



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



Ferrocarriles principales y secundarios

Garimaldi, Osvaldo A.

1934

Cita APA: Garimaldi, O. (1934). Ferrocarriles principales y secundarios.
Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios".
Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.
Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

UNIVERSIDAD NACIONAL DE BUENOS AIRES

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

-----x-----

FERROCARRILES PRINCIPALES
Y SECUNDARIOS

-----xx-----

T E S I S

PRESENTADA PARA OPTAR AL TITULO DE DOCTOR
EN CIENCIAS ECONOMICAS POR

-x-

OSVALDO A. GARIMALDI

1 9 3 4

A MIS PADRES

A MIS PROFESORES

Señores Profesores :

Habiendo terminado mis estudios en la última época de exámenes de Julio próximo pasado, tengo el honor de presentar este trabajo en el deseo de dejar realizada cuanto antes la disposición reglamentaria, de la cual no me escapa su importancia y trascendencia, que prescribe que para optar al Título de Doctor en Ciencias Económicas, se debe presentar una Tesis en determinadas condiciones.

Sobre Ferrocarriles es el tema elegido, materia acerca de la cual he tenido siempre especial predilección (Transportes y Comunicaciones en general y Ferrocarriles en especial), como pueden comprobarlo mis trabajos prácticos de todos los años.

Hubiera tomado como tema, "Capitales", "Tarifas" o "Coordinación", que resumen los problemas vitales de los ferrocarriles -- temas netamente económicos -- como fué mi primera intención, pero considero que requieren una cierta suma de experiencia y conocimiento práctico, una mayor madurez de juicio y un dominio de la materia, elementos de que solo puede disponer el que ha actuado familiarizándose con ellos.

INTRODUCCION

"Si en todos los paises pueden considerarse al ferrocarril y al telégrafo como los dos factores que con mayor impulso contribuyen al progreso general de una nación, en la República Argentina su influencia ha sido tan grande en relación con la ejercida por las otras causas de progreso, que sin exageración puede calificarse de única" (1).

Nos ha dicho Alberdi (2) que "el ferrocarril es el medio de dar vuelta al derecho lo que la España colonizadora colocó al revés en este continente. Ella colocó las cabezas de nuestros Estados donde deben estar los pies. Es preciso traer las capitales a las costas, o bien llevar el litoral al interior del continente. El ferrocarril innova, reforma y cambia las cosas mas difíciles sin decretos ni asonadas".

Tal es la importancia del ferrocarril en nuestro país que ha hecho expresar al Ingeniero Chanourdie (3),

(1) Emilio Rebuelto.- "Historia del desarrollo de los Ferrocarriles Argentinos". Boletín del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles 1918. Pág. 16

(2) Juan B. Alberdi.- "Bases". Pág. 95

(3) Enrique Chanourdie.- Revista Técnica. Año XIII No. 236.

en un artículo publicado con motivo del primer cincuentenario de los Ferrocarriles Argentinos, que al 30 de Agosto de 1857 -- fecha de la inauguración del Ferrocarril Oeste -- corresponde el tercer lugar en el orden cronológico de los grandes acontecimientos de la historia argentina. Después del 25 de Mayo de 1810 y del 9 de Julio de 1816, ningún otro suceso, ha sido, en efecto, mas propicio a la constitución definitiva de la Nación y a su asombroso desarrollo moral y material. Si Caseros fué el punto de partida de la organización nacional,, la locomotora ha sido el factor principal de la unidad de la República.

Volviendo a citar a Alberdi, (1), "sin el ferrocarril no tendremos unidad política en países donde la distancia hace imposible la acción del poder central".

Y si quisiéramos presentar ejemplos demostrativos ? a quien sino a los ferrocarriles deben los Estados Unidos de Norte América el desarrollo y su formidable potencialidad económica; a quien, sino a ellos, debemos nosotros el haber recorrido y conquistado en un cuarto de siglo, mas civilización que en el resto de toda nuestra vida independiente ? ? A quien, en fin, debe la Nación Argentina su desenvolvimiento económico, el aprovechamiento y desarrollo de sus poderosas

(1) Op. cit. página 96

fuentes de riquezas naturales y el nacimiento cada día mayor de las industrias, con el consiguiente desarrollo del comercio y consolidación de nuestra independencia material y personalidad propia ante el gran mundo de las naciones?

"Cuanto mas lógica y racional sea la sistematización ferroviaria, mayor será el incremento e impulso o torgado a las industrias y al comercio, y consecuencia de esto será la racional distribución de los productos; se contrabalanceará la mentada ley de la oferta y la demanda; se conseguirá ~~la~~ mayor instrucción popular, el engrandecimiento del progreso técnico, económico y artístico; mayor compenetración de los modernos sistemas científicos e industriales, y, en fin, mayor armonia y comprension entre los pueblos ~~y~~ aún tambien entre las clases sociales" (1).

Podemos tambien decir que la densidad de ferrocarriles de un país es un índice de su adelanto y prosperidad económica y que no debe mezquinarse esfuerzo tendiente a aumentar ésta, siempre que se tratara, es preciso decirlo, de proyectos lógicos y encuadrados dentro de las posibilidades económicas del país.

Una región no puede adquirir su completo desenvol-

(1) U. Pipia.- "Diritto Ferroviario". Pag. 2

vimiento económico sino cuando ella está dotada de medio de transporte suficientemente desarrollados.

" La facilidad de las comunicaciones es una de las condiciones esenciales del desenvolvimiento de la civilización así como del progreso material de las sociedades " (1).

Noviembre 29 de 1934.-

(1) C. Colson.- "Transports & Tarifs". Paris 1908.
Página 5.

FERROCARRILES PRINCIPALES
Y SECUNDARIOS

--X--

S U M A R I O

I. LA FUNCION ECONOMICA.

1. Utilidad de los ferrocarriles secundarios.
Ventajas indirectas.
2. Utilidad de los ferrocarriles secundarios desde el punto de vista de la utilidad pública.
3. El problema de la vialidad y los ferrocarriles economicos.
4. Beneficios y ventajas que reportan los ferrocarriles economicos.
5. Opiniones del Ingeniero Sobral.
6. Opiniones del Ingeniero Natta Maglione.

II. LA LEGISLACION.

1. La falta de legislación para esta categoria de ferrocarriles y la necesidad de un régimen especial.
2. El Proyecto de Ley de Ferrocarriles Secundarios. Definición y caracterización de los ferrocarriles secundarios.

III. LA EXPLOTACION.

1. Consideraciones sobre los gastos de explotación. El ferrocarril secundario y el principal en cuanto a los gastos directos.
2. Causas que obran para elevar las tarifas que se aplican a la masa de nuestra producción.

3. Costo de una via secundaria.

IV. LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS EN LA REPUBLICA ARGENTINA. LOS FERROCARRILES LIVIANOS.

V. LOS FERROCARRILES ECONOMICOS Y LA DEFENSA NACIONAL.

VI. CONCLUSION.

VII. APENDICE.

VIII. BIBLIOGRAFIA.

---xxXxx---

I.- LA FUNCION ECONOMICA

"El ferrocarril económico im-
"plica las pequeñas cargas y
"la economía en la construc-
"ción de las líneas".

CARLOS SAAVEDRA LAMAS

1.- Utilidad de los ferrocarriles secundarios (1). Ventajas indirectas.

Se puede decir con Picard (2), que "si la única ventaja que los ferrocarriles produjeran consistiera en la utilidad directa, la construcción de líneas nuevas y menos importantes que las grandes redes, no parecería oportuna. Felizmente, sigue diciendo, a la utilidad directa agréganse las ventajas indirectas de toda índole que derivan de la actividad impresa a la producción agrícola, industrial y comercial".

Sobre instalación de líneas nuevas y refiriéndose a ventajas directas e indirectas, dice Colson (3), "si este empleo no es directamente productivo de be-

(1) Tomás Gonzalez Roura.- "Compilación de estudios sobre transportes por ferrocarriles". Buenos Aires 1906.

(2) Alfred Picard.- "Traité des Chemins de Fer". Tomo II. Paris 1887. Página 182

(3) C. Colson.- "Transports & Tarifs". Paris 1908, Página 809.

neficios

debidos a la carga que conduce, hay que dudar de que los beneficios indirectos que puede engendrar compensen los beneficios directos que un empleo mejor dirigido hubiera sacado de los mismos medios de acción. por lo tanto, es necesario no olvidar que, cualquiera que hubiera sido este empleo no hubiera podido producir beneficios directos sin engendrar por consecuencia beneficios indirectos, efectos de las repercusiones inevitables del desenvolvimiento de toda empresa próspera".

Aun entre los ingenieros que reconocen plenamente las ventajas indirectas que las grandes redes procuran al público, en Francia, hay quienes las objetan cuando se trata de ferrocarriles secundarios. Calculan la economía que el empleo de estas líneas permite realizar en pequeños recorridos; demuestran que no puede exceder de dos a tres francos por tonelada; que es frecuentemente muy inferior a estas números, para las mercaderías, y que es, casi insignificante, para los pasajeros; y afirman que una economía de tan poca importancia no puede estimular nuevas industrias ni contribuir eficazmente al mejoramiento de la agricultura.

Es evidente, desde luego, que la economía, pequeña en si misma, asume una importancia relativa considera-

ble, cuando se trata de materias que tienen un valor bastante reducido, para que estas cifras representen un valor notable. Es el caso de un gran numero de mercaderias como los productos agricolas, piedras, arenas, maderas comunes, abonos, etc.

Despues de la apertura de las lineas será facil apreciar el desarrollo de nuevas actividades.

El Ingeniero Gonzalez Roura (1) cita dos ejemplos de lineas francesas de ventajas indirectas de ferrocarriles locales; la linea de Roscoff, provocó inmediatamente un nuevo desarrollo de la cultura de legumbres en la region servida por sus estaciones. Por todas partes donde esos cultivos se difundieron, dice, se triplicó la produccion del suelo aumentando casi en la misma proporción los salarios (no hay que olvidar que se está refiriendo a zonas de regular densidad de población).

El otro ejemplo es el de las tres lineas del sur de Finisterre que provocaron la adopción de procedimientos de pesca muy perfeccionados. La poblacion maritima tomó la costumbre de expedir los peces que, hasta en -

(1) Op. cit. página 119

tonces solo servian para el consumo local, debiendo reemplazarlos por otros productos en su alimentacion, de los que una parte llegaba por los mismos ferrocarriles que conducian su pescado.

Ademas hay que tener en cuenta las transformaciones que producen en forma de nuevas instalaciones e inmobilizaciones de capitales.

--xxx--

2.- Utilidad de los ferrocarriles secundarios desde el punto de vista de la utilidad pública.

Todos los argumentos que se hace valer en pro o en contra de la ejecución de un trabajo público cualquiera, - dice Gonzalez Roura (1) - pueden, en síntesis, reducirse a estos dos puntos de vista; el de la utilidad pública y el de la justicia distributiva.

Desde el punto de vista de la utilidad pública, la creación del un ferrocarril tiene, como inmediata consecuencia, la de irrogar una cierta suma de gastos anuales, como ser: el interés y la amortización del capital de construcción y los gastos de explotación. Procura en cambio, diversos beneficios: entradas percibidas por el que explota la línea, economías realizadas por el que explota la línea, economías realizadas por el público en el precio que por cada transporte paga, fomento y desenvolvimiento de ciertas fuentes de riquezas industriales o agrícolas, etc. Lógicamente, si los beneficios exceden a los gastos, la o-

(1) Op. cit. página 431

bra es util a la colectividad; en caso contrario, la obra, considerada del punto de vista económico, es perjudicial, porque consume mas riqueza que la que produce.

El otro punto que trata el mismo autor -- de la justicia distributiva -- se refiere exclusivamente a los ferrocarriles secundarios franceses, que por las características especiales de sus convenciones, en cuya construcción interviene el Departamento o la Comuna y al cual deben pagar un impuesto determinado sobre el monto de la entrada bruta. Esto no sucede en nuestro país en que las Comunas y Departamentos no tienen la importancia que tiene en Francia, país de gran densidad.

Se refiere a la justicia distributiva es estos terminos: "desde el punto de vista de la justicia distributiva, si las entradas percibidas por la explotación no cubren integralmente las cargas, una fracción de estas es sufragada por los que no aprovechan directamente de la empresa. En la práctica, las líneas secundarias que actualmente se construyen (repito nuevamente que se refiere a Francia) no cubren , con sus entradas brutas, mas que una parte de los gastos, repar

tiéndose el excedente entre los contribuyentes de la localidad o del Departamento, por una parte, y entre los contribuyentes de todo el país, por otra parte; no aprovechando sin embargo, de las ventajas correlativas mas que los habitantes de la región servida por la línea, y mas especialmente aquellas que mayor uso hacen de ella".

Si se admiten las doctrinas que recomiendan un socialismo practicado por el Estado, todo ferrocarril útil debe ser construido. Si por lo contrario, se peg fesa la antigua doctrina de los fisiócratas : "dejar hacer y dejar pasar", y aquella por la cual el Estado no tiene derecho a gravar algunos ciudadanos para enriquecer a otros, los únicos ferrocarriles que podrian ser construidos serian aquellos que los capitalistas considerasen capaces de suministrar beneficios directos.

Llegamos a la siguiente conclusion : que, un trabajo público, no tiene necesidad de ser directamente remunerador para que su ejecucion sea legítima. Esto no quiere decir que se a licito llegar a un inflamiento excesivo de los presupuestos.

Aunque no es de extrañar que la acción privada solo construya aquellas líneas que consideran remu

neradores , es decir, aquellas que se estima han de producir ingresos tales que compensen los gastos de explotacion y un interes al capital invertido, y en el Estado atendiendo de preferencia al bien de la Nacion, proceda a la construccion de vias ferreas aunque con ellas no obtenga beneficios.

"Determinar de un modo preciso si es mas conveniente que los ferrocarriles se encuentren bajo el dominio de la accion publica o de la accion privada, es una cuestion ardua, complicada y que no ha llegado a resolverse de lo mucho que se ha trabajado y discutido" (1).

(1) Silvio Rahola.- "Tratado de Ferrocarriles". Tomo V. Madrid 1924. Pag. 5 y sigus.

3.- El problema de la vialidad y los ferrocarriles económicos.

Siendo poco menos que imposible resolver el problema de vialidad a base de carreteras, por la naturaleza de nuestro suelo y por el elevado costo de transporte de la piedra el único sustituto prácticamente aplicable es el trazado de líneas de ferrocarriles secundarias y económicas ya sean transversales o convergentes a los puertos y ferrocarriles existentes.

Un camino ancho y bien balastado de macadam, con puentes permanentes , requiere para que su utilización sea posible en todo tiempo, una conservación muy costosa y en los terrenos de aluvión donde la tierra escasea se ha encontrado que la construcción de rieles y durmientes es mucho menos costosa.

Los ferrocarriles económicos que se destinan a un fin eminentemente agrícola , sin perjuicio de otros productos de carga, deberán considerarse de esa faz muy especialmente , puesto que siempre serán favorecidos por una zona muy productiva.

Esas líneas al pasar por los sitios de produc-

ción, estableciendo ramales a pedido de los colonos y propietarios, facilitarán y abaratarán en tal forma el transporte de los productos, que harán desaparecer el constante desaliento de los agricultores agobiados por el peso del acarreo y de los fletes.

Al funcionamiento de estos ferrocarriles, está intimamente ligada la vida económica y el desarrollo de las industrias madres del país, el cual se encuentra hoy enormemente dificultado por la falta de medios suficientes de dar salida fácil a sus productos hasta las vías de comunicación encargadas de su transporte a los centros de acopio y a los puertos de embarque de ultramar.

Sobre este mismo problema nos dice el Ingeniero Chanourdie (1) ; "un plan integral de vialidad , no se reduce a la construcción de una red de caminos, sino que debe abarcar todos los elementos susceptibles de concurrir a la mejor y mas completa solución del problema en toda su amplitud, armonizando los diversos sistemas de transporte, sin omitir a los ferrocarriles económicos, de los cuales mucho debe esperarse en el provenir".

(1) Boletín del Congreso Sud Americano de ferrocarriles. Buenos Aires 1931. Pag. 97 . Conferencia pronunciada en Rotary Club.

4.- Beneficios y ventajas que reportan los ferrocarriles económicos.

Los ferrocarriles económicos reportan beneficios y ventajas apreciables tanto al colono productor como a los ferrocarriles existentes; al comercio, a las rentas del país y a la defensa nacional.

1o, al colono productor : una economía apreciable sobre el costo actual de acarreos y fletes de sus productos; una mayor facilidad y seguridad en sus transportes; y de allí, una economía de tiempo en la salida y entrega al acopiador de los mismos y , en consecuencia, una intensificación de sus cultivos.

2o. a los ferrocarriles existentes y a las empresas navieras en cuyas líneas están ligados los trazados de estos ferrocarriles secundarios aportan un aumento en el tonelaje de los productos a transportar, resultante de la mayor intensificación de la producción.

- 3o. a las rentas del país y al comercio en general con un aumento de las entradas y un mayor volumen de operaciones comerciales.
- 4o. a la defensa nacional aporta la solución inmediata de gran parte de sus necesidades estratégicas en paz y en guerra; la facilidad para el gobierno de encarar con éxito la solución de los problemas de defensa del territorio nacional.

Resumiendo podemos decir que los ferrocarriles económicos producen una intensificación de los cultivos; aumentan el tonelaje a transportar a los ferrocarriles existentes; aumento del volumen de operaciones comerciales y solución ^{inme}diata a las necesidades estratégicas en paz y en guerra.

--XX--

5.- Opiniones del Ingeniero Sobral.

Opina el Ingeniero Sobral (1) : "cualquier medida que tienda a este fin, (disminuir el valor del acarreo) debe contar con el beneplácito y ayuda de los agricultores y propietarios (se refiere a su construcción por Cooperativas). El ferrocarril agrícola, del tipo económico llena esta finalidad ; al llevar su trazado por los lugares de producción, con líneas directas a los puertos, donde^{le} es posible, o en otro caso a las estaciones de ferrocarril, disminuye el costo del acarreo.

La diferencia de flete por los actuales caminos y con los medios de transporte usados hoy en ellos, comparado ~~con~~ el ferrocarril agrícola económico, está en relación de tres a uno, o sea se obtiene a igualdad de distancia una economía del 67 % en el acarreo con el ferrocarril económico comparado con el camino.

"El ferrocarril económico es también un poderoso auxiliar de las empresas ferroviarias ; ellas no lo ven así, pero es solo porque los directores no tien

(1) "La Prensa". Octubre 12 de 1926.

nen un concepto claro del asunto.

"La red de ferrocarriles del país adolece de defectos serios, pero reduciendo el problema al caso de la provincia de Buenos Aires que es la primera en el orden económico, la red puede considerarse absurda. Sin embargo con el tiempo será peor, ya que las empresas hacen la guerra a los ferrocarriles económicos y prefieren construir ramales de trazado ilógico, lo cual consiguen por su influencia reconocidamente poderosa ante el actual gobierno provincial y con la propaganda que llevan al efecto, mediante la cual convencen a las personas que no poseen un juicio crítico propio del "peligro" que acarrearán los ferrocarriles económicos.

"Haciendo un parangón objetivo, se puede decir que la provincia de Buenos Aires es un cuerpo con numerosas arterias (las líneas de ferrocarriles principales), pero carente de vasos secundarios y capilares (los ferrocarriles económicos y los caminos).

"Cual es el resultado ?

"Para los productores, chacareros y arrendatarios en general, que actualmente solo pueden elegir entre los campos que se hallan en las proximidades de las estaciones, o de lo contrario correr el albur de no transportar la cosecha en cualquier año medio llu-

vioso".

Los ferrocarriles económicos son como especies de caminos móviles; sus funciones deben ser las del camino, y ^{no} de lucha o competencia con los ferrocarriles de trocha ancha, para los cuales deben ser auxiliares preciosos y no enemigos temibles,

La principal función de los ferrocarriles económicos es suplantar ventajosamente al camino tan difícil de mantener y tan caro de construir.

--XX--

6.- Opiniones del Ingeniero Natta Maglione (1).

Las siguientes e interesantes consideraciones son del Ingeniero Natta Maglione, ex - Director General de Agricultura, Ganadería e Industrias de la Pvcia. de Buenos Aires, expresadas en una asamblea pro ferrocarriles económicos, en 1926 : "los ferrocarriles económicos además de reportar ~~ventajas~~ ventajas considerables i directas a los productores, representan una obra de sano e inteligente patriotismo, digna del apoyo de todos los argentinos.

"Podría pensarse que el ferrocarril económico inutiliza el camino; pero , lejos de ser así, ocurre como con los ferrocarriles generales: es su auxiliar mas eficaz. Por razones de sobra conocidas, no hay que pensar por el momento, en dotar a la provincia de la red de caminos afirmados que sus necesidades exigen; la etapa del caminos de tierra se prolongará todavía. Este camino resulta, en determinadas zonas de mucho tráfico, carísimo, por el alto costo de

(1) "La Razón". Octubre 30 de 1926

la conservación. Pero el día que los ferrocarriles económicos absorban el tráfico pesado, eliminando a las funestas chatas cada uno de cuyos viajes en tiempo de lluvias destruye un terraplen, limitando casi totalmente el camino a servir el tráfico de pasajeros, con un gasto incomparablemente inferior al que se necesita hoy, para tenerlo mal, se logrará conservarlo en condiciones de cumplir ampliamente la finalidad a que se le destina".

II.- LA LEGISLACION

- 1.- La falta de legislación para esta categoría de ferrocarriles y la necesidad de un régimen especial.

"Nuestros ferrocarriles se han construido y se explotan conforme a una legislación uniforme para todas las líneas, rigiendo las mismas exigencias para los de los alrededores de la Capital Federal como para las tendidas en pleno Chaco; sin distingos de ninguna clase entre trocha ancha, trocha media, o trocha angosta, en todo lo que no caracteriza la construcción de las líneas y su dotacion de material rodante", decía el Ingeniero Enrique Chanourdie (1).

Esta clara insinuacion reclamando un regimen especial para los ferrocarriles económicos o secundarios, estaba ya contenida expresamente hace dos lustros en la Ley de Fomento de Territorios Nacionales

(1) Boletín del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles. Año 1931. pag. 97

No. 5559, que en su artículo tercero dice textualmente :

"Las líneas serán de carácter secundario, y su explotación será regida por una ley especial de ferrocarriles secundarios. Mientras esta ley no sea dictada, las líneas quedaran eximidas de las disposiciones legales que fijan el tiempo concedido para los transportes, el cual será reglamentado por el Poder Ejecutivo.

"Las líneas serán declaradas de primer orden y sujetas a la ley general de ferrocarriles en vigencia cuando el producto bruto pase de 6 % (seis por ciento) sobre el capital invertido y siempre que, a juicio del Poder Ejecutivo, el tráfico de las mismas lo requiera".

Esta ley especial de ferrocarriles secundarios a que se refiere el Doctor Ramos Mejia en su ley, no se promulgó en la República, pero quedó el germen que en cualquier oportunidad podia fructificar.

Esta es, al contrario, una de las cuestiones que contribuyó junto con otras a hacer fracasar la ley cuyo artículo tercero hemos transcripto. "Al principio se queria hacer ferrocarriles de bajo costo, pobladores, pero despues se dijo que era necesario hacer ferrocarriles de trocha ancha para ponerlos en

comunicacion con red existente" (1).

No obstante, por lo que hace a las líneas patagónicas construidas -- estas líneas llamadas "faraónicas" -- como la ciega oposicion politica de otros días las llamara (2), han cumplido ampliamente sus propositos y se costean por si solas, cumpliendo la visión profética que expresa la palabra del Presidente Figueroa Alcorta, al inaugurarlas el 19 de Marzo de 1910.

"El fracaso no está pues en la misma, ni en la acción del Ministerio de Obras Públicas, porque lo que de él dependió ahí está y ahí quedará, pese a quien pese, como una obra de 'progreso o, mejor, caracterizada, de civilización.

"El fracaso único está pues en la acción del Gobierno que no ha cumplido en esa parte lo que prometió al país" (3).

Reforzando las afirmaciones transcritas al principio de este capítulo, el Ingeniero Chanourdie cita estos dos casos : "Puedo, a este respecto, recordar

(1) Miguel Angel Cárcano.- Apuntes de Regimen Agrario. C. E. C. E. 1934. Pag. 86

(2) Gastón Federico Tobal.- "Lecciones de Geografía Económica". Buenos Aires 1934. Pag. 172

(3) Ezequiel Ramos Mejía.- "Un plan de Obras Públicas y Finanzas para la República Argentina". Buenos Aires 1913. Pag. 82

que por los años 1892-3, proyecté la construcción de una línea económica de Perico a Orán en las provincias de Jujuy y Salta, proyecto que no obstante contar con el apoyo de los dos gobiernos provinciales, no pasó de tal debido a la decidida oposición de los funcionarios nacionales encargados de interpretar las leyes y reglamentos entonces vigentes, las que poco han cambiado hasta ahora (1931). Inútil fué intentar demostrar en un extenso y fundado memorial, lo absurdo de condenar la región a beneficiar mediante la construcción de esa línea, a ver postergada la obra hasta tanto su desarrollo permitiese dedicarle capitales mas cuantiosos de los que se trataba de invertir entonces ; inútil fué citar el ejemplo de los Estados Unidos del Norte cuya extensísima red habíase iniciado con líneas construidas y explotadas tan económicamente que las suspensiones de tráfico en ellas resultaban frecuentes pero que se fueron perfeccionando con los productos de su explotación, sistema, que, de haberse adoptado en la Argentina nos habría permitido su actual extensión de líneas con los mismos capitales iniciales invertidos".

A este respecto y para hacer resaltar la necesidad de una ley de ferrocarriles secundarios, dice el

Doctor Saavedra Lamas (1) en el informe que acompaña su Proyecto de Ley sobre Ferrocarriles Secundarios (ver Apéndice), que es realmente absurdo querer fomentar el desarrollo de la producción y del intercambio económico en las regiones desiertas con ferrocarriles de tipo lujoso, de costo excesivo, y sujetos a las mismas exigencias que los que recorren las regiones centrales.

Estos puntos de vista fueron considerados en un estudio publicado en la Revista Ferroviaria de 1906. Según uno de ellos ~~uno de ellos~~, era necesario tener en cuenta el desarrollo alcanzado por el comercio del interior y las industrias locales, que ponían a prueba la capacidad de transporte de nuestros ferrocarriles.

La solución del problema presentado está en la implantación de redes secundarias económicas de ferrocarriles afluentes de las grandes líneas principales, de costo reducido, de explotación barata y hasta de posible remoción en circunstancias muy especiales.

Se sabe, que las líneas secundarias (2) son afluentes de las grandes redes a las que suministran

(1) Carlos Saavedra Lamas.- Reproducción del "Boletín de Obras Públicas de la República Argentina". 1916. pag. 11

(2) Tomás González Roura. op. cit. pag. 124

un tráfico suplementario que no lo tendrían sin aquellos. Si fuese menester precisar con rigor científico, la parte que corresponde a cada línea en la producción de este tráfico suplementario, la tarea sería delicada porque si la línea secundaria es indispensable para desarrollarlo, la gran red no lo es menos para conducirlo a destino.

Esto es evidente, dice el Ingeniero Gonzalez Rouya, cuando la línea secundaria es explotada por la misma compañía a quien pertenece la línea principal, que es una de las recomendaciones del autor (1) del proyecto de ley de ferrocarriles secundarios diciendo que " la mayor posibilidad de la realización financiera de las líneas secundarias estaría sin duda en el sentido de la facultad acordada para solicitarla a las grandes compañías ya vinculadas al país".

Pero "el particular construye aquellas líneas de positivo interés ; pero como el problema de las comunicaciones terrestres no quedará completo con este modo de proceder, entra la acción benéfica del Estado para determinadas comarcas, concediendo subvenciones en algunos casos y el abono completo

(1) Carlos Saavedra Lamas.- "Los Ferrocarriles ante la Legislación positiva Argentina". Buenos Aires 1918. Página

de las construcciones, en otras" (1).

¡Cuántas vías férreas conocemos que para satisfacer los deseos de tal o cual particular o para establecer una estación en tal o cual pueblo, se han construido con trazados imperfectos, estableciendo rampas y pendientes que luego han imposibilitado la buena marcha de la explotación, a la par que los gastos de construcción han aumentado de un modo indebido!

Muchos pocos, o pocos muchos; he aquí el dilema que se plantea.

Lo mismo podemos decir con René Roy (2) sobre esta cuestión de lo costosa que resultan las líneas principales para ciertas regiones. "En un gran número de regiones, particularmente en las regiones agrícolas, la débil densidad de población y el débil tonelaje de las mercaderías a transportar no podrían crear un tráfico suficiente para que el poder central las considere como interesando al país entero".

"Es así que uno se ha visto obligado a establecer redes de interés local, de las cuales la construcción y explotación -- dice -- son infinitamente mas económicas que las de una gran red.

(1) Sylvio Rahola.- op. cit. pág. 6

(2) René Roy.- "Etude sur le régime économique des voies ferrées d'intérêt local". Paris 1925. Pág. 25

"La gran mayoría de las redes de interés local está construída en trocha angosta, lo mas a menudo de un metro, a veces de 0.60 y aunque las redes hayan sido construídas en vía normal, se pueden adoptar condiciones de construcción y explotación que hagan su costo muy inferior al de una gran red".

Emilio Sax (1) en su obra "Dei trasporti e delle comunicazione" aclara el término de ferrocarril local diciendo que "el ferrocarril local denominase además, de importancia secundaria o subordinada o, en contraposición al ferrocarril de primera categoría o principal, del mismo modo dícese ferrocarril secundario", viniendo a coincidir con la denominación adoptada por el Doctor Saavedra Lamas.

Desarrollando sus reflexiones pudo este último nombrado (2) llegar a conclusiones precisas: la primera es, que constituye un absurdo el exigir en todos los casos e hipótesis que puedan presentarse, el mismo tipo uniforme costoso y fastuosamente concebido de nuestros ferrocarriles; que aplicar las mismas reglas de previsión y de contralor y exigir las mismas condiciones para el ferrocarril poblador de las

(1) Emilio Sax.- "Dei trasporti e delle comunicazione". Biblioteca dell'economista. Tomo XII. Serie Terza. Parte prima. Torino 1900. págs. 539-680.

(2) Carlos Saavedra Lamas.- Op. cit. pág. 17.

regiones desiertas que para el que transporta pasajeros en los grandes centros poblados, es un error indiscutible.

La segunda conclusión, -- a nuestro modo de ver la mas fundamental -- es que se esta en el deber de descargar la producción nacional del grave peso que representa el acarreo a las estaciones de nuestros ferrocarriles; que se debe cubrir con un sistema de transportes los vastos espacios vacios que dejan en nuestras grandes líneas troncales las ramificaciones actuales de nuestros ferrocarriles. Siempre el ferrocarril secundario se podría convertir, como el proyecto lo prevé, cuando el desarrollo de la región y el desenvolvimiento de la producción y del tráfico lo exijan, en ferrocarril de primera clase.

La inexistencia de este instrumento de transporte -- de acuerdo con Araya (1) -- en nuestro país, visto la gran importancia que tienen en otros, y las causas que exigen por una parte y favorecen por otra su establecimiento, aparece realmente singular.

? Cual es la razón de esta anomalía ? ? Es ella debida a que la fuerza de expansión de nuestra red principal ha sido tan poderosa, que ha absorbido en su totalidad los capitales disponibles, obligando a

(1) Rogelio Araya.- "Tarifas y contrato ferroviario". Buenos Aires 1929 Tomo III. Pág. 234.

Dejar para el futuro la satisfacción de las necesidades de orden secundario? ? Obien esa carencia deriva de una politica ferroviaria deficiente ?

En algo ha contribuido lo primero, pero lo último es la causa principal de la anomalia señalada. A esa politica ferroviaria se debe el que grandes extensiones se encuentren hoy bajo un régimen de transporte inadecuado; a ella hay que atribuir la precaria situacion de algunas empresas que se han aventurado a la construccion de lineas superiores en desarrollo o categoria a lo que las verdaderas necesidades justificarian.

**2.- El Proyecto de Ley de Ferrocarriles Secundarios del Doctor Carlos Saavedra Lamas.
Definición y caracterización de los Ferrocarriles Secundarios.**

En el año 1912 el Doctor Carlos Saavedra Lamas presentó un notable proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, destinado a llenar un vacío existente en la legislación ferroviaria argentina.

En efecto; hasta la fecha, todos los ferrocarriles que se encuentran en jurisdicción nacional y explotados por empresas particulares, están sujetos únicamente a dos leyes generales : la ley 2873, que rige las condiciones de construcción y explotación de todas ellas, y la ley No. 5315, que uniforma las de concesiones, gravámenes de las Empresas y facilidades que, en compensación, les otorga el gobierno. Las condiciones en que, según estas leyes deben realizarse los transportes y la obligación de mantener un tren rodante en calidad y cantidad suficiente para atender siempre las necesidades normales de las regiones atravesadas, dan a todas las líneas, sin excepción, un carácter principal en lo que a la explo-

tación se refiere; caracter que no siempre está en correspondencia con la importancia de las localidades y zonas que sirve.

Presisamente el proyecto del Doctor Saavedra Lamas procuraría una solución a esta falta manifiesta de ferrocarriles secundarios para esas zonas poco desarrolladas.

Presentado, como he dicho, en 1912, fué remitido por la Comisión de Obras Públicas de la Cámara al Poder Ejecutivo para su informe hasta la fecha no se ha discutido definitivamente. Es necesario mencionar también el Proyecto en este mismo sentido del Ex Director General de Ferrocarriles, Ingeniero Emilio Schickendantz (1), preparado el 1911.

De este proyecto del Dr. Saavedra Lamas decía el Ingeniero Chanourdie (2) en 1931 : "he de concretarme a citar el proyecto de legislación sobre ferrocarriles secundarios que Dr. Carlos Saavedra Lamas presentara a la Cámara de Diputados en el año 1912, proyecto que no tuvo la suerte de interesar a los grupos dominantes en ella, no obstante un conceptuoso informe del Ingeniero Pablo Nogués, digno complemento del trabajo fundamental con que el Doctor Carlos Saavedra Lamas acompañara su proyecto de Ley".

(1) ver Apéndice.
(2) op. cit.

Aclarando el término de "líneas de segundo orden," el Doctor Saavedra Lamas dice que es mas conveniente en vez de adoptar la característica "líneas económicas" o "light railway" (usado en Inglaterra), porque un ferrocarril puede ser de segundo orden, o de tráfico reducido, pero de construcción costosa, como sucede generalmente en las líneas de montaña.

Podríamos definir los ferrocarriles secundarios teniendo en cuenta las definiciones de Ulrich y Weber (1) y los conceptos que de ellos se tiene en Holanda e Inglaterra, en la siguiente forma : son ferrocarriles secundarios, los ferrocarriles de importancia secundaria, en cuanto a su trocha, velocidad y otras condiciones técnicas, son mas o menos inferiores, comparados con las líneas de primer orden.

Tomaremos resumidamente del proyecto en cuestión, las disposiciones principales que caracterizan los ferrocarriles secundarios y que en su artículo lo. los define así : serán considerados ferrocarriles secundarios los de trocha igual o parecida, con relación a la red principal que une zonas de tráfico de importancia secundaria, cuyas condiciones técnicas de trazado, perfil, construcción y medios de servicios de transporte, son inferiores a los de primer orden y los que si bien pueden ser recorridos excep

(1) Ambos citados por Saavedra Lamas.

cionalmente por locomotoras y vehiculos de las líneas principales que unieren, solo podran emplear velocidades reducidas, cuyo máximo fijará la autoridad competente, y que, por lo tanto, no tienen obligación de cumplir todas las disposiciones de la Ley General de Ferrocarriles y sus reglamentos en cuanto se refieren a la marcha y formación de los trenes, a la via, su conservación, vigilancia y paso de transporte.

Las disposiciones principales que los caracterizan son : los ferrocarriles secundarios se otorgarán fijando una distancia mínima a las líneas o ramales de otras empresas; se podrán utilizar materiales usados de líneas principales; podrán ajustarse a las condiciones topográficas del terreno; pendiente máxima 25 /oo y radio mínimo no menos de 100 metros; el ancho de los terraplenes podrá ser menor que el de las líneas principales; la velocidad de marcha no excederá de 30 kilómetros por hora; las estaciones podrán reducirse a simple apeadero; no excediendo la velocidad de 15 kilómetros por hora podrá suprimirse la vigilancia de los pasos a nivel; no está obligada a construir (la Empresa) cercos a lo largo del camino; si la velocidad no excediera de 15 kilómetros por hora podrá ocupar con la via los caminos públicos.

El artículo 23 dice que cuando el tráfico de una

línea secundaria hubiera alcanzado al de las líneas de primer orden de la misma zona, el Poder Ejecutivo, de acuerdo con la Empresa, podrá declararla, previo aviso de un año antes, línea de primer orden, sujeta a todas las disposiciones de la Ley No. 5315 y a la Ley General de Ferrocarriles y sus reglamentos.

Los frenos de los vehículos podrán ser servidos a mano; la Empresa no tiene obligación de establecer trenes nocturnos.

Contienen las mismas disposiciones de los artículos 8 y 9 de la Ley No. 5315, referentes a exoneración de impuestos y a la intervención en las tarifas. Pero en el artículo 41 exceptúa de la exoneración, el servicio de cloacas, provisión de aguas corrientes y afluentes, en la extensión de los frentes de sus estaciones y edificios de su dependencia.

Y termina en el artículo 43 que es mas o menos el artículo 7 del Decreto Reglamentario de 1908 de la Ley No. 5315, que se refiere a lo que se ha considerado como gastos.

El punto de partida de la Ley Francesa (1) del 12 de Julio de 1865 sobre ferrocarriles de interés local, fué las investigaciones de una Comisión presidida por M. Michel Chevalier, compuesta de miembros del Cuerpo legislativo, del Consejo del Estado

(1) Alfred Picard.- "Traité des Chemins de Fer". Tomo II. Paris 1887. Pagina 676

y de la Administración, que realizó una encuesta sobre los ferrocarriles, su construcción y explotación.

Después de un estudio profundizado, la Comisión emitió sus conclusiones :

"que había lugar para constituir una nueva categoría de ferrocarriles económicos;

"que la mas grande libertad debía ser dejada, tanto a la Administración como al concesionario, para explotar los ferrocarriles secundarios;

"que las líneas de esta categoría, debían ser, en la mayor parte de los casos, ferrocarriles de transbordo; que también debían diferenciarse esencialmente, tanto en lo que se refiere a la construcción como a la explotación, de los ferrocarriles comprendidos en las redes principales;

"que, por lo tanto, las prescripciones del cuaderno de ~~las~~ cargas debían ser simplificadas, de manera ; 1o. de permitir hacer variar, siguiendo los casos, el ancho de la vía, el peso de los rieles, el sistema del material rodante, las pendientes y las curvas; 2o. de suprimir la obligación de cercar y autorizar la construcción de estaciones de las formas mas simples;"

III. LA EXPLOTACION

1. Consideraciones sobre los gastos de explotación.
El ferrocarril secundario y el principal en cuanto a los gastos directos.

Un extenso informe de la Dirección General de Ferrocarriles, firmado por el Ingeniero Pablo Nogués (1) acompaña el Proyecto del Doctor Saavedra Lamas. Podemos decir con el primero que los gastos de explotación representan un desperdicio de la utilidad disponible y como por otra parte, la elevación del costo de establecimiento de la línea, produce efectos análogos al aumento de los gastos de explotación, se ve claro, que, al permitir la construcción de líneas costosas, al consentir que los servicios sean hechos con desproporcionado lujo y exceso de comodidades, no solamente se justifica el establecimiento de tarifas elevadas, sino, lo que

(1) Pablo Nogués.- "Informe de la Dirección General de Ferrocarriles". Reproducción del Boletín de Obras Públicas. Año 1916. Pagina 40 a 114

es realmente grave, se rebaja la eficiencia del mecanismo ferroviario, con la consiguiente disminución del conjunto de utilidades que podrían ser proporcionadas al país, Los ferrocarriles Secundarios permiten precisamente reducir al mínimo, tanto los gastos de primer establecimiento como los gastos de explotación; se ve pues, toda la importancia que bajo estos aspectos tiene la creación de este organismo.

Comparando el ferrocarril secundario con el principal en cuanto a los gastos directos del transporte de pasajeros, llega a esta conclusión : que, si el tráfico de pasajeros que presenta la zona alcanza a una cierta magnitud, a igualdad de servicio se obtendrá un transporte mas económico con el ferrocarril principal, gracias a la mayor utilización de los coches y del personal de tracción y movimiento que ofrece respecto a una línea secundaria. Pero, si el tráfico de pasajeros no alcanza a ese valor, las ventajas apuntadas a favor del ferrocarril principal desaparecen y pueden convertirse en deficiencias de explotación, pues los coches grandes serán mal aprovechados y se emplearán locomotoras pesadas para correr coches livianos. La superioridad que entonces presentaría el ferrocarril secundario al permitir una economía en el material rodante y de tracción, se acen-

túa por la influencia de circunstancias de otro orden que obran en el mismo sentido y que radican precisamente en su categoría de líneas secundarias. Se trata del fenómeno psicológico por el cual público acepta como satisfactorio en una línea de tipo secundario un servicio que, efectuado en una principal, se reputaría intolerablemente deficiente.

Así como en un ferrocarril secundario el transporte de pasajeros puede hacerse por trenes mixtos y, en consecuencia, de velocidad reducida, empleando coches livianos, de comodidad y aspecto relativamente modestos, en los que se habrán suprimido los frenos automáticos, las instalaciones costosas de iluminación y otros accesorios análogos.

"En resumen, respecto al tráfico de pasajeros en las líneas secundarias puede decirse que, si bien en nuestro país no debe considerarse como función esencial a las mismas es, sin embargo, realizable en buenas condiciones de economía, gracias a la elasticidad con que el ferrocarril secundario se adapta a las pequeñas demandas de ese transporte. Y puede agregarse que en muchos casos, a igualdad de gasto total, el ferrocarril secundario podrá proporcionar un servicio mas eficiente que el que se conseguiría con una línea principal" (1).

(1) Pablo Nogués.- Op. cit. Pagina 47

En este mismo sentido se expresa Colson (1) en su fundamental obra "Transports & Tarifs" diciendo que "la gran ventaja de la trocha angosta sobre la ancha, es de dar a la Empresa, de una manera hasta cierto punto apreciable a simple vista, un caracter mas modesto, que disminuye las exigencias del público y permite simplificar el servicio, sobre todo cuando se trata de líneas explotadas por pequeñas compañías.

"Sobre las líneas secundarias, el material para pasajeros, menos confortable y menos sólido, tiene un poder muerto relativamente mucho menor, de manera que, a pesar de su débil peso total, los trenes contienen 200 ó 300 asientos".

GASTOS INDIRECTOS POR Km. DE VIA \$ (2)

Ferrocarril	Vias y Obras	Tráfico	Dirección
<u>Trocha Ancha</u>			
Sud	1219.78	1165.76	539.95
Oeste	860.83	1242.42	684.45
Central Argentino	2122.29	1615.72	1065.49
<u>Trocha Angosta</u>			
Prov. Santa Fe	619.52	657.51	606.16
Compañía General	731.12	1406.45	447.16
Central Cordoba	843.42	1364.12	720.32

Central del Chubut T. a vapor de Rafaela	-- 571.33	-- 606.63	-- 57.09
---	--------------	--------------	-------------

(1) C. Colson.- "Transports & Tarifs". Paris 1908
pagina 358 y 375.

(2) "Estadística de los Ferrocarriles en Explotación". Correspondiente al año 1928. Bs. Aires 1931.

Des adelante, el Ingeniero Nogués afirma que el rol de los ferrocarriles secundarios es hacer que aun con demandas de transporte reducidas sea posible la existencia de la línea.

La creación del ferrocarril secundario, anulará en gran parte la deficiencia de nuestro organismo ferroviario en su conjunto, de suyo defectuoso, por su evidente desproporción con las necesidades a satisfacer y que por tal causa absorbe entre gastos y remuneración del capital la mayor parte de la utilidad que reporta.

En un detallado estudio que hace el citado Ingeniero, en el capítulo III del Informe a que me he referido, presentandose un caso práctico de instalación de líneas transversales, llega a la conclusión de que la categoría o tipo mas conveniente para esas líneas transversales seria el "ferrocarril económico". Dice así: "...es evidente la necesidad de reducir la inversión del capital a sus límites mas bajos. Por eso es indispensable aprovechar la poca

densidad del tráfico para economizar el capital de instalación con la reducción de la trocha, el empleo de un material liviano, la mejor adaptación de la vía al terreno, la mayor utilización del material rodante sacrificando algo de la facilidad de tracción, de la comodidad y rapidez de los servicios y aún ciertas condiciones de seguridad superfluas con un tráfico tan reducido. Todo ello constituye precisamente la definición del "ferrocarril económico"; y por lo tanto, es este el tipo adecuado a las líneas transversales".

--X--

2.- Causas que obran para elevar las tarifas que se aplican a la masa de nuestra producción.

Las causas que obran en este sentido son:

- a) débil intensidad de tráfico;
- b) reducido valor medio del transporte de nuestros productos; y
- c) gastos directos del transporte ferroviario.

Redes Ferroviarias	T-k. carga porK. via
Argentina	236.000
Europa (término medio)	685.000
E.E. UU. de N. A.	1.071.000

Se ve que nuestros ferrocarriles presentan una gran diferencia en su contra en cuanto a la intensidad del tráfico, y se comprende por lo tanto, que para remunerar el mismo capital debe ser en nuestro país mas elevada la percepción media por tonelada-kilómetro. Y siendo la mayor parte de nuestras cargas, materias primas de bajo precio, resulta por una parte que el efecto de un recargo de tráfico se hace

mas sensible para el productor, y por otra, que el capital ferroviario no podrá alcanzar en promedio su remuneración normal.

Nuestras cifras de gastos directos son mayores que las correspondientes a los grandes ferrocarriles de Europa y Norte América; es esta una de las causas que influyen para elevar nuestras tarifas sobre las correspondientes de esos países.

La explicación de esto se encuentra, de acuerdo con el Ingeniero Pablo Nogués, en la deficiente utilización de nuestro material rodante, la que a su vez proviene por una parte de la gran desigualdad entre el tráfico ascendente y el descendente y por otra, de la necesidad de evacuar rápidamente la cosecha. Esta modalidad de nuestro tráfico obliga a dotar a nuestros ferrocarriles de un exceso de material rodante, el que despues de emplearse activamente durante algunos meses del año , está condenado a la inmovilidad durante los meses restantes.

Esta elevación de los gastos directos de transporte, produce otra equivalente de las tarifas, agravando a este respecto la situación desfavorable que resulta de los puntos a) y b) arriba nombrados.

Volviendo a nuestro tema : ¿ Podrían los ferrocarriles secundarios mejorar esta situación ?

ta para que en casos especiales, de acuerdo con las ideas expuestas, no pueda concebirse una línea de gran capacidad con la trocha de un metro, y también líneas de débil capacidad con esa misma trocha u otra mayor, dependiendo todo ello de la naturaleza de la carga.

Nosotros tenemos el caso de la Compañía General, que no obstante ser de trocha angosta, no puede ser incluida en la categoría definida de ferrocarriles secundarios.

En Francia (1) la cualidad de via férrea de interés local resulta de una disposición de la ley o del decreto que interviene para la declaración de utilidad pública de los lugares comprendidos e interviene de este modo una cierta parte de arbitrariedad en esta operación de clasificación, porque, del punto de vista económico, es a veces bastante delicado saber si la construcción de tal línea se refiere al interés general del país o presenta solamente interés para el desenvolvimiento de una región estrechamente limitada.

Desde luego es evidente que el número de trenes en circulación será menor en la línea principal, la que por lo tanto requerirá una menor cantidad de per

(1) René Roy.- "Étude sur le régime économique des voies ferrées d'intérêt local". Paris 1925 .pagina 2.

sonal de tracción y de movimiento. Por otra parte, por ser mas utilizado el vagón cuanto mayor es su capacidad, el capital invertido en material rodante será menor en la línea principal; por la misma razón en esta línea será menor el peso bruto a transportar, y por lo tanto, ella requerirá un menor peso total de locomotoras. Y finalmente, como consecuencia de esa disminución del peso muerto y del mayor rendimiento mecánico y térmico de las locomotoras pesadas, se obtendrá una economía en el gasto directo total de tracción.

En resumen la línea principal comparada con la secundaria tendria a su favor una disminución en todas las partidas que integran los gastos directos, incluido el interés del importe del material rodante.

Pero todo esto sucede en el caso de que la demanda de transporte por su cantidad y distribución a lo largo de la línea permita utilizar el alto poder y la gran capacidad propia a las locomotoras y el vagón del ferrocarril principal. Si por el contrario, admitimos que se trata de servir una región de débil demanda de transporte, las cosas cambian en absoluto. Será entonces necesario disponer de un exceso de vagones, con el consiguiente recargo del peso bruto a transportar y del capital a remunerar perdiendo así parcial o totalmente las ventajas que antes se enu-

meraron a favor de la línea principal.

Será entonces necesario renunciar a la utilización máxima y correr mayor número de trenes, con el consiguiente aumento de los gastos directos de transporte.

Este hecho pone de manifiesto el error en que se ha incurrido en muchas de nuestras líneas al construirlas con una capacidad de transporte mucho mayor que la requerida por la zona.

La anomalía de que mayor utilización efectiva del peso muerto efectivo ofrezcan los ferrocarriles secundarios que emplean vagones de pequeña capacidad, tiene su principal explicación en que esta menor capacidad de sus vagones les permite cargarlos al máximo, mientras que por el contrario, en los ferrocarriles principales, si bien la utilización del vagón podría llegar a un valor mas alto, en la práctica frecuentemente no se dispone de la carga necesaria para aprovechar toda su capacidad.

Dadas las facilidades y franquicias especiales que acuerda el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, las que les evita costosas expropiaciones, obras de arte, y los libra de otras exigencias y gabelas que soportan los ferrocarriles regulares, su construcción y funcionamiento requiere un capital relativamente modesto, de modo que no hay duda estos

ferrocarriles pueden funcionar y amortizarse aún cobrando un flete menor que el tienen que exigir los ferrocarriles regulares.

3.- Costo de una via secundaria.

Según el Doctor Saavedra Lamas (1), el costo de un kilómetro de via secundaria es de 5.450 pesos oro sellado o sea 12.400 pesos moneda nacional.

Lo detalla así :

VIA SECUNDARIA

Movimiento de tierra 500 metros	
cúbicos por 0,20	100
Durmientes 1.250 por 2	2.500
Rieles de 25 kilogramos cada metro	
lineal tonel. 60 por 35.	2.100
Armamento de via	200
Telefono	150
Alambrado	---
Obras de arte, 0,5 metros cada kilómetro por 250	125
Estaciones, 1 cada 15 kilómetros de 3.600 pesos %, sale cada kilómetro	200
Imprevistos	75
Total del costo por kilómetro. . . .	5.450 \$ %

Este costo lo compara con el de una principal que avalúa en 8.470 \$ % .

(1) Carlos Saavedra Lamas.- Op. cit. pag. 16

Y segun el Ingeniero Pablo Negues (2), el costo es de 4.000 pesos pro sellado ó 9.080 moneda nacional.

COSTO MEDIO DE UNA LINEA SECUNDARIA

Largo 60 Km.- Trocha 0,60 m.- Riel 12 kg. por metro

Estudio, proyecto y replanteo 60 por 100.. .. .	6.000
Movimiento de tierra 120.000 metros cubicos por 0,30	36.000
Obras de arte .240 por 180.. .. .	43.200
Via en general y desvios 63 por 2.000	126.000
Cambios .25 por 60 c/u	1.500
Mesas giratorias 2 por 800 c/u	1.600
Instalaciones de agua (una).. .. .	1.5000
Casillas de estacion 12 por 500	6.000
Telefono 60 por 100	6.000
Conservacion durante medio año	1.200

Suma Total	229.000
Inspeccion 5 %.. .. .	11.000

Importe Total	240.000
-------------------------	---------

Costo por kilometro de via, 4.000 \$ o/s.

Todos estos costos se refieren a una linea de llanura.

Ademas del costo de las instalaciones fijas, proporcionales a la longitud de la via, hay que presuponer el material rodante cuya cantidad no depende de esa longitud sino de la carga a transportar y de su recorrido medio.

(2) Pablo Negues.- "Boletin del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles" 1917. Pagina 13

IV.- LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. LOS FERROCARRILES LIVIANOS.

Es necesario convenir primero en que esa calificación de "secundarios" no existe en nuestro régimen ferroviario; no lo menciona la Ley General de Ferrocarriles No. 2873, ni la Ley Mitre No. 5315, por lo tanto propiamente hablando no podemos decir que existen en nuestro ferrocarriles secundarios.

Todos los ferrocarriles que existen son legalmente considerados de la misma categoría, como así mismo todos caen bajo el imperio de la Ley General de Ferrocarriles, no obstante que práctica y comúnmente así se denomine a algunas líneas y que el Dr. Tobal (1) diga que existen 3.044 Kms. de ferrocarriles secundarios que en su mayoría son ramales particulares, ramales industriales, decauvilles, tranways, etc.

En rigor de verdad, no podemos decir hoy por hoy,

(1) Gaston Federico Tobal.- Op. cit. pag.167

en que consiste un ferrocarril secundario y esta situación persistirá hasta tanto se los caracterice legalmente.

El mensaje (1) presidencial de apertura del Congreso del año 1922 contiene dentro del plan que se trazara para el mejoramiento y desarrollo de los Ferrocarriles del Estado, una red llamada "Red de Ferrocarriles Livianos de la Patagonia" de trocha de 0,75 .

RED DE FERROCARRILES LIVIANOS DE LA PATAGONIA

Trocha 0.750

<u>Lineas</u>	<u>Kilometraje</u>
P. Madryn a Colonia 16 de Octubre	550
Huauel Niyeu a Epuyen	250
Epuyen a El Bolsón	50
Epuyen a Colonia 16 de Octubre	130
Comodoro Rivadavia a Colonia Las heras, via de enlace	90
Total	<u>1.070</u>

Se compraron entonces (1922) 836 vagones, 75 locomotora y 1.000 kilometros de via mas o menos (2), material todo de 0.750 mm. pero no se construyó nada de acuerdo al proyecto mencionado.

(1) Revista "Riel y Fomento". Julio de 1922.
Página 13.-

(2) Datos suministrados amablemente por el Ingeniero Emilio Rebuelto de los Ferrocarriles del Estado.-

Ante todo conviene fijar el concepto de lo que se entiende por línea principal y secundaria, volviendo a insistir sobre lo que ya se dijo al definir estas últimas. La denominación de principal o secundaria de una línea, significa que ésta es de grande o pequeña capacidad de transporte, respectivamente. Las líneas existentes entrarán en una u otra categoría según el lugar que su capacidad de transporte les asigne dentro de la serie que aquellas forman y cuyos extremos constituyen los exponentes típicos de ambas categorías.

Nunca se insistirá bastante sobre esta cuestión de la clasificación de una línea ya dentro de una categoría o de otra, que debe ser por su capacidad de transporte, condiciones de construcción y servicio, velocidad, etc. y no exclusivamente desde el punto de vista de su trocha.

Es cierto que las trochas anchas serán una característica de las líneas de gran capacidad de tráfico, porque la fuerte potencia de la locomotora obliga a dar a sus órganos dimensiones que no serían sostenidas por las trochas menores.

Y que al ferrocarril secundario, definido como el tren de pequeña capacidad de son peculiares en general las trochas angostas, pero lo dicho no obs-

Este material ha estado inactivo durante muchos años y actualmente se trata de utilizarlo en la construcción de líneas secundarias en otros puntos.

Una de ellas es la línea económica al valle del Río Negro que sale de estación General Lorenzo Vintter y va hasta el Ingenio San Lorenzo (106 kilómetros). También se inició la construcción de Ingeniero Jacobacci a Arroyo Pescado (40 kilómetros) que deberán ser rehechos por haber sido abandonados durante largo tiempo.

La idea, cuando se construyeron estas líneas era de que pudieran actuar como un tranway, que se detiene donde hay un pasajero, de modo que pudieran parar en cualquier punto donde hubiera una carga que lo justificara, pero la Ley no permite eso.

LINEAS CONSTRUIDAS

Trocha 0.750

<u>Lineas</u>	<u>Kilometraje</u>
Puerto Madryn a Las Plumas	242
Ramal de Trelew a Rawson	20
General Lorenzo Vintter a Ingenio San Lorenzo	106
Ingeniero Jacobacci a Arroyo Pescado (en mal estado por abandono)	40
Total de trocha de 0.75	<u>408</u>

Queda actualmente mucho material de 0.750 para

la construcción de las futuras líneas.

Cuando se adquirió este material se objetó que con el se introducía una cuarta trocha en nuestro sistema ferroviario, pero en realidad esta era la trocha apropiada para la región de que se trataba.

En el valle del Nilo así como en el del Misissippi existe una línea principal, troncal, y todos los ramales afluentes son de 0.750 m.

Si lo que se gastó en la construcción de ferrocarriles de acuerdo con la Ley No. 5559, se hubiera utilizado en este material, otra sería en el día de hoy la densidad de ferrocarriles en la Patagonia.

El mensaje a que hacemos referencia mas arriba decía, ... "debe mencionarse tambien especialmente, como complementario de aquel plan (se refiere a otras líneas normales), la obra emprendida de las líneas patagónicas, mediante una red de ferrocarriles livianos (light railway), económicos en su costo y explotación, pero efectivos en sus servicios. Aquellas líneas, mediante estos ramales "económicos", de singular adaptación al suelo y a la intermitencia de la producción de aquellos territorios, con sus tarifas mínimas de verdadero fomento, a base del empleo del petróleo de Comodoro Rivadavia como combustible, alcanzaran toda la eficacia de su acción llevando la

vida y el progreso a los valles cordilleranos, región privilegiada por la naturaleza que reclama solo comunicaciones fáciles para la movilización de su riqueza".

Por todas estas razones los "ferrocarriles livianos" se reconocen cada día mas, como los alimentadores mas apropiados de las líneas principales de comunicaciones y para el rápido desarrollo de los recursos de una nueva comarca, como oportunamente hicieron los Estados Unidos.

La idea fundamental de la construcción y explotación de un ferrocarril liviano, es de eliminar toda clase de gasto que no sea esencial a su eficiencia como medio de transporte y las reducciones de todas las obras permanentes a su forma mas simple y barata.

La principal economía del capital que se obtiene enangostando la trocha (0.750 m.), es que debido a la mayor flexibilidad de su trazado, debido a la posibilidad de emplear, donde sea necesario, curvas de mucho menor radio que las que se usan en un ferrocarril de trocha normal.

Esta flexibilidad permite a un ferrocarril de 0.750 m. de trocha y menores, seguir el contorno natural del terreno en territorios mas o menos dificultosos y en consecuencia, evitar grandes cortes y terraplenes, así como afectar propiedades valiosas.

Es evidente que si se aprovechan todas las ventajas posibles que permite la configuración de terreno, puede construirse una línea que tenga una longitud doble.

El ferrocarril de Santa Fé, es una de las redes argentinas cuya explotación ha tratado de mantenerse en lo posible, dentro de las características del ferrocarril económico, por lo menos durante el período a partir de 1882 en que se construyeron los primeros 15 kilómetros por cuenta de la provincia, hasta el año 1898, en que se sometió a la jurisdicción nacional por internarse 15 kilómetros en territorio de la Gobernación del Chaco, jurisdicción que, según entreveamos por lo hasta aquí expuesto parece de la elasticidad necesaria para que se desarrollen líneas de esa índole.

La relación de gastos a productos, durante el régimen provincial, fué de 58.20 %, con las variaciones inevitables por razón de las anomalías que suelen producirse en toda explotación ferroviaria. Luego, las cosas cambiaron, el coeficiente de explotación durante los dos últimos períodos fué de 71.84 y 75.16 %. Durante la década 1904/14, fué de 61.15 %, y durante los diez últimos años ha sido de 73 %.

Tal es el resultado de un régimen de excesivas exigencias, contrario a un régimen de explotación económica, mediante la adopción adecuada de determinados servicios, vale decir que, hasta la suspensión de algunos en determinadas condiciones u oportunas modificaciones en la adopción y prestación de otros.

V.- LOS FERROCARRILES ECONOMICOS Y LA DEFENSA NACIONAL.

Aunque a riesgo de salir del tema no quiero dejar de decir algunas palabras acerca de lo que representan los ferrocarriles económicos para la defensa nacional. Una cierta relación no deja de existir con el tema tratado.

Desde el punto de vista de la defensa nacional, estos ferrocarriles representan para nuestro país un imperativo categórico, el único medio, realmente práctico en la actualidad, para resolver el grave problema de las necesidades estratégicas presentes y futuras.

La guerra moderna significa, antes que nada movilidad de las tropas y de sus elementos de vida (alimentos) y de combate (armamentos y municiones).

La guerra mundial demostró acabadamente la exactitud de esta afirmación, transportando masas considerables de tropas desde frentes de combate muy ale-

jados unos de otros, con la suficiente y necesaria rapidez para que las fuerzas intervinieran en el momento oportuno en el combate.

El Ingeniero Raúl Barrera (1) asegura que "la gran densidad de población de los países europeos, ha facilitado la construcción en ellos, de una tupida y estratégica red ferroviaria, que ha permitido hacer efectivas las ~~cont~~acciones rápidas y oportunas, que es el éxito de una acción guerrera".

En nuestro país, de tan pequeña densidad de población y una superficie tan considerable, no es posible actualmente construir una red normal que responda cumplidamente a las necesidades de sus fuerzas armadas para actuar en paz o en guerra, pero si es posible y realizable -- agrega el mismo ingeniero -- "el cubrir sus dilatado territorio con una tupida y estratégica red de ferrocarriles económicos que serán instrumentos de expansión económica, en la época de paz y factores importantísimos de éxito en caso de conflicto armado".

Con lo que dice en este último párrafo me parece que no agrega nada en abono de su tesis, porque podría decirse lo mismo de cualquier clase de línea que

(1) "La Razón".- Octubre 12 de 1926.

fiera instrumento de expansión económica y que ocasionalmente podría contribuir al éxito en un caso de conflicto armado. De lo que se trata en nuestro país, es una cosa distinta. Se trata de líneas económicas de secundaria importancia, cuyo material en un caso dado se pudiera levantar y trasladar a un posible frente de operaciones y avanzar junto con este.

Surge claramente deberá tratarse de líneas que no constituyan una necesidad económica, porque estas deben mantenerse intactas, tanto o más, en caso de conflicto armado puesto que este hecho no significa, muy al contrario, la paralización de las necesidades normales del país.

Mas arriba, en el capítulo II, al comentar los argumentos con que el Dr. Saavedra Lamas acompañaba su Proyecto de Ley, dice: "...de costo reducido, explotación barata y " hasta de posible remoción en circunstancias muy especiales". Muy bien podría ser esta de que se trata una de esas circunstancias muy especiales.

Una red de ferrocarriles económicos establecida en el territorio nacional representaría una facilidad para que las autoridades militares competentes encaren con éxito la solución de los problemas de la defensa nacional, que toda nación debe tener estudiado.

Termina el ingeniero citado expresando su deseo de "que el apoyo moral y material del gobierno nacio-

nal sea un hecho para el establecimiento de los ferrocarriles económicos en nuestro país y habremos realizado un gigantesco paso hacia nuestra independencia".

"Por este solo hecho esos mandatarios habrán ligado patrióticamente sus nombres, a un progreso real y viviran con la consideración y respeto de los verdaderos argentinos."

.....

Muchas otras serían las conclusiones que podrían deducirse profundizando la investigación. Pero basta lo dicho para demostrar la importancia de los ferrocarriles secundarios. Si la red de la provincia de Buenos Aires hubiera sido establecida contando con este importante elemento, otra hubiera sido la distribución de sus líneas principales.

La red francesa de interés local (1) es bastante desarrollada, puesto que comprende actualmente mas de 20.000 kilómetros de vías férreas, mientras que las grandes redes de interés general comprenden unos 45,000 kilómetros.

"Si se mira el rol económico de la red de vías férreas de interés local, presenta no obstante un interés indiscutible y este interés es todavía aumentado colo-

(1) René Roy.- Op. cit. págs. 5 y 8.

cándose en el terreno de las especulaciones teóricas".

Si con lo dicho queda evidenciado el rol importante que las líneas económicas están destinadas a llenar en el desarrollo racional de nuevas redes ferroviarias, no son tampoco despreciables, los beneficios que aún dentro de los sistemas ya establecidos las líneas secundarias pueden aportar, sujetando su construcción a los principios que se han establecido y que en su esencia se reducen a la obtención de la máxima economía.

Podemos decir de acuerdo con el Conde de Le Hon, en su informe al Cuerpo Legislativo, citado por Picard (1), que "de este conjunto de hechos y cálculos, surge incontestablemente la certidumbre de que los ferrocarriles de dimensiones reducidas son llamados a jugar un gran rol, haciendo participar a la mayor parte de nuestros Departamentos, de los beneficios de las vías férreas. Llenaran la laguna sensible y considerable que no permitía llenar la necesidad de emplear la otra vía.

"Los transbordos y los inconvenientes de la pequeña vía son largamente compensados, y, en todo caso, la ausencia de todo el ferrocarril sería por otra parte, opuesta a los intereses de numerosas localidades.

"Para los departamentos ricos y los terrenos fáciles, la gran vía y sus costosos accesorios; para los de

(1) Alfred Picard.- Op. cit. Pág. 676.

partamentos pobres, que no ofrecen una media de tráfico elevada y presentan terrenos accidentados, la pequeña vía y el beneficio económico que ella aporta. No se puede adoptar tipos absolutos; es necesario adaptarlos a las dificultades locales y a la renta probable del tráfico, sin dañar, bien entendido, la seguridad pública.

"La mas grande libertad debe ser dejada a los interesados..."

Muchos son los perjuicios que el país ha sufrido debido a su legislación imprevisora en materia de construcción y explotación ferroviaria. Así lo han reconocido no pocos técnicos y estadistas cuyas autorizadas opiniones no han sido tenidas en cuenta, como no lo fueron sendos proyectos (el del Doctor Carlos Saavedra Lamas y el del Ingeniero Schickendantz, Ex - Director General de Ferrocarriles) sometidos a la consideración del Congreso Nacional.

" ¡ Ciertó es que no se trataba de sancionar leyes de finalidad electoral, que fueron objeto de las preferencias de nuestros legisladores durante los tres últimos lustros ! " (1).

(1) Enrique Chanourdie.- Op. cit. pag. 89

CONCLUSION

Con las diferentes consideraciones que en el desarrollo de este tema he tratado, creo haber de mostrado:

los beneficios y ventajas que reportan los "ferrocarriles secundarios" ya sean estos llamados económicos, livianos, industriales, etc.;

su utilidad como ferrocarriles de fomento para regiones apartadas y para las que sean poco productivas e incapaces de proporcionar la carga necesaria para que sea factible la explotación de un ferrocarril de primer orden;

La necesidad real y constante de una legislación para esta categoría de ferrocarriles, ya que tenemos el caso de los ferrocarriles livianos de la Patagonia, cuya explotación no se sabe, con certidumbre, como encararla; no rigen en estos muchas disposiciones de la Ley General de Ferrocarriles.

Para ello podría utilizarse el Proyecto de Ley del Doctor Saavedra Lamas (1), con el cual estoy en todo

(1) Ver Apendice.

de acuerdo.

Cuando se trate de caracterizar una línea férrea, vuelvo a repetirlo, se ha de tener en cuenta todas las características de los ferrocarriles secundarios enumeradas en el desarrollo de este tema, y no hacerlo exclusivamente respecto a su trocha.

Creo que la sanción de este Proyecto debería ser incluida en nuestra política ferroviaria a fin de dotar de un régimen especial a esta categoría de ferrocarriles.

B I B L I O G R A F I A

- ALBERDI JUAN B.- "Bases y puntos de partida para la organizacion politica de la Republica Argentina".
- ARAYA ROGELIO.- "Tarifas y Contrato Ferroviario". Tomo III. Buenos Aires 1929.
- CARCANO MIGUEL.- "Apuntes de Regimen Agrario". C. E. C. E. 1934.
- COLSON C.- "Transports & Tarifs". Paris 1908.
- CHANOURDIE ENRIQUE.- "Boletin del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles". Conferencia pronunciada en el Rotary Club. Año 1931.
- Revista Tecnica. Año XIII. No. 236
- GOBZALEZ ROURA TOMAS.- "Compilation de estudios sobre transportes por ferrocarriles". Buenos Aires 1906.
- MAGLIONE Ing.- "La Razon", Octubre 30 de 1926.
- NOGUES PABLO.- "Informe de la Direccion General de Ferrocarriles". Boletin de Obras Publicas de la Republica Argentina. 1916.
- PICARD ALFRED.- "Traité des Chemins de Fer". Tomo II. Paris 1887.
- PIPIA UMBERTO.- "Diritto Ferroviario".
- RAHOLA SILVIO.- "Tratado de Ferrocarriles". Tomo V. Madrid 1924.

RAMOS MEJIA EZEQUIEL.- "Un plan de Obras Publicas y Finanzas para la Republica Argentina". Buenos Aires 1913.

REBUELTO EMILIO.- "Historia del desarrollo de los Ferrocarriles Argentinos". Boletin del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles 1918.

ROY RENE.- "Etude sur le regime économique des voies ferrées d'intérêt local". Paris 1925.

SAAVEDRA LAMAS CARLOS.- "Proyecto de Ley de Ferrocarriles Secundarios". Reproduccion del Boletin de O.P. de la R. A. Año 1916.

.- "Los ferrocarriles ante la legislacion positiva Argentina". Buenos Aires 1918.

SOBRAL Ing.- "Ferrocarriles Agricola Economicos". La Prensa. Octubre 12 de 1926.

SAX EMILIO.- "Dei trasporti e delle comunicazione". Biblioteca dell'economista. Tomo XII. Serie terza. Parte prima. Torino 1900,

GOBAL GASTON FEDERICO.- "Lecciones de Geografia Economica". Buenos Aires 1934.

Estadistica de los Ferrocarriles en Explotacion. Correspondiente al año 1928.

Revista "Riel y Fomento". Julio de 1922.

-----xxx-----

A P P E N D I C E

I. PROYECTO DE LEY DE FERROCARRILES SE-
CUNDARIO DEL DOCTOR CARLOS SAAVEDRA
LAMAS.

PROYECTO DE LEY DE FERROCARRILES SECUNDARIOS
DEL DOCTOR CARLOS SAAVEDRA LAMAS

Artículo 1º. - Serán considerados Ferrocarriles de primer orden los concedidos con sujeción a la Ley General de Ferrocarriles, y sus reglamentos en todas sus disposiciones; y Ferrocarriles secundarios, los de trocha igual o parecida con relación a la red principal que une zonas de tráfico de importancia secundaria, cuyas condiciones técnicas de trazado, perfil, construcción y medios de servicios de transporte son inferiores a los de primer orden, y los que, si bien pueden ser recorridos excepcionalmente por las locomotoras y vehículos de las líneas principales que unieren, solo podrán emplear velocidades reducidas, cuyo máximo fijará la autoridad competente, y que por lo tanto, no tienen obligación de cumplir todas las disposiciones de la Ley General de Ferrocarriles y sus reglamentos en cuanto se refieren a la marcha y formación de los trenes, a la vía, su conservación, vigilancia y plazo de transporte.

Artículo 2º. - Los Ferrocarriles secundarios se dividen en dos categorías: 1º. Ramales y líneas que empalman con la red principal; 2º. Ferrocarriles locales que no empalmen con la red principal y que sirvan únicamente al tráfico local de una zona reducida.

Artículo 3º. - Para los efectos de esta Ley, se distinguirá entre Ferrocarriles secundarios nacionales y secundarios provinciales de acuerdo con las disposiciones de la Ley 2873.

Artículo 4º. - Quedan sujetas a las disposiciones de la presente Ley las concesiones, construcción y explotación de los Ferrocarriles secundarios nacionales y las relaciones de derecho a que dieren lugar.

Artículo 5º. - No se podrán construir o explotar los Ferrocarriles secundarios regidos por esta Ley, sin haberse obtenido previamente de la Autoridad competente la concesión necesaria.

Artículo 6º. - Corresponde al Poder Legislativo Nacional la concesión de todo ramal o línea que empalme con la red principal. El Poder Ejecutivo Nacional podrá conceder ramales siempre que su longitud no exceda de 75 kilómetros. Estos ramales no podrán ser prolongados posteriormente sin la concesión correspondiente del Poder Legislativo Nacional.

Artículo 7º. - La concesión de los Ferrocarriles secundarios, que nacen y mueren en los límites de una Provincia, corresponde a las autoridades provinciales de acuerdo con las prescripciones de la Constitución.

Artículo 89.- Los Ferrocarriles secundarios que empalmen con los Nacionales, estarán sujetos a la inspección por parte de la Autoridad competente en todo lo que se refiere al tipo del material rodante empleado.

Artículo 90.- Si una Empresa interrumpiese total o parcialmente el servicio público de la línea sin que mediara fuerza mayor debidamente comprobada, el Poder Ejecutivo podrá adoptar medidas para hacer el servicio provisionalmente por cuenta de la Empresa.

Si dentro del plazo que fije el Poder Ejecutivo la Empresa no reanudara servicio, el Poder Ejecutivo podrá declarar caduca la concesión.

Artículo 10 - Declarada definitivamente la caducidad el Poder Ejecutivo podrá ordenar la venta de la parte afectada del Ferrocarril, en subasta pública, sobre la base de las dos terceras partes de la tasación hecha por peritos; y del importe de dicha venta se deducirá el monto de lo que la Empresa adeudare al fisco en concepto de multas o en otro cualquiera.

El Ferrocarril se sacará a licitación pública por el término de un año, y será adjudicado al mejor postor. Si no hubiera postor, se sacará a licitación nuevamente sin base por el término de seis meses, y si ésta segunda licitación no tuviere resultado, las obras afectadas pasarán a ser propiedad del fisco.

Artículo 11 - Los Ferrocarriles secundarios se otorgarán fijando su distancia mínima de línea o ramales pertenecientes a otras Empresas, distancia que será determinada por el Poder Ejecutivo; se referirá a su trazado general y no al trecho inmediato al punto de convergencia, ni tampoco a los trechos impuestos por accidentes naturales del terreno.

Artículo 12 - Para la construcción de Ferrocarriles secundarios podrá emplearse cualquier clase de material adecuado para obtener una construcción económica, como asimismo los materiales viejos provenientes de las líneas principales, siempre que se encuentren en estado de buen uso, a juicio del Poder Ejecutivo.

Artículo 13 - La línea podrá ajustarse en lo posible a las condiciones topográficas del terreno cruzado a fin de obtener la mayor economía en la construcción.

Como fuerza motriz la Empresa podrá emplear el vapor o la expansión de otros gases, la electricidad o cualquier otra fuerza que convenga, pudiendo ser el sistema de Ferrocarril de simple adherencia, funicular o cremallera o de cualquier otro sistema adecuado a juicio del Poder Ejecutivo.

La pendiente máxima no excederá, sal-

vo casos excepcionales, de 25 o/oo en las líneas de simple adherencia, y el radio mínimo, no bajará de 100 metros.

El ancho de los terraplenes podrá ser menor que el establecido para las líneas de primer orden.

Todos los demás detalles de construcción y explotación serán fijados en el pliego de condiciones que se establecerá por el Poder Ejecutivo al firmar el contrato de concesión.

Artículo 14 - El tipo de estaciones y el sistema de señales en las mismas y en la vía general, podrán ser simplificados.

El personal se podrá reducir a un mínimum prudencial, pudiendo los diferentes servicios ser atendidos por un solo empleado. No será necesario el empleo de guarda especial para el manejo de las agujas, las que podrán ser atendidas directamente por el encargado de la estación o el personal de los trenes.

La estación podrá reducirse a un simple punto de apeadero para el servicio de pasajeros, provisto de un semáforo al alcance del viajero para la transmisión de la señal de parada de los trenes.

En tal caso, la venta de los boletos podrá hacerse en los trenes.

Como regla, podrá reducirse igualmente a un mínimum prudencial el personal de vigilancia de la vía, como asimismo el número de camineros encargados de su conservación, no siendo obligatoria la instalación de aparatos fijos de alarma en las líneas, ni señales de distancia, ni otro sistema automático, sino en casos especiales a juicio del Poder Ejecutivo.

Artículo 15 - La velocidad de marcha de los trenes no excederá en general de 30 km. por hora, salvo los casos autorizados expresamente por el Poder Ejecutivo. No es obligatorio el uso del coche de seguridad.

Artículo 16 - No excediendo la velocidad de marcha de los trenes de 15 kilómetros por hora, podrá suprimirse la vigilancia de los pasos a nivel de los caminos ordinarios con el Ferrocarril secundario y si la velocidad fuera mayor, no excediendo la de 30 kilómetros por hora, la Empresa tendrá la obligación de mantener guardabarreras o en su defecto colocar aparatos automáticos de alarma solo en aquellos pasos a nivel en que a juicio del Poder Ejecutivo sean requeridos por el tráfico más o menos importante.

En el cruce a nivel de un Ferrocarril secundario con otra línea principal o secundaria se establecerán las señales de seguridad que determinará el Poder Ejecutivo.

Al acercarse un tren a un paso a nivel no protegido, se hará sonar en la máquina desde un punto anterior al paso a nivel, marcado sobre el terreno hasta llegar a dicho paso, una campana, de la que deberá ser provista toda locomotora.

Artículo 17 - La empresa no está obligada a construir cercos a lo largo del camino, salvo casos excepcionales en las poblaciones en que el Poder Ejecutivo lo considere necesario y motivado por un tráfico intenso.

Artículo 18 - Si la velocidad máxima no excediese de 15 kilómetros por hora, la empresa podrá ocupar con la vía los caminos públicos, previa autorización de la autoridad competente o de su dueño en el caso de tratarse de un camino de propiedad particular.

En el caso de ocupar un camino público, la empresa tiene la obligación de conservarlo en el buen estado de viabilidad en que se encontraba antes de ocuparlo, de modo que no origine inconvenientes para el tráfico público, ni perjuicios a los propietarios colindantes.

Artículo 19 - La Empresa tiene la obligación de construir los desvíos que fueran solicitados por particulares de acuerdo con la Dirección General de Ferrocarriles, no pudiendo cobrar sino el costo de la construcción.

Artículo 20 - La Empresa del Ferrocarril secundario tiene el derecho de empalmar sus líneas con las de otras Empresas, y no podrá oponerse a que otras empalmen con ellas, siendo necesario para verificar el empalme el permiso correspondiente del Ministerio de Obras Públicas.

Artículo 21 - La Empresa de toda línea secundaria, aunque se trate de un ramal independiente, perteneciente a línea principal considerada en primer orden, tendrá obligación de llevar por separado sus cuentas de capital y explotación, y una estadística detallada de todo lo referente a la explotación de las líneas de acuerdo con los formularios que al efecto establezca el Poder Ejecutivo.

Artículo 22 - Todo concesionario de un Ferrocarril secundario, destinado al servicio público, tiene derecho, salvo las correspondientes indemnizaciones, a la ocupación permanente de las propiedades privadas o públicas necesarias, previo los trámites correspondientes, así como a la ocupación temporal de los terrenos necesarios, para depósitos de materiales, instalación de oficinas, pases provisorios ya sea para el uso propio, ya para el del público o

de los particulares, cuando las obras hubieran interrumpido las comunicaciones existentes, o para desvío de aguas de propiedad privada o pública que impidiesen la ejecución de las obras.

Al efecto el concesionario respectivo queda autorizado para gestionar la expropiación con arreglo a la Ley general de la materia y de acuerdo con los planes, que en cada caso apruebe el Poder Ejecutivo.

Artículo 23 - Cuando el tráfico de una línea secundaria hubiera alcanzado al de las líneas de primer orden de la misma zona, el Poder Ejecutivo de acuerdo con la Empresa propietaria, podrá declararla, previo aviso, un año antes, línea de primer orden, sujeta a todas las disposiciones de la Ley 5315, como de la Ley General de Ferrocarriles y sus respectivos reglamentos. Los gastos, para poner la línea en las condiciones técnicas y de seguridad correspondiente, serán por cuenta de la Empresa.

En el caso de no ponerse de acuerdo, la cuestión será resuelta, por un tercero nombrado por ambas partes, y su fallo será inapelable.

Artículo 24 - En el caso de conceder la prolongación de un Ferrocarril secundario existente, se resolverá antes, si, a causa de la prolongación, deberá considerarse en adelante todo el Ferrocarril, línea de primer orden.

Artículo 25 - Siempre que la Empresa pueda probar que resultan economías en los gastos de explotación, podrá hacer arreglos con otras empresas existentes, para que éstas tomen a su cargo la administración temporal del ferrocarril secundario en cuestión.

Los arreglos correspondientes, no podrán hacerse sin autorización del Ministerio de Obras públicas, ni por mayor tiempo que 5 años, debiéndose considerar cualquier prórroga de este plazo como un nuevo contrato.

El Ministerio de Obras Públicas dictará las condiciones en que podrá hacerse el contrato respectivo, y la Empresa estará obligada a llevar por separado, como línea independiente, la cuenta del capital y de la explotación del Ferrocarril secundario.

Artículo 26 - El material rodante será el que corresponda a la clase de vía, curvas empleadas y velocidad máxima admitida, y se ajustará al perfil especial de máxima y mínima que establecerá el Ministerio de Obras Públicas para el uso de las líneas secundarias.

Artículo 27 - La Dirección General de Ferrocarriles

rriles hará reconocer, cada vez que lo estime conveniente, la vía y el material fijo y móvil de explotación del Ferrocarril, y hará excluir del servicio el que no ofrezca la seguridad necesaria.

Artículo 28 - Es obligación de la empresa la desinfección periódica de los vehículos de transporte, de acuerdo con las instrucciones que al efecto reciba de la Dirección General de Ferrocarriles.

Artículo 29 - Para la intercomunicación entre estaciones y servicio general de la empresa, el telégrafo podrá ser substituido por el teléfono.

Artículo 30 - Los frenos de los vehículos podrán ser servidos a mano y el porcentaje de coches y vagones frenables en cada tren, de determinará por la Dirección General de Ferrocarriles, teniendo en cuenta la velocidad reducida a que marcharán los trenes en general. No será obligatorio el empleo de frenos automáticos o continuos.

Artículo 31 - La formación y marcha de los trenes en general se ajustará a los reglamentos especiales para los ferrocarriles secundarios, que dicte el Poder Ejecutivo, y en los cuales se establecerá el personal de cada tren, número de frenos, señales, velocidad máxima, aparatos necesarios en casos de accidentes, y sistema de alumbrado de los trenes.

La empresa no tiene obligación de establecer trenes nocturnos.

Artículo 32 - Los trenes deberán seguir en lo posible y dentro de la tolerancia que reglamente el P.E. en la marcha, el horario fijado de antemano.

Artículo 33 - La empresa deberá hacer conocer, mediante avisos en las estaciones, el horario de los trenes.

Los referidos horarios serán establecidos con la aprobación general de la Dirección General de Ferrocarriles, la que juzgará la anticipación con que deberán publicarse.

Artículo 34 - En las estaciones de empalme con líneas de la misma o de otras empresas, el servicio eventual de combinación se hará en forma que proporcione a los pasajeros cómodo y fácil traslado a los vehículos de la otra línea. No será obligatorio el paso del vehículo en que ha llegado el pasajero a la nueva línea.

Artículo 35 - Los horarios de los trenes de pasajeros se establecerán en lo posible, de manera que puedan continuar el viaje con la menor demora desde

el punto de empalme en adelante, pero dejando el tiempo prudencial necesario, para asegurar las combinaciones de los trenes en las líneas empalmadas. No es aplicable a las líneas secundarias el artículo 50 a. del reglamento general de ferrocarriles.

Artículo 36 - A los efectos del tráfico común, los ferrocarriles secundarios empalmados estarán obligados a combinar sus servicios de transporte de mercaderías, con las demás líneas enlazadas inmediatamente con ellos aunque sean de distinta trocha.

Artículo 37 - El tiempo necesario para el transporte de cargas podrá ser el doble del que fija el artículo 222 del reglamento general de ferrocarriles vigente y empezará a contarse desde las 12 a.m., es decir desde el mediodía que siga al recibo de las mercaderías. En cuanto al transporte de hacienda regirá sin modificación el artículo 349 del reglamento referido.

El pedido de vagones deberá hacerse con una anticipación de dos días y demás condiciones establecidas en el reglamento general vigente.

Artículo 38 - La empresa del ferrocarril secundario, estará obligada a transportar gratuitamente: las valijas de la correspondencia y al empleado que la conduzca, a los funcionarios encargados de la inspección o vigilancia del ferrocarril, y a los judiciales y policiales que fueren a practicar investigaciones sobre delitos cometidos en las estaciones o en los trenes, o sobre accidentes ocurridos en la línea; asimismo tendrá obligación de permitir el empalme del telégrafo nacional con su línea.

Este artículo sustituye en todas sus partes el artículo 12 de la Ley de Fomento de Ferrocarriles No. 5315.

Artículo 39 - En el caso de emplearse el telégrafo eléctrico en la línea, el público tendrá derecho a usarlosiendo las tarifas las mismas del telégrafo nacional.

Artículo 40 - Los materiales y artículos de construcción y explotación que se introduzcan al país serán libres de derecho de aduana en la forma y condiciones que establece el artículo 8o. de la Ley 5315, y esta franquicia deberá regir hasta el 1o. de enero de 1947. La empresa deberá pagar durante este mismo plazo, cualquiera que sea la fecha de su concesión, una contribución única igual al 3% del producto líquido de sus líneas.

Artículo 41 - Desde la promulgación de la presente ley, los ferrocarriles regidos por la misma quedarán exonerados del pago de toda contribución por concepto de impuesto nacional y provincial e servicio de carácter municipal, con la sola excepción respecto de estos últimos, en lo relativo al servicio de cloacas, provisión de aguas corrientes y afirmados, en la extensión de los frentes de sus estaciones y edificios de su dependencia, y en la proporción correspondiente, debiendo regir esta franquicia hasta el 1º de enero de 1947.

Artículo 42 - De acuerdo con el artículo 9º de la Ley 5315 las tarifas de pasajeros y de carga serán intervenidas por el Poder Ejecutivo, cuando el promedio del producto bruto de la línea de 3 años seguidos, exceda de 17 % del capital en acciones y obligaciones reconocido por el Poder Ejecutivo y siempre que los gastos fueren mayores en tres años consecutivos; la Compañía deberá demostrarlo a satisfacción del Poder Ejecutivo, y en tal caso, el límite de intervención se elevará proporcionalmente. A estos efectos el capital será fijado por el Poder Ejecutivo al abrirse la línea al servicio público, y no podrá ser aumentado sin consentimiento del mismo.

Artículo 43 - Serán considerados como gastos, todos los producidos en cada servicio anual, que correspondan a la explotación del sistema administrativo por la Empresa, en la representación y dirección de la misma, debidamente comprobados, y comprenderán las sumas que en cada ejercicio anual se acreditem en las siguientes cuentas de reserva:

- 1º.- Para la renovación de la superestructura de la vía, tren rodante en general, telégrafos, señales e instalaciones de luz y fuerza, al 2 1/2 % anual de su valor.
- 2º.- Para la renovación de las partes metálicas de los puentes y tramos de alcantarillas, el 4 % anual de su valor.
- 3º.- Para accidentes, reclamos y gastos judiciales e imprevistos, las cuotas anuales se fijarán de acuerdo con el P.E.
- 4º.- Para seguros contra incendios, el 4 % anual del valor de los materiales y efectos del sistema explotado, que esté sujeto a riesgo de fuego, hasta llegar a una cantidad máxima que se establecerá en cada año.
- 5º.- Para el fondo de pensiones, jubilaciones y beneficencia del personal, las sumas que las empresas apliquen a ese objeto.

I. PROYEC* DE LIT* DE FERROCARRILES SE-
CUNDARIOS DEL INGENIERO EMILIO SCHICKEN-
DANTZ.

PROYECTO DEL INGENIERO SCHICKENDANTZ

CAPITULO -I-

Artículo 1º. - a) Las líneas o ramales destinados exclusivamente a fines industriales y que por razones de interés público fuesen así consideradas por el P.E.

b) Las líneas y ramales industriales con una extensión no mayor de 75 kilómetros, y que por las condiciones de su establecimiento pueden ser destinadas en el futuro al servicio público.

c) Las líneas económicas destinadas a llevar el tráfico a los ferrocarriles nacionales, y cuya extensión no sea mayor de 75 km.

d) Las líneas de fomento construidas o a construirse en los territorios nacionales y cuyas características generales de intereses, que sirvan, permita clasificarlas por el P.E. como secundarias.

e) Las líneas o ramales actuales que no tienen su origen en concesiones nacionales o provinciales y que hagan tráfico público, quedan sujetas a la presente Ley, a la que deberán acogerse en el término de un año a contar de la promulgación de la misma, y en caso de no hacerlo así se prohibirá su explotación.

DE LA CONCESION

Artículo 2º. - La concesión de los ferrocarriles secundarios será hecha en todos los casos por el P.E. el que las clasificará dentro de la categoría que corresponda según los incisos -a) b) y c) del artículo anterior y establecerá para los comprendidos en los incisos b) c) y d) las fechas y condiciones necesarias para el paso de una a otra categoría como igualmente

aquellas que determinarán la incorporación a las líneas regidas por la ley 2873.

Artículo 3º. - Los plazos para la firma de los contratos de concesión, comienzo y terminación de las obras serán fijados en cada caso por el Poder Ejecutivo Nacional dentro de los límites máximos siguientes: 3 meses para la firma del contrato una vez dada la concesión, 6 meses para la presentación de los estudios por cada 100 km. de vía, 6 meses para el comienzo de los trabajos una vez aprobados los planes y 6 meses por cada 50 km. de vía para entregarlos a la explotación.

Artículo 4º. - Si cumpliera al firmar el contrato, el concesionario hará un depósito de garantía a la orden del Ministerio de Obras Públicas, de \$50.- por kilómetro de vía a construir.

Artículo 5º. - Si el concesionario no cumpliera cualquiera de las obligaciones que de acuerdo con el artículo anterior se le fijase, caducará su concesión y perderá el depósito de garantía, salvo el caso de que existieran razones de fuerza mayor a juicio del Poder Ejecutivo Nacional, o de que la construcción estuviera tan adelantada que hubiere conveniencia a juicio del P.E. Nacional de proseguirla; en cuyo caso pagará una multa de \$20.- mensual por cada km. de vía no construida.

La falta de pago de la multa de dos meses consecutivos, será causa para declarar la caducidad.

Será también causa de caducidad de todos los privilegios y beneficios acordados al ferrocarril, si éste suspendiese su explotación por un término mayor de 6 meses y siempre que no existieran razones de fuerza mayor.

Artículo 6º.- Las empresas de los ferrocarriles secundarios, tendrán sus representantes legales en la Capital, en el domicilio que más conviniera a la empresa.

Artículo 7º. - Los ferrocarriles secundarios tendrán derecho a ocupar con sus vías generales o auxiliares, la plataforma de los caminos nacionales, provinciales, vecinales o calles, debiendo el Poder Ejecutivo

vo Nacional velar por que no perjudiquen al servicio a que aquellos están destinados, a cuyo efecto el P. E. Nacional tendrá en cuenta las observaciones que acerca de su establecimiento puedan formular los Gobiernos de Provincias por sí o en representación de las comunas.

Los perjuicios que se originasen por el hecho de la ocupación de los caminos o calles por los ferrocarriles secundarios, serán abonados por éstos, debiendo en caso de disconformidad en su fijación ser determinados por la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales. Serán también por cuenta del concesionario los gastos que demande la ejecución de toda obra que el ferrocarril tenga que hacer como consecuencia de modificaciones que se introduzcan en el camino.

Artículo 8º. - Los planes generales del trazado, altimetría, acción normal, tipos de estaciones, ubicación de las mismas, depósitos y demás instalaciones de puentes y demás obras de arte así como de material rodante y de armamento de vía, serán aprobados por el P. E. Nacional, conforme a los tipos y reglamentos que estableciere, previo estudio de la Dirección General de Ferrocarriles, la que podrá aprobar directamente todas aquellas planes que no modifiquen fundamentalmente el proyecto primitivo, los correspondientes a obras de reparación o ampliación y los exigidos por el buen servicio o la seguridad del tráfico, siempre que éstas últimas obras no afecten a intereses de terceros.

Artículo 10 - Los materiales y artículos de construcción y explotación que se introduzcan al país serán libres de derecho de aduana, debiendo regir esta franquicia hasta el 1º de enero de 1947. La empresa pagará durante este mismo plazo y cualquiera que sea la fecha de su concesión una contribución única igual al tres por ciento (3%) del producto líquido de sus líneas quedando exoneradas por el mismo tiempo de todo impuesto nacional, provincial y municipal.

Se establecerá el producto líquido reconociéndose como gasto el 60% de las entradas.

Si los gastos excedieran de este límite en tres años consecutivos, la empresa deberá demostrarle a satisfacción del P. E.

El importe del 3 % del producto líquido, será aplicado a la construcción o mantenimiento de los puentes y caminos ordinarios de los mu-

nicipios o departamentos cruzados por la línea en primer término de los caminos que conduzcan a las estaciones, y en proporción a la extensión de vías en cada provincia.

El Poder Ejecutivo depositará en cuenta especial, en el Banco de la Nación Argentina, las cantidades que las empresas abonen en cumplimiento del artículo octavo. Sin perjuicio de las sumas votadas para el mismo objeto por leyes especiales y por la de presupuesto, no podrá darse a ese fondo ningún otro destino que el expresamente determinado en la presente ley.

Para los ferrocarriles secundarios de la clase a) (Art. 1º.) y los de la b), mientras no hagan servicio público, pagarán en vez del 3% del producto líquido, un impuesto único de \$ 20.- anuales por kilómetro explotado.

Para la administración de esos fondos regirá lo dispuesto en la Ley 5315 y su Decreto Reglamentario.

Artículo 11 - Mientras dure la exoneración de impuestos de que trata el artículo anterior, las empresas de ferrocarriles secundarios estarán obligadas a hacer la rebaja del 25% en sus tarifas para el público, para los transportes de mercaderías, y el 50% en el de pasajeros, que sean ordenados por las autoridades nacionales o provinciales.

Artículo 12 - Las tarifas básicas serán fijadas de común acuerdo entre las Empresas y el P.Ejecutivo.

Artículo 13 - Los materiales a emplearse serán fijados en el pliego de condiciones y especificaciones, los que se someterán a la Dirección de Ferrocarriles Nacionales. Se permitirá siempre que ésta repartición lo juzgue conveniente, el empleo de rieles, durmientes y demás material de vía y rodante usado, pudiendo los durmientes ser de madera, metálicos, de cemento armado u otra materia que pueda adaptarse.

Artículo 14 - Las líneas podrán no ser cercadas y los pasos a nivel no ser provistos de barreras y sí solo de discos o campanas anunciadoras.

Las señales podrán ser a mano

de día y de noche y para las comunicaciones entre estaciones se hará el uso del teléfono, si resultase más conveniente que el telégrafo.

Los edificios para estaciones, galpones, talleres y demás instalaciones, podrán ser hechos en la forma más económica posible.

CAPITULO - II -

OBLIGACIONES DE LAS EMPRESAS

Artículo 15^o. Las Empresas quedan obligadas:

1^o. - A mantener sus vías, obra de arte, estaciones, cambios, señales, tren rodante y demás instalaciones y material fijas y movibles, de modo que en su explotación no haya peligro para la seguridad del tráfico, debiendo por consiguiente proceder a la inmediata reparación de todos los deterioros que alteracen su funcionamiento normal.

2^o. - El tren rodante en cada empresa estará constituido de la clase, número y capacidad que señale el P.Ejecutivo Nacional y que sea suficiente para satisfacer las necesidades de la comarca servida por el Ferrocarril.

3^o. - La comunicación entre estaciones se hará por telégrafo o teléfono, del que podrá hacer uso el público, siempre que ello no perjudique el servicio del Ferrocarril.

Artículo 16^o. Las Empresas no podrán ejecutar obras dentro de su zona de vía o estaciones, sin previa aprobación del P.E.Nacional o la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales, según el caso.

Artículo 24^o. En caso de conexión interior o invasión extranjera, el Poder Ejecutivo Nacional podrá tomar de su cuenta el uso de los Ferrocarriles, abonando a la Empresa una compensación, cuya base de avalúe será el término medio de lo que hubiera producido en igual período del año anterior.

CAPITULO - III -

EXPLOTACION

a) Formación y marcha de los trenes

Artículo 28^o. La formación, marcha e itinera-

rie de los trenes se sujetará a los reglamentos que dicte el Poder Ejecutivo Nacional.

Artículo 29º. Todo habitante de la república, tiene el derecho de servirse de los Ferrocarriles en explotación con arreglo a la Ley y a los reglamentos.

Las Empresas tendrán el deber de no aceptar en los trenes y estaciones o expulsar de ellas, a las personas que por su estado molestaran al público, que llevaran armas de fuego cargadas o no quisieran sujetarse a los reglamentos, justificando el hecho en acta firmada por dos pasajeros, a los menos, como testigos. La expulsión del tren deberá hacerse en la primera estación, con devolución del equipaje, pudiendo entre tanto aislarse a esas personas en un compartimento especial.

Artículo 30º. Las tarifas relativas al transporte y exceso de equipaje deberán comunicarse a la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales y ponerse en conocimiento del público de acuerdo con las reglamentaciones que se dictaren al efecto.

b) Conducción de pasajeros.

Artículo 31º. En cada estación, la boletería deberá abrirse por lo menos 20 minutos antes de la hora marcada para la salida del tren.

La entrega de los equipajes podrá hacerse 5 minutos antes de la salida.

Artículo 32º. Los pasajeros de la clase tendrán derecho a llevar gratuitamente como equipaje, de acuerdo con la clasificación que se establezca, bultos cuyo peso no exceda de 30 kilos.

Artículo 40º. Las empresas deberán registrar los bultos de mercaderías a medida que se presenten para ser despachados, extendiendo carta de porte si lo exigiera el cargador o dando simplemente en caso contrario, un recibo que indique la naturaleza y peso de los bultos, el importe total del flete y el tiempo en que debe hacerse el transporte.

La expedición de las mercaderías se hará en el mismo orden de registro y sin preferen-

cia para nadie.

Artículo 49e. Al reglamentarse por el Poder Ejecutivo Nacional la presente Ley, se establecerán las tablas de tiempos de los artículos 222 y 349 del Reglamento General para los Ferrocarriles secundarios, de modo que el tiempo de que dispengan éstos para el transporte de mercaderías y animales sean por lo menos el doble de lo establece e que se establezca por dicho Reglamento.

CAPITULO - IV -

Inspección Gubernativa y disposiciones penales y Diversas

Art....- Se regirán de acuerdo con lo establecido por la Ley 2873 (Títulos IV, V, y VI).

Art....- Incorpórase como artículo 9e. de esta Ley, el artículo 7e. de la Ley No. 5315 y como artículos 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48 a los Artículos 7e, 8, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 48 49, 50, 51, 52, y 53 de la Ley 2873.

Los artículos 16 y 17 de la Ley No. 2873 que se citan, se refieren a los proyectados en substitución de los actuales de dicha Ley.
