Presidente. — ¿La comisión acepta?

Sr. Sánchez Sorondo. — No, señor presidente.

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

—Se vota y resulta afirmativa.

—Se lee el inciso *d)*.

Sr. Landaburu. — Pido la palabra.

Como la disidencia que he formulado se refiere a la segunda parte de este inciso, solicito que se vote por partes: primero hasta las palabras «Corporación de Transportes», inclusive, y después la segunda parte.

Sr. Presidente. — Se votará en la forma indicada por el señor senador por San Luis.

—Se vota la primera parte, hasta las palabras «Corporación de Transportes» inclusive, y resulta afirmativa.

Sr. Presidente. — Se votará la segunda parte del despacho de la comisión sobre la que recae la disidencia del señor senador por San Luis.

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

Sr. Presidente. — Se tomará la votación nominal.

—Votan por la afirmativa, los señores senadores: Serrey, Patrón Costas, Sánchez Sorondo, Santamarina, Galíndez, Campos, Rothe, Vidal, Lubary, Porto, García Fernández, Figueroa, Martínez, López Peña y Suárez Lago.

—Votan por la negativa los señores senadores: Landaburu, Laurencena, Palacios, Cantoni, Eguiguren y Bravo.

Sr. Secretario (Figueroa). — Han votado por la afirmativa 15 señores senadores, y 6 por la negativa.

—Sin observación, se lee y aprueba el resto del proyecto.

Sr. Presidente. — Queda convertido en ley.

Sr. Sánchez Sorondo. — Hago moción para que se comunique la sanción de esta ley al Poder Ejecutivo y se levante la sesión.

Sr. Presidente. — Se va a votar la moción de levantar la sesión.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente. — Queda levantada la sesión.

—Era la hora 5 y 30 del día 30 de septiembre.

RAMÓN COLUMBA,
Director de Taquígrafos.

BOLETIN OFICIAL
DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

Año XLIV — Núm. 12.682

EDICION DE 64 PAGINAS

DIRECCION Y ADMINISTRACION
Calle San Martín 534
Buenos Aires
Unión Telefónica 31 Retiro 0824

Buenos Aires, Viernes 9 de Octubre de 1936

CORREO ARGENTINO
FRANQUEO A PAGAR
Cuenta 181
TARIFA REDUCIDA
Concesión 908

Los documentos que se inserten en el BOLETÍN OFICIAL serán tenidos por auténticos y obligatorios, por efecto de esa publicación (Acuerdo General de Ministros de 2 de Mayo de 1893, Art. 1.º).

TARIFA

Se envía directamente por correo a cualquier punto de la República o del exterior, previo pago del importe de la subscripción.

Por los números sueltos y la subscripción se cobrará:

Número del día	$ 0.10
Número atrasado	" 0.30
Número atrasado de más de un mes	" 0.60
Subscripción mensual	" 2.30
Subscripción trimestral	" 6.50
Subscripción semestral	" 12.50
Subscripción anual	" 24.—

Las subscripciones deben renovarse dentro del mes de su vencimiento.

En la inserción de avisos se cobrará:

Por cada publicación por centímetro, considerándose 25 palabras como un centímetro, pesos 1.— moneda nacional.

Las fracciones menores de diez palabras no se computarán.

Los balances u otras publicaciones en que la distribución del aviso no sea de composición corrida, se percibirán los derechos por centímetro utilizado.

Los balances de sociedades anónimas que se publiquen en el BOLETÍN OFICIAL, pagarán además de la tarifa ordinaria, el siguiente derecho adicional fijo:

Si ocupa menos de 1|3 de página, pesos 7.— moneda nacional.

De más de 1|4 de página y hasta 1|2 página, pesos 12.— moneda nacional.

De más de 1|2 página y hasta 1 página, pesos 20.— moneda nacional.

Si ocupare más de una página, se cobrará en la proporción correspondiente.

MARCAS

Cada publicación por el término legal sobre marcas de fábrica, pagará la suma de pesos 25.— moneda nacional en los siguientes casos:

Solicitudes de registro; de ampliación; de notificaciones; de substitución y de renuncia de una marca acordada. Además, se cobrará una tarifa suplementaria de pesos 1.— moneda nacional por centímetro y por columna.

Las reparticiones públicas que desean recibir el BOLETÍN OFICIAL, deben solicitarlo por conducto del Ministerio de que dependen.

Las reparticiones de la Administración Nacional, deben remitir a la Dirección del BOLETÍN OFICIAL, para ser insertados en él, todos los documentos, avisos, etc., que requieran publicidad (Acuerdo del 28 de Mayo de 1901).

Ministerio de Justicia e Instrucción Pública

Producido por el Boletín Oficial en el en el día 3 de Octubre de 1936

Por avisos varios	3.046.—
" marcas	220.—
" adicional de marcas . . .	138.—
" suscripciones	44.50
" venta de boletines	25.20
Total	3.473.70

Carlos Casal
Jefe

VENTA DE FOLLETOS

Se hace saber al público que en esta Administración se encuentran en venta los folletos siguientes:

Decreto del P. E. del 19 de Enero de 1932 sobre nuevos gravámenes	0.20
Ley 11.645, sobre sociedades de responsabilidad limitada	0.20
Decreto reglamentario de la Inspección de Justicia . . .	0.50
Nueva Ley de Quiebras número 11.719	0.50
Ley N.º 11.729 — Modificando los Artículos 154 al 160 del Código de Comercio . . .	0.30
Ley N.º 11.924 — Organización y Procedimientos de la Justicia de Paz Letrada de la Capital Federal	0.50

SUMARIO

Actos del Poder Ejecutivo

Ministerio del Interior

LEY N.º 12.306. — Concediendo licencia al Excmo. Señor Presidente de la Nación, para ausentarse temporariamente de la Capital. (página 434)

LEY N.o 12.309. — Destinando anualmente la suma de $ 5.000.000 como subvención nacional a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires para fines de su asistencia médica pública y hospitalaria. (página 434)

LEY N.º 12.311. — Coordinación de transportes de la Ciudad de Buenos Aires. (página 434)

91.770. — Higiene, Departamento — Reglamentando el funcionamiento de las casas de óptica o de venta de lentes. (página 435)

88.605. — Coreros y Telégrafos. — Movimiento de personal. (página 436)

88.872. — Misiones., Gobernación. — Movimiento de personal. (página 437)

88.873. — Lon Andes, Gobernación. — Movimiento de personal. (página 437)

88.874. — Santa Cruz, Gobernación. — Movimiento de personal. (página 437)

88.875. — Formosa, Gobernación. — Nombramiento de personal. (página 437)

88.876. — Correos y Telégrafos. — Designando Procurador Fiscal de La Plata para que inicie las acciones judiciales contra Pascual Fioretti. (página 437)

88.877. — Policía de la Capital. — Estableciendo que el monto de la pensión que disfrutaba don Aníbal Figueroa deberá ser igual al sueldo que disfrutaba el causante en el momento en fué dado de baja como agente. (página 437)

88.878. — Policía de la Capital. — No haciendo lugar al pedido de beneficios de la Ley 4235 (amparo), formulado por el agente don M. Felipe D' Angelo. (página 437)

88.880. —Policía de la Capital. — Aceptando renuncia del escribiente don Eugenio Juan Adolfo Ferrando. (página 437)

88.881. — Ministerio. — Estableciendo que los nombramientos de los señores Manuel Maril y Tulio Pozzi, deberán ser imputados al inciso 17 ítem 3, en lugar del ítem 2, señalado por el Decreto 87.402 de 1.º de agosto 1936. (página 437)

88.882. — Ministerio. — Estableciendo normas para los gastos en los territorios nacionales. (página 437)

88.883. — Caja Nacional de Ahorro Postal. — Reconociendo el derecho a percibir la suma de $ 718.48 moneda nacional. (página 437)

88.885. — Correos y Telégrafos. — Aprobando contrato por la cesión gratuita de inmuebles en varias localidades. (página 438)

88.951. — Policía de la Capital. — Acordando pensión al cabo don Silvestre Clemente Tolomei. (página 438)

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

SUBSECRETARIA DE C. Y BENEFICENCIA

88.628.—61. — Decreto de nombramientos y certificaciones de personal en establecimientos dependientes de la Comisión Asesora de Asilos y Hospitales. (página 438)

88.629. — 62. — Decreto de nombramientos en establecimientos dependientes de la Sociedad de Beneficencia de la Capital. (página 438)

79.084.—63. — Decreto de nombramientos en establecimientos dependientes de la Comisión Asesora de Asilos y Hospitales. (página 438)

88.961.—64. — Decreto designando al señor Presidente de la C. Asesora de Asilos y Hospitales para que en nombre y representación del Superior Gobierno, firme la escritura de transferencia del inmueble, calle Chivilcoy 3301 (Villa Devoto) ofrecido en donación. (página 438)

88.960.—65. — Decreto aprobando retiros, adjudicaciones, rebajas y aumentos de decenas y sociedades de agentes, efectuadas por la Comisión Administradora de la Lotería de Beneficencia Nacional. (página 438)

89.252.—66. — Decreto concediendo el pase a la Bula instituyendo Obispo titular de Augusta y Auxiliar de Su Eminencia el Cardenal Primado de la República Argentina, a Monseñor Antonio Rocca. (página 439)

89.235.—67. — Decreto nombrando Agrónomo en la Colonia Nacional de Alienados "Dr. Dgo. Cabred" ,en Open Door, al señor Ricardo Luis Belaústegui. (página 439)

89.144.—68. — Decreto de nombramientos en el Sanatorio Nacional de Tuberculosos, en Santa María y reconociendo antigüedad al secretario del Obispado de La Rioja, Pbro. Francisco Santiago Vives. (página 439)

Ministerio de Hacienda

DIRECCION DE PERSONAL, JUBILACIONES Y PENSIONES

89.085.—3698. — Rectificación de nombramiento miento. (página 439)

DIRECCION DE CONTRIBUCIONES E IMPUESTOS

91.613.— 4329. — Hacienda, Ministerio — Integrando el Jurado de Reclamos de Parentes. (página 439)

89.168.—3700. — Astra Cía. Argentina de Petróleo S. A. — Acordando facilidades de pago. (página 439)

89.169.—3701. — Cairoli e hijos. — Denegando facilidades de pago. (página 439)

89.770.—3702. — Svannera y Bannini. — Acordando facilidades de pago. (página 439)

DIRECCIÓN DE ADMINISTRACIÓN

89.185.—3703. — Casas fiscales civiles. (página 440)

89.183.—3704. — Causas fiscales civiles. (página 440)

89.182.—3705. — Causas fiscales civiles. (página 440)

89.181.—3706. — Causas fiscales civiles. (página 440)

89.184.—3707. — Causas fiscales criminales. (página 440)

DIRECCION DE PERSONAL, JUBILACIONES Y PENSIONES

85.995.—3708. — Incompatibilidades. — Armando Rivademar. — Declarando incompatible el desempeño de los cargos que ocupa y obligándolo para que por el Ministerio de Agricultura efectúe la opción correspondiente. (página 440)

85.996 — 3709. — Incompatibilidades. — Juan F. Paraché. — Declarando incompatible el desempeño de los cargos que ocupa y obligándole para que por el Ministerio de Agricultura efectúe la opción correspondiente. (página 440)

85.997.—3710. — Incompatibilidades. — José Orando. — Declarando incompatibiles el desempeño de los cargos que ocupa y obligándole para que por el Ministerio de Agricultura efectúe la opción correspondiente. (página 440)

85.999.—3711. — Incompatibilidades. — Dante Benetti López — Declarando incompatible el desempeño de los cargos que ocupa y obligándolo para que por el Ministerio de Agricultura efectúe la opción correspondiente. (página 440)

86.001.—3712. — Incompatibilidades. — Ernesto Flores Bravo. — Declarando incompatibilidad y obligándole para que por el Ministerio de Agricultura formule la opción correspondiente. (página 441)

86.002.—3713. — Incompatibilidad. — Arturo O. Ferrand. — Declarando incompatible el desempeño de los cargos que ocupa y obligándole para que por el Ministerio de Agricultura efectúe la opción correspondiente. (página 441)

86.121.—3719. — Incompatibilidades. — Demetrio Provenzano. — Declarando incompatible el desempeño de los cargos que ocupa — Obligando a optar. (página 441)

Ministerio de Obras Públicas

88.923.—3029. — D. G. de Irrigación. — Adquisición mangas de goma con destino a Ateución y Funcionamiento Barrage Neuquén. (página 441)

88.924.—3030. — D. G. de Irrigación. — Aprobación convenios Director Obras de Riego de Chicoana con el doctor Antonio Ortelli quien cede gratuitamente al Estado faja terreno de su propiedad a cambio de una casa construída por las mismas obras. (página 441)

88.925.—3031. — D. G. de Irrigación. — Alquiler local en Valle Fértil para depósito de la División Técnica en San Juan, pesos 25 moneda nacional, mensuales por 10 meses. (página 441)

Resoluciones Ministeriales

Programa de Trabajo Manual y Labores Escuela de Aplicación. (página 442)

Programa de Pedagogía, Legislación Escolar Argentina y Comparada e Historia de la Educación para Escuelas Normales. (página 443)

Programa de Dibujo para los Colegios Nacionales, Liceos de Señoritas, Escuelas Normales y Cursos de Aplicación. (página 446)

Resoluciones de Reparticiones

Ministerio de Justicia e Instrucción Pública — Registro Nacional de la Propiedad. — Intelectual (Ley N.º 11.723). (página 449)

Dirección de Minas y Geología— (página 452)

Crónica Administrativa

Ministerio de Hacienda

Tipo de oro— (página 452)

Tipo de compra y venta de divisas— (página 452)

Licitaciones del día—

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto— (página 451)

Ministerio de Hacienda— (página 452)

Ministerio de Guerra— (página 452)

Ministerio de Obras Públicos— (página 452)

AVISOS

Sociedades Anónimas—

Avisos diversos— (página 452)

Nuevas transferencias de negocios— (página 452)

Nuevas convocatorias— (página 453)

Balances. (página 455)

Transferencias de negocios anteriores— (página 460)

Convocatorias anteriores— (página 461)

Licitaciones—

Ministerio del Interior— (página 471)

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto— (página 472)

Ministerio de Hacienda— (página 472)

Ministerio de Justicia e Instrucción Pública— (página 472)

Ministerio de Guerra— (página 472)

Ministerio de Agricultura— (página 472)

Ministerio de Obras Públicos— (página 473)

Edictos anteriores—

Ministerio de Hacienda— (página 473)

Ministerio de Justicia e Instrucción Pública— (página 475)

Ministerio de J. e I. Pública — Sociedades de Responsabilidad Limitada— (página 484)

Patentes y Marcas—

Ministerio de Agricultura. — Patentes de invención y marcas de fábrica de comercio Agricultura. (página 489)

ACTOS DEL PODER EJECUTIVO

Ministerio del Interior

Ley 12.306. — Concediendo licencia al Excmo. señor Presidente de la Nación para ausentarse temporariamente de la Capital.

Buenos Aires, Septiembre 30 de 1936.

POR CUANTO:

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de

LEY:

Artículo 1.° — Concédese al Excmo. señor Presidente de la Nación, el permiso que solicita para ausentarse temporariamente de la Capital, durante las actuales sesiones ordinarias o en el receso del Congreso, en caso de que razones de servicio público, de salud o de descanso así lo requieran.

Art. 2.° — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a veinticuatro días del mes de septiembre del año mil novecientos treinta y seis.

JULIO A. ROCA — CARLOS M. NOEL
Gustavo Figueroa — C. González Bonorino

Registrada bajo el número 12.306.

POR TANTO:

Téngase por ley de la Nación, cúmplase, comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y archívese.

JUSTO
RAMÓN S. CASTILLO

Ley 12.309. — Destinando anualmente la suma de $ 5.000.000.— como subvención nacional a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, para fines de su asistencia pública y hospitalaria.

Buenos Aires, Octubre 6 de 1936.

POR CUANTO:

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de

LEY:

Artículo 1.° — Destínase anualmente la suma de cinco millones de pesos moneda legal ($ m/n. 5.000.000.—) como subvención nacional a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires para fines de su asistencia pública y hospitalaria.

Art. 2.° — Esta suma servirá para remunerar a los médicos y otros profesionales que presten servicios gratuitos en los hospitales municipales de la Capital Federal. Si hubiere saldo será invertido en la adquisición de medicamentos y material sanitario para los mismos.

Art. 3.° — El monto de los sueldos, la estabilidad, el escalafón y los servicios a prestarse por dichos médicos y otros profesionales, serán fijados por ordenanza que sancionará el Honorable Concejo Deliberante de Buenos Aires.

Art. 4.° — Destínase anualmente la suma de un millón cien mil pesos moneda legal ($ m/n. 1.100.000.—) como subvención a la Sociedad de Beneficencia y de ciento ochenta mil pesos moneda legal ($ m/n. 180.000.—) a la Facultad de Medicina, para remunerar a los médicos y otros profesionales que prestan servicios gratuitos en los hospitales nacionales de la Capital Federal. El saldo que hubiere será invertido en la adquisición de medicamentos y material sanitario para los mismos.

Art. 5.° — Hasta tanto sea incluído este gasto en la Ley General de Presupuesto, se hará de rentas generales con imputación a la presente.

Art. 6.° — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a 28 de septiembre de 1936.

JULIO A. ROCA — CARLOS M. NOEL
Gustavo Figueroa — C. González Bonorino

Registrada bajo el número 12.309.

Por tanto:

Téngase por ley de la Nación, cúmplase, comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y archívese.

JUSTO
RAMON S. CASTILLO

Ley N.° 12.311. — Coordinación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires.

Buenos Aires, Octubre 2 de 1936.

Por cuanto:

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de

LEY:

Artículo 1.° — a) Autorízase al Poder Ejecutivo, para organizar y constituir una persona jurídica que se denominará "Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires" y se regirá por las disposiciones de esta ley. La corporación tendrá por objeto: 1.° Coordinar los servicios de transporte colectivo de pasajeros que actualmente existen, vinculándolos en la forma más conveniente y evitando superposiciones innecesarias y antieconómicas; 2.° Crear y organizar los nuevos servicios que se reputen necesarios en el futuro;

b) La "Corporación de Transportes", se formará por la coordinación, bajo regímenes autónomos, de las empresas de transportes colectivos de pasajeros, de la Ciudad de Buenos Aires y sus actuales prolongaciones y servicios accesorios fuera del distrito federal, o por la fusión de todas o parte de ellas, bajo una misma dirección financiera, administrativa y técnica, respetando la autonomía de las no fusionadas, en su caso, y comprenderá los tranvías subterráneos y a nivel, los ómnibus y los automóviles colectivos, con excepción de los ferrocarriles de jurisdicción nacional, los servicios de turismo y los que no revistan carácter público.

El transporte de pasajeros realizado por los ferrocarriles de jurisdicción nacional, cuyas vías de acceso a la Capital Federal formen parte de la red ferroviaria que sale de sus límites, deberá ser coordinado con los servicios de transporte regidos por esta ley. La corporación y los ferrocarriles, establecerán convenios de horarios y de tarifas a fin de evitar concurrencias inútiles y antieconómicas entre los servicios respectivos.

La corporación y los ferrocarriles podrán celebrar además los acuerdos convenientes para asegurar —por instalaciones apropiadas en los puntos de contacto entre sus servicios respectivos y por tarifas combinadas (boletos combinados y abonos)— en las mejores condiciones posibles, el intercambio de pasajeros que efectúen recorridos mixtos.

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.

En los casos, en que se aprueben regímenes de autonomía, ésta no creará un estado de preferencia económica ni financiera para la empresa concesionaria a que quedará sujeta, en cuanto no se refiera a su régimen interno, a las reglas generales de la corporación;

c) La Corporación de Transportes, una vez constituída, tendrá a su cargo, con exclusividad, los servicios de transporte colectivo de pasajeros en el perímetro de la Ciudad de Buenos Aires y mantendrá, en las condiciones y por el tiempo que le han sido concedidos, los que presta en sus actuales prolongaciones fuera del mismo. Las empresas de transporte colectivo de pasajeros entre la Ciudad de Buenos Aires y el interior del país y viceversa, no podrán transportar pasajeros que viajen entre dos puntos comprendidos dentro del perímetro de aquélla, salvo que se pongan de acuerdo con la corporación;

d) La Corporación de Transportes, creará en el futuro, mientras subsista el régimen de esta ley, todos los servicios de transporte colectivo de pasajeros que la "Comisión de Control" creada por el apartado g) de este artículo, considere necesario, sea por los medios actualmente conocidos o por los que en adelante se inventen. La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, las comisiones vecinales de la misma ciudad, como entidades y cualquiera del pueblo podrán recurrir ante la "Comisión de Control" pidiendo o sugiriendo la implantación de nuevos servicios. A pedido de la "Comisión de Control", la corporación creará, en el futuro, con fines de fomento urbano, servicios de transporte colectivo de pasajeros, de la categoría de los que se prestan con ómnibus y micro-ómnibus, o de toda otra categoría que se utilice en el porvenir, siempre que no requiera instalaciones **fijas. Estos servicios serán prestados durante un tiempo prudencial**, fijado al efecto, pero la corporación podrá suspenderlos si demostrare que no remuneran los gastos de explotación y las cargas financieras;

e) En el caso de que la Corporación de Transportes, se niegue a crear los nuevos servicios a que se refiere el apartado anterior y no proponga otros similares o introduzca modificaciones en sus instalaciones que proporcionen iguales o superiores beneficios, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, previa consulta a la "Comisión de Control" podrá conceder la explotación de los mismos a otras personas libremente, cuando se trate de adoptar nuevos medios o sistemas de transporte, y siempre que no se superpongan recorridos ni se establezcan servicios en competencia con los de la corporación, cuando se trate de adoptar los medios o sistemas actualmente empleados;

f) La Corporación de Transportes, será administrada por un directorio compuesto de representantes del Poder Ejecutivo, de la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires y de los propietarios de los medios de transportes que constituyan la corporación. El número total de representantes, será el más reducido posible, siempre que permita dar representación a todos los intereses asociados, en forma sensiblemente proporcional a su participación en la Corporación;

g) La Corporación de Transportes y las empresas que, sujetas a ella, mantengan sus regímenes autónomos, serán controladas en su administración, en su marcha financiera y en los servicios que están obligadas a prestar, por una "Comisión de Control" compuesta de tres miembros designados por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado, dos libremente, y el tercero a propuesta en terna de la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Este control se ejercerá sin perjuicio de la fiscalización que corresponde a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires en lo tocante a la higiene y seguridad públicas, al tráfico y a las construcciones y ocupación de las calles y del subsuelo, en lo que sea de su jurisdicción. Los miembros de la "Comisión de Control", deberán ser, todos, argentinos nativos;

h) La Corporación de Transportes, estará exonerada de derechos, contribuciones, impuestos y tasas de la Nación y de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, presentes y futuros, de cualquier naturaleza que sean, incluso los de constitución. La Nación y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires recibirán, libre de todo gasto, una participación en el capital de la corporación, en acciones, equivalente a la capitalización de los impuestos y demás contribuciones que perciben actualmente de las empresas y particulares que realizan el transporte colectivo de pasajeros. La Nación y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires recibirán, además, igualmente en acciones, una suma equivalente al monto de lo que, al constituirse la Corporación les adeuden las empresas y particulares que realizan el transporte colectivo de pasajeros, por concepto de aportes, impuestos y otras contribuciones. Cuando por implantación de nuevos servicios o ampliación de los existentes se aumente el capital de la Corporación, corresponderá a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, libre de todo gasto, y en acciones, una participación en el capital aumentado en igual proporción, a la que ten-

ga en el capital de origen. Las empresas que adhieran a la Corporación, con régimen autónomo, seguirán abonando las contribuciones e impuestos establecidos en sus respectivas concesiones;

i) La Corporación de Transportes, tendrá la exclusividad para realizar los servicios a que se refiere esta ley y con sujeción a las condiciones en ella establecidas, por el término de cincuenta y seis años, a contar desde la fecha de su constitución. Vencido dicho plazo, todos sus bienes inmuebles, muebles, instalaciones fijas y material rodante, en buen estado de servicio, pasarán a poder de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, o de la Nación, según el caso, sin indemnización alguna, salvo los bienes incorporados en los últimos veinte años, por los cuales, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, o la Nación, según el caso, pagarán el valor de origen, menos las amortizaciones realizadas;

j) Decláranse de utilidad pública y susceptibles de expropiación, las propiedades y el subsuelo que fuesen necesarios a la Corporación de Transportes, para hacer las construcciones e instalaciones y efectuar los servicios que le impone esta ley. La Corporación actuará como expropiante, ante la justicia federal, de acuerdo con las disposiciones de la Ley 189.

Art. 2.° — a) El Poder Ejecutivo, procederá a dar cumplimiento al Art. 1.° de esta ley, por intermedio de una "Comisión Especial", integrada con representantes del Poder Ejecutivo, de la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires y de las empresas de transporte colectivo actualmente existentes. La "Comisión Especial" será presidida por un representante del Poder Ejecutivo. El número de representantes de las empresas, será fijado con arreglo a la importancia de cada una de ellas y su designación se hará por el Poder Ejecutivo, a propuesta de las mismas. El Poder Ejecutivo reglamentará la constitución y el funcionamiento de esta Comisión;

b) La Comisión Especial se expedirá dentro de seis meses de constituída, pero el Poder Ejecutivo podrá prorrogar este plazo si existiesen motivos para ello;

c) La Comisión Especial formulará un proyecto de constitución, organización y funcionamiento de la Corporación de Transportes, redactando el estatuto de la misma, en su carácter de persona jurídica. En dicho estatuto se determinará, además de las cláusulas que sean necesarias: 1.° El monto del capital de la Corporación de Transportes y la parte que en el mismo corresponda a cada uno de los participantes, incluídas la Nación y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. La determinación del valor que deberá asignarse a cada una de las concesiones y permisos, por el aporte que signifiquen a la corporación, comprenderá: a) El valor de sus inmuebles, instalaciones fijas, material rodante, talleres, almacenes, capital circulante y demás bienes afectados actualmente al servicio, que se establecerá tomando por base el costo original y efectivo de los mismos, menos la depreciación causada por el uso. Sin embargo, se tendrán en cuenta, en forma equitativa los años durante los cuales la situación económica no haya permitido a las empresas efectuar sus gastos de renovación en forma normal. En caso de ignorarse el costo de origen de uno o más bienes, o de ser imposible calcularlo por medio de la escala de precios vigentes en la época de su adquisición, se lo fijará teniendo en cuenta los precios vigentes durante una época económica normal, y, si fuera el caso, se combinarán los dos criterios, de manera que se establezca en forma equitativa su justo valor. b) El monto de los gastos inherentes a la constitución y organización de las empresas, los que serán fijados razonablemente en cada caso, previa su justificación y comprobación. En lo que se refiere a las empresas que posean concesiones a perpetuidad o a un plazo mayor de cincuenta y seis años, además de lo establecido en los incisos a) y b), la Comisión Especial tendrá en cuenta cada caso particular de modo equitativo; 2.° Las funciones de la "Comisión de Control", entre las que figurarán el estudio de la mejor forma de levantar las vías en el centro de la ciudad y las responsabilidades a que estarán sometidos sus miembros por los actos que ejecuten o autoricen en el ejercicio de las mismas; 3.° La intervención o inspección técnica y administrativa a que deban estar sujetas las empresas que mantengan su régimen autónomo; 4.° El procedimiento para fijar las tarifas que deberán ser justas y razonables y dar origen a recursos suficientes para: a) Cubrir los gastos de explotación; b) Crear fondos de renovación del material y de reserva para mantener un buen servicio público; y c) Asegurar al capital representado un 7 o|o de interés y su amortización, a cuyo efecto la Corporación deberá poner a disposición de la Comisión de Control los libros y documentos que prueben sus entradas. Las tarifas obreras serán mantenidas en las actuales condiciones y horarios y deberá estudiarse la extensión de las mismas a otros servicios que actualmente no las tengan y a los que ulteriormente se implanten; 5.° La forma en que la Corporación dará estricto cumplimiento a las leyes que rigen las relaciones entre el capital y el trabajo y a la número 11.110 de jubilaciones. La Comisión Especial fijará las sumas no aportadas por las empresas de tranvías a las cajas de jubilaciones, estableciendo a cargo de la Corporación la obligación de amortizarlas en el plazo de veinte años; 6.° La forma en que la Corporación mantendrá el personal que, al promulgarse esta ley trabaje en el transporte en común de pasajeros, incluídos los propietarios de automóviles colectivos, a cuyo efecto se formará el correspondiente escalafón; 7.° Los materiales, trabajos e implementos que en igualdad de condiciones deberán procurarse en el país, de preferencia a los similares extranjeros;

d) Aprobado por el Poder Ejecutivo el proyecto a que se refiere el apartado anterior, el Ministerio del Interior requerirá la aceptación escrita de las empresas de transporte colectivo de pasajeros y, obtenida ésta, se constituirá definitivamente la Corporación de Transportes. Los bienes afectados al servicio de ómnibus y automóviles colectivos de empresas o particulares que no deseen ingresar a la Corporación, podrán ser expropiados con arreglo a las leyes vigentes, y pagados en efectivo, si así lo aprueba el Poder Ejecutivo, a cuyo efecto se declaran de utilidad pública esos bienes y medios de transporte;

e) Una vez transferidos a la Corporación los bienes muebles e inmuebles de las empresas que se le incorporen, por fusión o por expropiación, caducarán las concesiones, permisos y autorizaciones precarias de todos los medios de transporte a que se refiere el apartado b) del artículo 1.° de esta ley. Las empresas que ingresen a la Corporación, conservando su autonomía, quedarán sometidas a las prescripciones establecidas por la Comisión Especial y aprobadas por el Poder Ejecutivo;

f) Desde la promulgación de esta ley, las autoridades nacionales y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, no darán nuevas concesiones ni permisos de transporte colectivo de pasajeros. Exonérase a las empresas y propietarios de medios de transporte colectivo de pasajeros, de las multas en que hubiesen incurrido hasta la promulgación de esta ley, por mora en el pago de aportes, contribuciones e impuestos;

g) Las cuestiones que, una vez constituída la Corporación de Transportes, se susciten entre el Directorio y la Comisión de Control sobre interpretación de las cláusulas del estatuto, serán dirimidas, en primera instancia, por el Poder Ejecutivo, con apelación para ante un árbitro único designado por el presidente de la Suprema Corte de Justicia de la Nación. El fallo del árbitro será inapelable.

Art. 3.° — Los gastos que demande el cumplimiento de esta ley, hasta que la Corporación de Transportes quede definitivamente constituída, se pagarán con un fondo común formado por las entidades que se le incorporen, las que tendrán derecho a repetir lo anticipado en la proporción de sus aportes.

Art. 4.° — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a 30 de septiembre de 1936.

JULIO A. ROCA — CARLOS M. NOEL
E. Fernández Guerrico — C. González Bonorino

Registrada bajo el número 12.311

Por tanto:

Téngase por ley de la Nación, comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y archívese.

JUSTO
RAMÓN S. CASTILLO

Higiene, Departamento. — Reglamentando el funcionamiento de las casas de óptica o de venta de lentes.

Buenos Aires, Octubre 6 de 1936.

91.770. — Expte. 26.236-H-1934. — Visto el presente expediente, en el que el Departamento Nacional de Higiene eleva a la consideración del Poder Ejecutivo un proyecto de decreto reglamentando el funcionamiento de las casas de óptica y atentas las consideraciones expuestas,

El Presidente de la Nación Argentina—
DECRETA:

Artículo 1.° — Desde la publicación del presente decreto todas las casas de óptica o de venta de lentes en la Capital Federal y territorios nacionales quedan sujetas al control y fiscalización del Departamento Nacional de Higiene.

Art. 2.° — Para ser librada al servicio público una casa de óptica o de venta de lentes, tendrá que obtener previamente la correspondiente autorización del Departamento Nacional de Higiene y será dirigida por personal competente.

Art. 3.° — Las casas de óptica y de venta de lentes deberán tener el petitorio completo de material e instrumental determinado en el presente decreto.

Art. 4.° — Los facultativos que deseen dedicarse o pertenecer al comercio de casa de óptica deberán formular expresa declaración ante el Departamento Nacional de Higiene que abandonan toda actividad profesional, pues las casas de óptica o de venta de lentes no pueden pertenecer en todo o en parte a médicos actuantes.

Art. 5.° — Queda absolutamente prohibida la existencia de cámaras obscuras para reconocimientos visuales en las casas de óptica o de venta de lentes, en las que no pueden efectuarse exámenes de la vista ni anunciarse ninguna clase de consultorio en el mismo local o fuera de él. Prohíbese también en las mismas casas todo género de anuncios o carteles que ofrezcan exámenes de la vista gratuitos o no, o tarjetas con indicación de los mismos, lo que se considerará asociación ilícita.

Art. 6.° — Las casas de ópticas o de venta de lentes sólo pueden exponder sin receta médica anteojos de vidrios simples, planos y de color, quedándoles absolutamente prohibida la preparación y expendio de otra clase de lentes para corregir vicios de refracción, anomalías o defectos de la vista sin prescripción médica. Podrán sin embargo preparar nuevamente las recetas o reparar los cristales deteriorados sin exigir la nueva presentación de prescripción facultativa.

Art. 7.° — Queda absolutamente prohibido el despacho de recetas que contengan signos o claves especiales, que no puedan ser interpretados en cualquier negocio del ramo.

Art. 8.° — Las casas de óptica y de venta de lentes llevarán un libro rubricado por el Departamento Nacional de Higiene en el que diariamente asentarán en orden correlativo y numeradas todas las recetas que despachen, cuyos originales serán devueltos a los interesados, sellados y firmados.

Art. 9.° — El director y propietario de las casas de óptica o de venta de lentes es responsable de la buena y correcta preparación de los lentes de su establecimiento.

Art. 10. — Las infracciones al presente decreto serán castigadas con clausura o retiro de la autorización, temporaria o definitiva, según la gravedad de la falta.

Art. 11. — El Departamento Nacional de Higiene queda encargado del cumplimiento de este decreto y las resoluciones serán dictadas por su Presidente después de oir sumariamente a los interesados, e informado el asunto, por las oficinas de la dependencia.

Art. 12. — Las casas de óptica o de venta de lentes, que funcionan en la actualidad, deberán colocarse en las condiciones establecidas en lo referente a inscripción e instalación, dentro de los seis (6) meses de publicado este decreto. Las demás disposiciones entrarán en vigencia de inmediato.

Petitorio de las casas de óptica

Art. 13. — Las "Casas de Optica", en la Capital Federal y territorios nacionales para poder ser libradas al servicio público, deberán poseer como mínimum indispensable, un salón de negocios, un taller y los siguientes materiales y útiles de labor:

a) **Materiales:**

Cuarenta armazones de anteojos en níquel o niquelados en los siguientes calibres y cantidades:
10 armazones de 36 m|m.; 10 de 38 m|m.; 10 de 40 m|m.; 10 de 42 m|m., debiendo ser los diez que constituyen cada tamaño, con puentes o narices distintas:
Conjunto de armazones para anteojos y pinzas (llamados comúnmente lentes).

CRISTALES

Bi-Esféricos negativos y positivos:

De 0,25 D. y progresivamente **0,50 - 0,75 - 1 - 1,25 - 1,50 - 1,75 - 2 - 2,25 - 2,50 - 2,75 - 3 - 3,25 - 3,50 4 - 4,50 - 5 - 5,50 - 6 - 2 pares** cada uno de 6,50 - **7 - 7,50 - 8 - 9 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 y 16, un** par cada uno.