

PROVINCIA DE BUENOS AIRES



H. JUNTA CONSULTIVA

11ª SESION ORDINARIA — 9 DE AGOSTO DE 1956

PRESIDENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE GOBIERNO, DOCTOR MARCELO A. ARANDA
Y DEL SEÑOR CONSEJERO MARIO P. SEIJO.

Secretario: Señor CORPUS ALZUETA

Consejeros presentes

AMADO, José J.
BRONZINI, Teodoro
CELIN OBIETA DE RODRIGUEZ,
Velma
CLUSELLAS, José
DRAKE, Doroteo I.
PRAT, Juan
SCHAPOSNIK, Eduardo C.
SEIJO, Mario P.

Ausentes sin aviso

GONZALEZ BERGEZ, Pablo
HARDOY, Emilio J.

S U M A R I O

1. Versión taquigráfica, pág. 476
2. Estudio de la presentación de los constructores de obras públicas en la Provincia, pág. 476
3. Consideración del despacho sobre recuperación de los puertos provinciales, página 482

1

VERSION TAQUIGRAFICA

— En la ciudad de La Plata, a los nueve días del mes de agosto de mil novecientos cincuenta y seis, siendo las 16 y 15 horas, dice el

Sr. Presidente — Queda abierta la sesión.

Antes de comenzar, deseo hacerles llegar una invitación que formula el señor interventor federal a todos los señores consejeros para asistir al acto que tendrá lugar en la Escuela de Policía «Juan Vucetich», al que asistirá el Excelentísimo señor presidente provisional de la Nación y en el que se hará entrega de los despachos, a los cadetes de ese establecimiento.

El señor interventor me ha encargado que invite personalmente a ustedes a ese acto que tendrá lugar mañana a las 9 y 30 horas, porque tiene la intención de presentarlos al señor presidente de la Nación.

Lamento mucho tener que retirarme, ya que tengo que trasladarme a la capital por asuntos de gobierno. Ruego al señor consejero Seijo, que es a quien corresponde desempeñar la presidencia en esta oportunidad, que pase a ocupar el sitial.

— Se retira el señor ministro de Gobierno, doctor Marcelo A. Aranda y ocupa la presidencia el señor consejero Mario P. Seijo.

Sr. Presidente — Está a consideración la aprobación de la versión taquigráfica de la sesión anterior.

Si no hay observaciones se dará por aprobada.

— Aprobada.

2

ESTUDIO DE LA PRESENTACION DE LOS CONSTRUCTORES DE OBRAS PUBLICAS EN LA PROVINCIA.

Sr. Presidente — Por Secretaría se va a dar lectura al despacho remitido por la Comisión Especial que tiene a su cargo el análisis y estudio de la presen-

tación hecha por la constructora de obras públicas en la Provincia.

— Se lee.

Honorable Junta:

Vuestra Comisión especial encargada de estudiar la presentación formulada por representantes de los constructores de obras públicas en la Provincia, se ha abocado a la consideración de este asunto cuya complejidad no puede ser abarcada con los solos elementos del expediente adjunto; no obstante lo cual y considerando las proyecciones económicas del mismo, opina que se hace necesario abordarlo por el fuero que corresponde, atenta también la urgente necesidad de establecer las condiciones en que se encuentran las obras públicas abandonadas e inconclusas, además de los compromisos contraídos por la administración y que se hallan en suspenso.

A título de sugestión la comisión entiende que puede solicitarse a la Intervención Federal el nombramiento de una comisión interministerial, a fin de que contemple con justicia los intereses de los contratistas recurrentes y salvaguarde al mismo tiempo los de la administración.

Entiende asimismo que los recurrentes deben ser escuchados por la comisión interministerial cuya nombramiento se sugiere, incorporándose a los trabajos de aquélla los elementos de juicio que aporten.

En mérito a lo expuesto, la Comisión aconseja a la Honorable Junta Consultiva, la siguiente —

RESOLUCION:

Elevar las presentes actuaciones a la Intervención Federal con recomendación de que se aboque al estudio exhaustivo de este problema mediante el nombramiento de una comisión interministerial, que tenga como base los elementos obrantes en los organismos técnicos correspondientes y de los que quieran y puedan aportar los contratistas afectados.

Sala de la Comisión, 9 de agosto de 1956.

*Velma O. O. de Rodríguez, José J. Amado,
Teodoro Bronzini.*

Sr. Presidente — Tiene la palabra la doctora Rodríguez, miembro informante de la comisión.

9 de agosto de 1956

H. JUNTA CONSULTIVA

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — En el transcurso de estos días se ha presentado y hemos estudiado el problema de los contratistas que se ven abocados a una gravísima situación económica. Muchos de ellos o la mayoría, están en situación de quiebra.

Indudablemente éste es un problema que debe ser estudiado con detenimiento dado el estado actual de muchas obras públicas, algunas de las cuales se encuentran suspendidas y otras han sido realizadas en forma precaria. Tan es así que hay escuelas cuya construcción data de cinco años que se están viniendo abajo. Este panorama demuestra a las claras que hay contratistas honestos y deshonestos.

Por eso, éste es un asunto que debe ser estudiado muy detenidamente y entiendo no corresponde a nosotros abocarnos al estudio directo del mismo, desde el momento que será necesario contemplar la situación individual de cada contratista.

Si bien es cierto que el problema general en que se fundamentan las reclamaciones se relaciona con la diferencia de intereses que abona la Provincia a los contratistas por los certificados de obras y los que ellos deben abonar al Banco de la Provincia, que les ha insumido en muchos casos el setenta y aun el noventa por ciento del monto total de realización de la obra, no podemos expedirnos en ese sentido. Prima facie, parece completamente justa la situación desde el momento que hay una diferencia tan grande entre una y otra tasa de intereses. La Provincia les liquida a los contratistas el dos y medio por ciento y ellos están pagando al Banco un diez por ciento entre comisiones y sellados. Hay un caso, de un señor Barrazeta, a quien los certificados de obras le representan cuatro millones quinientos mil pesos y ha debido pagar al Banco de la Provincia, cuatro millones quinientos mil pesos de intereses.

Esta gente se encuentra en situación de quiebra; más aún, llevados a ese estado, se hallarían en la posición de quebrados fraudulentos.

Alrededor de estos contratistas gira una cantidad de subcontratistas y de obreros que se ven apremiados por urgencias económicas angustiosas. Todo esto no puede pasar desapercibido para las autoridades de la Provincia.

La suspensión de pagos a los contratistas tuvo lugar al término de la gobernación Mercante; en la época del ex gobernador Aloé, los contratistas hicieron sus reclamaciones y sólo han podido obtener respuestas vagas o bien contestaciones que no corresponden, como ésta: «que les pague Mercante».

Es verdad que se trata de deudas contraídas con anterioridad a la actual Intervención, pero el Estado es uno y la responsabilidad del Estado como persona jurídica en los contratos que celebre es siempre la misma, aunque en las obligaciones haya habido culpa o negligencia.

La Comisión conceptuó que dada la naturaleza de este asunto se hace indispensable la consideración especial de cada uno de los casos. Por eso propone que se constituya una comisión especial que estaría integrada por representantes del Ministerio de Obras Públicas, del Ministerio de Educación, para la parte que se refiere a las escuelas, y del Ministerio de Hacienda.

Asimismo consideramos que además de escucharse a los contratistas, ellos deben aportar toda la documentación que corresponda.

Sr. Presidente — Tiene la palabra el señor consejero Bronzini.

Sr. Bronzini — Estimo que sobre este asunto debe quedar bien establecida la opinión de la Junta en este despacho.

La Junta se declara incompetente, a los efectos de dictaminar, por dos motivos: primero, porque no dispone de los elementos de juicio suficientes y habilitantes para fundar un dictamen; y segundo, porque entiende que este asunto no es de su jurisdicción. Así lo expresa en alguno de los fundamentos del despacho.

Claro es que el asunto pasó a comisión por haberlo así resuelto la Junta a propuesta del señor ministro de Gobierno. La Junta al considerar este despacho manifiesta, que no está en condiciones de dictaminar porque es un asunto complejo y muy difícil; porque para formarse opinión hay que leer una cantidad muy grande de elementos y realizar el trabajo indispensable para dejar esclarecido si los acreedores actuales del gobierno provincial tienen título suficiente para el reclamo, o si son acreedores que han sido colocados en la situación en que se encuentran, debido al tratamiento injusto de la administración.

No podemos decir que estamos en condiciones de aclarar este problema y por eso nos limitamos a dejar establecido que no tenemos opinión al respecto.

Los reclamantes han estado en el seno de la comisión y han sido escuchados. Al oírlos, parecería que tienen razón; pero no hemos recibido informe ni escuchado a la otra parte. De ahí que los antecedentes que llegaron a nuestras manos, no por conducto del Poder Ejecutivo sino por intermedio de los interesados, deben ir al Poder Ejecutivo y, como se nos ha recabado opinión, damos una en forma de sugestión: que el Poder Ejecutivo haga lo que posiblemente haya hecho ya: estudiar el asunto. Le decimos al Poder Ejecutivo que lo estudie, y le decimos que escuche a estos señores. Yo creo que el Poder Ejecutivo no tendrá inconveniente en hacerlo así. Esa es la verdad. Se trata de un asunto muy difícil.

Sr. Clusellas — Hay que ver que no conocemos ni el monto exacto de la cantidad adeudada.

Sr. Bronzini — Así es. Ese punto lo hemos preguntado a los reclamantes, y nos dijeron que la suma es aproximadamente de unos 50 millones de pesos. El dato que trajeron era muy impreciso.

Nos dijeron ellos que los intereses por los que reclamaban se elevan actualmente más o menos a unos 150 millones de pesos. Este hecho nos ha llamado mucho la atención porque existe una evidente desproporción con el capital. A primera vista no parece posible tal relación entre intereses y capital, pero nos aclararon que los primeros no corresponden solamente a los certificados actualmente impagos, sino también a los ya pagos. Hay certificados que fueron pagados pero sin los correspondientes intereses.

Hemos conversado con los recurrentes alrededor de media hora, tiempo insuficiente para formar una clara opinión, y obtener los elementos de juicio necesarios.

Todo esto lo digo para que la Junta no aparezca colocada en una situación que pueda ser objetada por parte del propio gobierno.

Nosotros no debemos aventurar un juicio que podría ser peligroso. No hacemos cargos y no estamos habilitados para hacerlos. Les reconocemos razón a los recurrentes, que quizá no la tengan.

Todos los que somos hombres del interior del país sabemos en qué condiciones han sido contratadas las obras públicas. Sobre ese particular hemos formulado preguntas a los peticionantes, que nos dijeron que los reclamos que ellos formulan se refieren a las obras que desde el punto de vista arquitectónico son inobjectables.

El Poder Ejecutivo, por lo tanto, tomará debida nota también de este hecho: que no se trata de hacer un arreglo con gente que merecería ser sancionada.

Este es un asunto que viene de la comisión en esta forma, porque no pudo venir de otra manera, y a los efectos que salga cuanto antes de nuestra jurisdicción, que no es la que corresponde.

Sr. Presidente — Tiene la palabra el señor Drake.

Sr. Drake — Me iba a referir a lo que ya dijo el señor Bronzini, especialmente al aspecto que conocemos todos, de los trabajos realizados por contratistas en el interior de la Provincia. El panorama general es sencillamente desastroso. No sabemos cómo se han contratado esas obras. Hay escuelas, y barrios para obreros que se están cayendo, prácticamente. Esas construcciones no han podido aguantar los cuatro o cinco años que llevan de construídas. Cuando no son los revoques, son los techos, y una serie de deficiencias de naturaleza semejante. Indudablemente es muy sagrado el reclamo de los señores contratistas, pero es muy sagrado también el interés público, el interés de la Provincia. No es cuestión de estar pagando millones de pesos por una obra deficiente. No sabemos cómo han sido hechas esas licitaciones —sospechamos de qué manera—, y cómo se consiguieron muchas licitaciones y concesiones de obras.

Desde luego que, como se ha dicho, se trata de un problema complejo, ya que el Gobierno no puede dejar de pagar; pero también tiene el derecho de investigar un poco y saber qué es lo que va a pagar y por qué va a pagar. Por eso me parece muy bien la derivación que se propone, de que este problema lo estudie bien a fondo el Gobierno, con todos los elementos que puede tener, a través de sus asesores técnicos, especialmente en el Ministerio de Obras Públicas.

9 de agosto de 1956

H. JUNTA CONSULTIVA

Sr. Bronzini — Si es que ya no lo ha estudiado.

Sr. Drake — Los contratistas han andado por todas partes y hace rato que querían hacer el enfoque aquí. No es en realidad función nuestra la solución de este problema, ni tenemos los alcances técnicos necesarios. Serán los organismos técnicos del gobierno los que darán la última palabra, y será el Gobierno el que resolverá cómo debe encarar y solucionar el problema que se plantea a los señores contratistas. Lo cierto es que detrás de esto hay, por parte de la Provincia, un compromiso doble, el del pago y el de recibo de una obra tal vez más que deficiente, y hacerse cargo de ella cuando no correspondería realmente en muchos casos. Es lo que vemos así a la pasada, como esos edificios de Gerli que están a medio construir.

Sr. Clusellas — Eso es cosa aparte. Esos edificios que están en Aveiláneda...

Sr. Schaposnik — Entran también.

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — Con respecto al monoblock citado, entiendo que ya se ha rescindido el contrato.

Sr. Schaposnik — Pero los intereses siguen.

Sr. Prat — Habrá certificados correspondientes al monoblock, con intereses pendientes de cobro.

Sr. Drake — En mi pueblo han hecho una obra de vivienda para obreros, donde no existen fábricas. Los obreros viven cada uno en sus casas. Al no haber fábricas no puede haber tantas agrupaciones de obreros. Se han gastado entre expropiaciones y la construcción de esas obras deficientes dos millones de pesos, que han sido tirados allí. No vive nadie en esas casas ni hay quien cuide. Está lleno de toda clase de yuyos, no hay calles, no hay agua, no hay luz, ni puede ir a vivir nadie en ese lugar. ¡Cuántas obras habrá en esas condiciones y que hay que pagarlas al contratista!

Me parece muy bien que demos una solución como la que se propicia a este problema que es muy grave en todo sentido. No puede hacerse de otra manera, a mi juicio.

Sr. Presidente — Tiene la palabra el señor consejero Schaposnik.

Sr. Schaposnik — Esta mañana he querido munirme de los elementos de juicio necesarios para hacerme una

composición de lugar respecto al problema en debate. Por eso no pude asistir a la reunión de la comisión.

Claro que escuchando otra campana, evidentemente las cosas no pintan tan fáciles como a través de los reclamos hechos por los contratistas.

El problema surge de lo siguiente: He entrevistado a un funcionario del gobierno de la Provincia, quien sostiene una doctrina favorable a la administración pública —jurídicamente podemos disentir o no— en el sentido de que al no haberse hecho la reserva sobre los intereses en el momento del pago del certificado por la Provincia, esos intereses dejan de ser una obligación para ella.

Sr. Prat — Se aplicarían los principios del Código Civil.

Sr. Schaposnik — Eso es lo que han entendido ellos; que no pueden cargar lo que han pagado otros gobiernos.

Como digo, según esa doctrina, al no haberse hecho la reserva legal o la protesta, en el momento de cobrar el certificado no corresponde ahora el pago a posteriori sobre sumas percibidas con anticipación por el contratista. Podemos discrepar o no desde el punto de vista jurídico, pero es una interpretación muy simple la que hacen estos contratistas, de que son obligaciones de otro gobierno. Se trata de una doctrina jurídica firme de manera que la solución no es, tampoco, tan fácil. Pero el problema que se plantea no sólo es jurídico, sino también moral. Y esta situación abre un interrogante: ¿debe o no la Provincia pagar? Porque las empresas pueden cuestionar que han actuado coaccionadas.

Los expedientes son voluminosos, y la presentación de esa gente ha dado lugar a dictámenes frondosos. Y hay empresas muy poderosas que, a través del tiempo, han estado percibiendo intereses.

Los asesores del ministerio sostienen que el problema no puede juzgarse globalmente ya que la mayoría de las empresas reclamantes se halla en un plano de inmoralidad respecto a la administración pública. Se trata en algunos casos de empresas que abandonaron por su culpa las obras públicas; dejaron que se deterioraran al no cumplir el contrato.

El Ministerio de Obras Públicas reconoce a los contratistas que cumplieron lo convenido, pero el problema se

ha planteado con los que han dejado de cumplir. Me apersoné al señor ministro de Obras Públicas para conversar sobre este asunto, y me dijo que la solución arbitrada para resolver el problema de la terminación de las obras es la que contempla el artículo 5º del decreto 8.245 en cuanto expresa que «la Comisión Ejecutiva queda facultada previa aprobación del ministro de Obras Públicas, para otorgar prórroga de plazos contractuales a aquellas empresas que, de acuerdo con la reglamentación respectiva acrediten estar habilitadas para la terminación de las obras».

Hay pequeñas empresas, que se formaron al calor oficial, y están dirigidas por testaferros o de gente allegada a la familia gobernante.

De modo que el problema no es tan fácil de resolver, porque presenta una serie de matices a considerar.

Continúa diciendo el artículo 5º del citado decreto que «las empresas que se acojan a este régimen, por ese solo hecho, deberán renunciar a la percepción de intereses moratorios y serán eximidas de las multas en que hubieren incurridos». Los empresarios reconocen que ellos deberían pagar fuertes multas por haber transgredido lo dispuesto en la ley orgánica de obras públicas. En algunos casos las multas sobrepasan a los intereses moratorios, pero en otros, éstos exceden a aquéllos. Fué así que se estableció que el empresario que quisiera seguir la obra debía renunciar a la percepción de intereses moratorios.

El procedimiento podrá o no ser acertado. Me parece que renunciarán al cobro de los intereses moratorios aquellos empresarios que fueron pasibles de multas por valor superior a los intereses, con lo que salen en ganancia. Esta es la conclusión a que he arribado en cuanto leí el artículo 5º del decreto 8.245. A contrario sensu, el empresario que sale perdiendo, va a rescindir el contrato para poder cobrar los intereses, que serán mayores a las multas que le correspondiere.

Pero se han planteado otros problemas muy difíciles de resolver. Según parece, en muchos casos las certificaciones de obras han ido más allá de las obras realizadas. El gobierno se encuentra en una situación curiosa y difícil, porque si rescinde los contratos con las empresas que están prácticamente en situación de falencia, no va a poder percibir lo que les ha pagado de

más. Tal el caso de obras que se han licitado pero no realizado; y es así como hay empresas que han percibido el diez o el quince por ciento de la obra licitada.

A la empresa Fischer, a cuyo cargo estuvo la construcción de los monoblocks de Avellaneda, el Banco de la Provincia le cortó el descuento, en razón de que era una empresa que no tenía solvencia económica y registraba cuarenta y cinco millones de pesos descontados por dicho Banco.

Sr. Bronzini — La comisión investigadora documentó esa situación.

Sr. Schaposnik — Los problemas analizados nos llevan a la conclusión de que no podemos arribar a una solución en esta reunión.

Sr. Bronzini — Sería interesante saber si el Poder Ejecutivo ha estado o no en conocimiento del asunto y si lo ha elevado a la comisión investigadora, a los efectos de establecer las responsabilidades, porque en esos casos hay un delito.

Sr. Schaposnik — Creo que sí.

Hay casos, como por ejemplo el de la empresa Itac, que construyó el viaducto Sarandí, que tomó la obra por veintiocho millones de pesos y en este momento le han abonado treinta y dos millones, faltando construir algunos ramales que se encuentran inconclusos por haberse rescindido el contrato por el resto de las obras. Por una obra contratada en veintiocho millones de pesos esta empresa ha cobrado treinta y dos millones y se ha deducido un veinte por ciento de obras no terminadas. Aparte de eso, en estos momentos el ministerio tiene un reclamo por el que la citada empresa gestiona el cobro de treinta y dos millones de pesos. Vale decir que la obra que fué contratada en veintiocho millones ya ha costado treinta y dos millones que fueron abonados, reclamándose ahora otros treinta y dos millones, lo que hace un total de sesenta y cuatro millones, quedando inconclusa la obra porque aún faltan por construir algunos ramales.

Analizadas las situaciones de esos contratistas nos haría sospechar que no tenemos como cuerpo la idoneidad necesaria para poder expedirnos. Después de observados esos problemas, personalmente afirmo que no estoy en condiciones de expedirme en este asunto, ya que habría que estudiar caso por caso.

9 de agosto de 1956

H. JUNTA CONSULTIVA

Frente a los diversos casos que se me plantearon y frente a la situación lógica de gente que se halla en la defensa de sus intereses, frente a la defensa del interés público con respecto a empresas que están descalificadas, yo también encuentro lógica la actitud del poder público de frenar un poco este asunto y analizarlo detenidamente.

Personalmente no estaría en condiciones de decir al gobierno que ha procedido bien o mal. Considero que ésta es una solución tal vez apresurada, pero que tiene por objeto continuar las obras inconclusas; en última instancia es una solución de emergencia frente a hechos concretos creados en la Provincia. En ese sentido estoy de acuerdo en remitir al Poder Ejecutivo el estudio y definición de este problema porque no estamos en condiciones de expedirnos. Es necesario saber qué opina la gente competente en esta materia.

Ahora, yo no sé qué sentido tiene la proposición de nombramiento de una comisión interministerial.

Sr. Prat — Se trata, simplemente, de una sugerencia en el sentido de que si el poder administrador no lo ha hecho todavía, nombre una comisión. En razón de que los expedientes que deben ampliarse competen a varios ministerios, se sugiere que a esa comisión se le dé el carácter de interministerial, para hacer que el estudio de este problema sea integral y completo.

Sr. Schaposnik — Planteo el interrogante porque en el momento de construirse las obras, por una de esas anomalías del régimen anterior, se sacaron de la órbita del Ministerio de Obras Públicas a esa serie de reparticiones, las que se pusieron a construir por su cuenta. Luego, esas reparticiones técnicas, como las del Ministerio de Educación pasaron a depender del Ministerio de Obras Públicas. Los ministerios competentes serían los de Obras Públicas y Hacienda.

Sr. Prat — El estudio será un tanto complicado y va a ser necesario una investigación previa y un asesoramiento profundo desde el punto de vista legal, dado que no podría reconocerse la existencia de un derecho que no tenga un fundamento jurídico perfectamente claro. Ahora, con respecto a los casos dudosos tendrán que ir a los Tribunales para que fijen el criterio a seguir.

Sr. Bronzini — Hay una circunstancia de tiempo que hay que tener pre-

sente: las construcciones efectuadas con posterioridad a la supresión de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Educación han pasado al Ministerio de Obras Públicas, pero los edificios escolares habilitados con anterioridad a ese cambio están en la situación de ruina a que ha hecho referencia el doctor Drake y que yo adhiero, y el Ministerio de Educación tiene que informar al respecto.

Sr. Prat — ¿Y tendrán los antecedentes de todas esas obras en el Ministerio de Educación?

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — En el Ministerio de Educación hay una sección especial con respecto a inspectores y tengo conocimiento que los contratistas manifiestan que continúan sus diligencias en dicho ministerio.

Sr. Bronzini — Si Educación se hizo cargo de los edificios, ahora va a ser difícil...

Sr. Presidente — Ruego a los señores consejeros que para facilitar la labor de los taquígrafos, soliciten la palabra por turno.

Sr. Bronzini — Los que están colocados en la situación de adjudicatarios que no han cumplido el contrato pueden hacer el descargo en la administración, y en vez de ser acreedores pueden transformarse en deudores. Es necesario que el Ministerio de Educación se tome el trabajo de compaginación, etcétera.

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — Yo creo que debe ser oído el Banco de la Provincia, porque la mayoría de los certificados han sido descontados en el Banco y la situación de falencia de los contratos perjudica a esa institución. Yo sé que hay empresas como la Fischer...

Sr. Bronzini — El gobierno no se niega a pagar los certificados, sino intereses que es otra cosa.

Sr. Drake — Hay un asunto que complica la cuestión y es la presentación en bloque de las empresas.

Sr. Prat — Por la presentación en bloque, por parte de las empresas, se corre el peligro de que se beneficie a muchas de ellas que no están en condiciones de cobrar. Por otra parte, no se puede establecer, en dicha forma, cuál es la situación real de cada empresa, por lo que se deberían presentar por separado. Parece que ha habido una depuración y que se han presentado las mejores, las que no han tenido una ma-

la actuación y por ello entiendo que nosotros no debemos anticipar una opinión, sino simplemente, aconsejar se reconozcan aquellos casos de estricta justicia y ésta habría que establecerla en cada uno de los expedientes.

Sr. Presidente — Como no hay oposición al despacho, podría darlo por aprobado por unanimidad.

— Asentimiento.

3

CONSIDERACION DEL DESPACHO SOBRE RECUPERACION DE LOS PUERTOS PROVINCIALES.

Sr. Presidente — Por Secretaría se dará lectura al despacho remitido por la Comisión Especial encargada de estudiar las actuaciones relacionadas con el federalismo, referente a la recuperación de los puertos de jurisdicción nacional.

Sr. Schaposnik — Como la comisión no ha producido despacho en este asunto, correspondería que, previamente, el cuerpo se constituya en Comisión a los efectos de considerar el informe presentado por la misma.

Sr. Presidente — Si hay asentimiento, así se hará.

— Asentimiento.

Sr. Presidente — Tiene la palabra la señora de Rodríguez.

Sra. Celín Obieta de Rodríguez — Juan de Garay frente al problema de la colonización dijo: «Hay que abrir puertos a la tierra» y se dió a la tarea de fundar las ciudades puertos de Santa Fe y Buenos Aires. Su obra fué continuada y las puertas de la tierra crecieron y abrieron al mundo para que por ellas entrara la savia nutritiva que alimentó nuestra nacionalidad, mientras que pujante, viril y generosa, la Argentina retribuyó al mundo con creces lo poco que había recibido.

Pero esas puertas abiertas a la tierra poco a poco se cerraron con Rosas, para reabrirse luego. El totalitarismo le echó los cerrojos definitivos que traerían como consecuencia la hipertrofia del puerto embudo de Buenos Aires, que creció absorbente a expensas de las economías provinciales.

Fruto del centralismo creció el gran Buenos Aires, que tanto gravita en el

panorama provincial y cuyo crecimiento sólo se puede frenar reactivando los puertos, resolviendo el problema del transporte (haciendo caminos y dando energía).

Ha llegado el momento de recoger la experiencia histórica:

Después de Caseros, Urquiza encaró con toda energía la política portuaria para contrabalancear la acción centralista del tirano y estableció derechos diferenciales a favor de los puertos mesopotámicos y fué así como creció rápidamente Rosario como ciudad puerto que realizó la economía de nuestro litoral.

La situación de los puertos es un ejemplo fehaciente de una de las tantas interferencias del Estado nacional en la vida provincial.

En la República Argentina surgió y surge de continuo, el problema de hasta dónde se extienden los poderes de la Nación con respecto a las provincias, hecho que se ha visto agudizado en los últimos años en que el totalitarismo ha ido cercenando a diario la vida federal.

Pero no debemos atribuir a que esta superposición y suplantación de poderes se ha producido solamente en los últimos años. Es un fenómeno de lenta elaboración, en el que de buena o mala fe el gobierno federal ha absorbido facultades pertenecientes a las provincias. Las características de nuestra forma de gobierno han facilitado esta acción.

James Bryce (tomo I, pág. 460) describe nuestro sistema de gobierno «como dos gobiernos extendiéndose sobre el mismo territorio, pero cuyo funcionamiento es distinto y separado; se asemejan a una vasta usina, donde dos juegos de máquina están en actividad; las ruedas en movimiento, parecen entremezclarse, las correas de transmisión entrecruzarse y sin embargo, cada juego cumple su tarea sin tocar ni trabar el otro. Mantener el gobierno nacional y el de los Estados cada uno en su esfera respectiva, impedir todo conflicto y todo rozamiento entre ellos, tal fué la preocupación principal de los autores de la Constitución».

Este problema del justo equilibrio de ambos poderes fué preocupación de los constituyentes del 53, lo abordaron con todo éxito, aunque lógicamente como era de prever, han surgido interpretaciones diferentes, que desgraciadamen-

te han perjudicado evidentemente a las provincias. Se ha llegado a soluciones injustas que van contra el espíritu mismo de la Constitución, la que responde netamente a una razón histórica.

Las provincias son anteriores a la Nación. Esto llevó a Alberdi a decir: «Sólo hay gobiernos provinciales en la República Argentina». (Elementos de Derecho Público Provincial, tomo I, pág. 121).

Matienco sintetiza nuestra filiación federal diciendo: «En la República Argentina las provincias habíanse mantenido en una independencia recíproca después de la caída del gobierno nacional de 1820; y solamente estaban vinculadas entre sí por el manejo de las relaciones exteriores, encomendadas al gobierno de la provincia de Buenos Aires. Así la situación era análoga a la de los Estados Unidos; y ellas que habían ejercitado todas las atribuciones durante este periodo que media entre los años 1820 y 1853, deseaban conservar en sus manos esa masa indefinida de atribuciones, y solamente renunciar en el gobierno nacional las facultades expresas e implícitas que la Constitución les acordaba». (Derecho Constitucional. La Plata, 1916, tomo I, pág. 173).

La Nación nace de los derechos provinciales que se autolimitan para fijar sus derechos en la Constitución del 53.

Su punto medular está en el artículo 104. Y ello expresamente manifestado en la Comisión del Congreso Constituyente que decía: «Las provincias se reconocen como miembros de una misma familia y aceptan que deben tener un gobierno que las abraza a todas, las represente en el exterior como Cuerpo de la Nación, vigile por su bienestar y engrandecimiento y las proteja tanto en el goce de las instituciones peculiares como en su seguridad e independencia.

«En el orden distributivo del gobierno federal, todo el territorio de la Nación se divide y subdivide en distintas soberanías, equilibradas, cada una de las cuales gira armónicamente dentro de una órbita. El poder nacional que preside el movimiento no se ha reservado sino aquella parte de la alta soberanía necesaria para dominar el conjunto, y en cuanto al territorio no se le ha dado más que lo indispensable para residir, subordinándose por lo demás a la condición de propietario civil dentro de los límites de las soberanías territo-

riales de los estados o provincias. El gobierno nacional no posee a título de soberanía en el orden federal sino el terreno suficiente para moverse, accidental y condicionalmente los territorios que guarda para emanciparlos más tarde». (Diario de Sesiones de la H. Cámara de Senadores, 1889, pág. 70).

Así estableció Mitre en histórico debate, en forma clara e indubitable, la soberanía federal, principio que sostuvo con toda claridad Alberdi, que en su párrafo XXIV de Las Bases, al referirse a la soberanía provincial decía «que ella, acordada por base, quedará subsistente y respetada en todo aquello que no pertenezca a los objetos sometidos a la acción exclusiva del gobierno general».

Este principio está concretado con toda claridad en el artículo 104; por él, las provincias conservan todo el poder no delegado. En este artículo se disciernen ambas esferas: «el gobierno de las provincias es lo común, lo general y ordinario, el gobierno federal es lo excepcional, lo extraordinario». (González Calderón, pág. 157).

Habiendo dejado establecido que los Estados provinciales conservan su soberanía, es preciso establecer con toda claridad cómo juegan en nuestro sistema federativo ambas sin interceptarse ni producir interferencias que lógicamente traerían perturbaciones institucionales serias.

La Nación tiene el derecho reglamentario emergente del artículo 67, inciso 11.

Pero este derecho reglamentario no lleva consigo la facultad de modificar jurisdicciones.

La Nación por medio de sus órganos legislativos dicta leyes sobre la materia en todo el territorio.

Las provincias son las ejecutoras con exclusión de todo otro poder.

Además de la facultad ejecutora surman el poder reglamentario local, el que encuentra plena justificación en los principios de la delimitación de las jurisdicciones, de la delegación de los poderes y de la autonomía de cada una que se han reservado en compatibilidad con la soberanía delegada por todas al Estado nacional.

La jurisdicción nacional sobre los puertos está limitada por el poder reglamentario exclusivo que le han cedido las provincias. La Nación tiene so-

bre los puertos la potestad de reglar el comercio y la navegación, pero «nada autoriza a la Nación a arrogarse otras facultades que las requeridas para satisfacer esas funciones. No es cuestión de libertad, sino de atribuciones estrictas y limitadas.

«Dentro de este concepto, todos los asesores legales del gobierno nacional han extendido su jurisdicción y en esa extensión la ha ejercido el propio titular.

«El 5 de noviembre de 1888, el Administrador del Puerto de La Plata, consultó al Ministerio del Interior sobre qué autoridad debía cobrar el impuesto de ribera y el Procurador del Tesoro doctor Marengo aconsejó se decidiera la consulta en favor de la Provincia, porque la jurisdicción del gobierno nacional se refería a los reglamentos marítimos, policía sanitaria, pero no a las rentas de los servicios portuarios. Este dictamen fué adoptado como resolución». (Informe de los consejeros legales del Poder Ejecutivo, tomo VIII, pág. 199). (E. Galli, Jurisdicción Nacional de las Provincias, pág. 30).

Coincidente con esta opinión se expidió en 1912, Celso R. Rojas que dictaminó: «La jurisdicción que ejerce el gobierno nacional en el Puerto de La Plata, es al efecto del comercio marítimo y aplicación de leyes y derechos aduaneros».

Botet agregó, «aunque habiendo habido una venta en el puerto de La Plata se estipuló un traspaso del dominio privado de esos bienes en favor del gobierno nacional: de modo que están excluidos los derechos que atañen a la soberanía, que han debido subsistir en su pertenencia a la provincia de Buenos Aires.

«Las autoridades de la Provincia rigen con sus estatutos legales, propios del poder público y están comprendidos dentro de su orden jurisdiccional» (páginas 474/75).

De todos estos dictámenes surge claramente que la Provincia conserva toda su jurisdicción (aún en el caso de venta con aprobación legislativa) y que tiene derecho a administrar y gozar de las rentas de los servicios portuarios, reglamentar y administrar los puertos de acuerdo a la legislación provincial, porque «la reglamentación del puerto es de competencia de la autoridad que en él tiene jurisdicción». (Bielsa, página 483, tomo II).

Para el orden nacional se dió el decreto 29 de julio de 1927, que es general. Sobre el puerto de la Capital y de La Plata el decreto 31 de julio de 1908.

El dominio de las provincias a sus puertos es indiscutible pues está establecido por el artículo 2.340 del Código Civil. Y bien, no sólo pertenecen al dominio de la Provincia sino que, por voluntad del legislador han sido ubicados dentro de su dominio público, ya que están afectados por la ley de uso y goce común. (V. Villegas, página 87, tomo IV).

Son bienes del dominio público de la Provincia y como tales tienen las características de ésta, es decir, su derecho a la propiedad de los mismos es inalienable e imprescriptible. Pero este dominio se encuentra limitado constitucionalmente por el artículo 68 de la Constitución nacional, incisos 9 y 12. «Estas cláusulas que significan una delegación de las provincias a la Nación», preceptúan como atribuciones del Congreso: a) la reglamentación fluvial y la habilitación de los puertos; b) la regulación del comercio con el exterior y de las provincias entre sí, respectivamente.

Estas normas limitan el derecho de las provincias sobre su dominio público portuario, pero fuera de esa «delegatio» y de la atinente en materia de jurisdicción marítima, del almirantazgo y de defensa de la Nación, aquéllas tienen sobre sus bienes que constituyen su dominio portuario el «imperium» y lo jurisdiccivo.

Esta doctrina es inconclusa, porque el poder de reglamentar la libre navegación y disponer la habilitación de los puertos naturales o artificiales del dominio público provincial puede ser ejercido con eficiencia, cualquiera sea el titular de los mismos.

Me detendré un poco en la consideración del artículo 2.340 del Código Civil, pues él hace al fondo de la cuestión. Es de suma importancia dedicarle atención al mismo. El establece los bienes del dominio público y entraré a considerar: a) Carácter enunciativo de los bienes en él mencionados; b) Naturaleza del dominio público; c) Concepto de la utilidad pública; d) Los puertos.

La Suprema Corte Nacional ha manifestado uniformemente en toda su jurisprudencia, que forman parte del dominio público los bienes establecidos en el artículo 2.340 del Código Civil, cosas públicas naturales o necesarias, y

los bienes destinados a un fin de utilidad o comodidad común, siempre que pertenezcan al patrimonio del Estado (Nación, provincia, municipio).

El alto tribunal ha definido el dominio público como el conjunto de bienes de uso público, sea por su naturaleza o por su afectación o destino a un servicio de utilidad pública. En igual sentido se ha expedido la Suprema Corte de la provincia de Buenos Aires en el caso de S. de Fiel Gauna y otros, contra la provincia de Buenos Aires (La Ley, fallo 8.475), que dijo: «Para que un bien del Estado revista el carácter de público es menester que se halle real y directamente afectado al uso común o a un servicio público».

El artículo 2.340 es de carácter enunciativo, pues hay otros bienes con idénticas características no incluidos en él, que deben ser conceptuados por su naturaleza en la categoría de tales.

Marienhoff agrega: Los ventisqueros, la fuerza hidráulica de los ríos o el mar, las islas argentinas situadas en alta mar.

Spota también sostiene que la nómina no es cerrada y se refiere, para ejemplificar, a los barcos de guerra y a los documentos de carácter público.

Según Bielsa el artículo 2.340 es de carácter enunciativo y se funda, al argumentar, en que no corresponde al Código Civil dar reglas o disponer en materia de derecho público; pero corresponde al derecho civil regular quienes son los propietarios y la naturaleza de los bienes objeto del derecho de dominio. Mas si la voluntad del legislador fué determinar a qué categoría pertenecían esos bienes, dentro del régimen jurídico, debemos respetar el orden de prelación de las normas dentro del ordenamiento jurídico argentino que en forma categórica establece el artículo 31 de la Constitución.

Bibiloni manifiesta que si el Código Civil se ocupa del dominio público no es para reglamentarlo sino bajo un aspecto: «El de los derechos privados de los particulares frente a las cosas afectadas al servicio público del Estado».

Los bienes que constituyen el dominio público tienen, en razón de su naturaleza y destino, caracteres jurídicos particulares de entre los cuales son esenciales la inalienabilidad y la imprescriptibilidad. (Bielsa, Derecho Administrativo, tomo 2º, página 438).

Están jurídicamente substraídos del comercio ordinario del derecho privado; sólo admiten una disponibilidad relativa, compatible con la naturaleza misma del bien público. Esta disponibilidad relativa sólo puede ser acordada por el permiso o la concesión.

Con esta modalidad en afectación del bien por un tiempo determinado es la característica esencial del comercio jurídico de que pueden ser objeto, que difieren sustancialmente del comercio civil.

El comercio jurídico administrativo es provisional y temporario. (Diez, Dominio Público, página 269).

Este límite puede estar fijado con anterioridad determinado por la concesión o permiso, o bien determinada su precariedad porque la persona o personas usufructuarias del bien público, no cumplan con la finalidad de utilidad pública, inherente al intrínquilis que hace a la naturaleza misma del bien objeto del contrato público.

Entendiendo por utilidad pública el «uso de todos», como quiere Berthelemy; la «afectación general a la utilidad pública», como sostiene Hauriou, que significa tanto la afectación al uso directo del público, como a un servicio público; el «uso público» de Cannmei, o el «uso público y la defensa nacional» en Vita o la «afectación a una finalidad pública» en Oda.

Bielsa destaca en igual sentido la afectación al uso directo de la colectividad referida a una entidad administrativa de base territorial y destinadas al uso público de los administrados.

El artículo 2.340 del Código Civil establece «Son bienes públicos del Estado general o de los estados particulares... los puertos y ancladeros». Este artículo tiene su origen en el «Esbozo» de Freitas según Segovia. El legislador se ha referido en el inciso segundo del artículo 2.340 a los puertos naturales, esto es, a los formados por la configuración misma de la tierra firme y a la profundidad de las aguas, no a los puertos artificiales. Sin embargo, la condición jurídica que revisten los primeros se extiende también a lo segundo, vale decir, a los «creados» por el Estado —Nación o provincia— construída para utilidad o comodidad común, de conformidad a lo preceptuado por el artículo 2.340, inciso 7 del Código Civil.

En su consecuencia, todos los puertos, sean naturales o artificiales, están

comprendidos en el dominio público. (Villegas, página 638). Los puertos son obras de utilidad pública, es decir que son hechos con un fin inmediato de utilidad general. El fin inmediato de la utilidad general es la característica de la obra pública y no el sentido restrictivo que se puede dar al interpretar textualmente la ley nacional número 775 de 1876, cuyo artículo 1º, dice: «Considéranse obras públicas nacionales, para los efectos de la presente ley, todas las que se construyan por cuenta del Tesoro de la Nación». Esta definición de la obra pública está realizada con un concepto fiscal o financiero y no de derecho administrativo que es el derecho que regula este tipo de contrato.

Siendo el objeto del servicio público la satisfacción de las necesidades colectivas aseguradas por un procedimiento de derecho público, vamos a establecer que es a la provincia a quien corresponde la prestación del mismo.

Como habíamos dejado establecido que la Nación es la que tiene la facultad de dictar las leyes de fondo, y la provincia la facultad de reglamentaria y administrarla dentro de su jurisdicción, establecido que la jurisdicción de los puertos es del dominio provincial y un atributo inherente a su soberanía, la Nación constitucionalmente tiene sólo el derecho de habilitar los puertos, artículo 68, inciso 9 de la Constitución nacional, cláusula concordante con el artículo 9º, entendiéndose que habilitación de un puerto sólo importa el permiso de cargar y descargar mercaderías, embarcar y desembarcar pasajeros —fallo de la Suprema Corte Nacional CXI 179 del 8 de mayo de 1909—, concepto que sostuvo el Procurador General de la Nación. La habilitación de un puerto surge de un acto legislativo nacional, dictado para caso particular. Y aún habiéndose acordado la habilitación por parte de la Nación, ésta no la puede revocar.

Pero el derecho de la provincia de administrarlo —realizar gestiones industriales y económicas— no puede ser absorbido por la Nación porque ellas surgen del derecho no delegado a la Nación.

Los puertos de Buenos Aires fueron expropiados por la Nación en virtud del decreto 10.059 de 1943, en que se sostiene que «hay conveniencia que el Estado en su carácter de administrador, tienda en definitiva a hacerse car-

go de los servicios públicos, en todos los casos que resulte afectada en forma directa o indirecta la defensa nacional o la economía pública».

El sujeto expropiante en este caso ha sido el Gobierno de la Nación, de un bien legalmente reconocido como integrante del patrimonio provincial.

El problema de la expropiación por parte de la Nación sobre territorios del dominio público provincial se debatió brillantemente al discutirse en la Cámara de Senadores de la Nación donde Mitre abordó esta grave cuestión que por su naturaleza y consecuencias afecta tan profundamente al federalismo argentino.

Mitre objetó el proyecto del Poder Ejecutivo y acusó a la Cámara de Diputados de haberlo abordado muy superficialmente, entendiéndose que si la propiedad de los terrenos ribereños donde las construcciones se realizarían pertenecían a la provincia, el Poder Ejecutivo tendría derecho a expropiarlo, citándose a tal efecto el artículo 17 de la Constitución nacional.

Mitre analiza este texto y concluye que ese derecho que se atribuye a la Nación no es absoluto, que su objeto es asegurar la inviolabilidad de la propiedad particular y que el caso de expropiación a una provincia no está regido por esa cláusula de la Constitución. El artículo 17 se refiere al dominio particular, y no al dominio público.

El derecho de expropiación —dice— que nace del dominio eminente, es inherente a la soberanía, sea que la retenga la provincia o la ejercite en su caso la Nación.

Las dos soberanías... ejercen simultánea o concurrentemente el dominio, siendo algunas veces exclusivo del gobierno territorial, o sea de la localidad.

¿Cuál de las dos soberanías sería la que en este caso debería ejercitar el dominio eminente? Esta es la cuestión institucional, a saber en qué casos un poseedor del dominio eminente a otro poseedor del mismo dominio.

Entiende Mitre que «el soberano de la Nación no puede expropiar al soberano territorial de la Provincia»; como argumentación trajo una frase de Monroe que forma parte del mensaje al Congreso de 1822 donde dice «en el caso de expropiación por la Nación si los dueños se negaran a venderla... debe dejarse al Estado... el gobierno en general es del todo incompetente.» (Diario de Sesiones, pág. 222).

Mitre trajo como antecedente argentino la ley nacional del 22 de mayo de 1863, en la que se autorizaba la construcción del Ferrocarril de Rosario a Córdoba en que solicitó a las provincias la donación de las tierras, ley de expropiación que fué dictada por las legislaturas.

Esta negociación con los gobiernos provinciales implicaba un reconocimiento de la soberanía territorial. (Villegas, pág. 44, Un Debate Parlamentario Histórico).

Sostuvo Mitre «El Estado Nacional no tiene por la Constitución preeminencia sobre los estados provinciales en cuanto se refiere a los bienes públicos; ni siquiera pudo federalizar, por su sola voluntad, parte alguna del territorio de estas provincias para establecer la capital de la Nación; el art. 67 se refiere en su cláusula 27 a los lugares adquiridos por compra o cesión en cualquiera de las provincias, es decir, a título adquisitivo se requiere la libre voluntad del transmitente».

Por este acto, los puertos que indiscutiblemente pertenecen al dominio provincial han pasado a ser del dominio nacional.

Como ya he analizado anteriormente los caracteres fundamentales de éste son: de que es imprescriptible e inalienable; mientras ellos conserven su destino no pueden ser vendidos porque están fuera de comercio y el acto jurídico que tuviese por objeto procurar la propiedad de ellos sería nulo, de conformidad con lo establecido en el artículo 953 del Código de Comercio y la expropiación, apenas está decirlo, es una venta voluntaria o forzosa (Cámara Federal de Paraná «in re» Municipalidad de Corrientes versus empresa del Ferrocarril Central Norte Argentino).

Ha habido en el caso de los puertos la expropiación de una parte del estado provincial por la Nación.

Se ha dictado sobre ellos una legislación exclusiva, lo que importa una federalización, olvidando que «la federalización requiere, en virtud de lo dispuesto en los artículos 3º, 7º y 13º de la Ley Fundamental, la intervención expresa de las legislaturas locales, «(fallo de la Suprema Corte Nacional, tomo CLIV, pág. 312, caso Marconetti Boglioni y Cia. versus Municipalidad de Santa Fe, 29 de mayo de 1939).

«Si el territorio adquirido por la Nación cualquiera sea su título, no queda

federalizado, la atribución de legislación exclusiva en el mismo tiene sus limitaciones impuestas categóricamente por la Ley Fundamental».

En el presente, la Provincia carece de todo derecho sobre sus puertos, le han sido cercenadas todas sus facultades, para defender esa parte de su patrimonio, que se ha visto obligada a permanecer impávida frente a la paralización casi absoluta a que ellos fueron llevados, mientras crecía el puerto embudo de Buenos Aires.

La Provincia ha visto resentida profundamente su economía quedando las zonas adyacentes a sus puertos, prácticamente sin ellos.

No se le dió ninguna posibilidad de defender su economía atacada profundamente.

A pesar que la Corte Suprema de Justicia tiene declarado: «las facultades de las provincias en los lugares en donde la obra de utilidad nacional se establece, no quedan excluidas sino en tanto su ejercicio interfiera en la realización de la finalidad de la obra nacional y la obste o pueda obstarla directa o indirectamente», en el caso del Mercado de Frutos del Tigre, la Provincia debió ver que se dictara un decreto en el que se impedía realizar obras de reparación a un puerto que había sido realizado por la Provincia.

«Nadie puede quitar a la Provincia lo que la naturaleza le ha dado y la razón y el derecho le confirman». Así se expresó el gobernador Castro en ocasión del conflicto jurisdiccional planteado entre el gobierno nacional y el provincial.

La causa de la expropiación es la utilidad pública o la utilidad social, que el legislador actualiza o concreta discrecionalmente y cuya apreciación es en absoluto extraña a la competencia judicial. (Villegas Basavilbaso, tomo V, «Limitaciones a la propiedad», título X).

La justificación de la expropiación está fundada y justificada en los fines mismos del Estado. (Bielsa, tomo III, página 434).

González, coincidente con esta teoría, justifica la expropiación en la función social del Estado moderno, que coloca en primer plano la compenetración de las necesidades colectivas de la sociedad humana por sobre los intereses individuales. La causa de la expropiación se objetiva en la «utilidad pública».

El Estado nacional, al expropiar los puertos, no ha cumplido con el requisito de la causa de la expropiación.

Los puertos que han salido del dominio público provincial, se han paralizado y caído en un estado de inactividad que daña directamente la economía provincial.

Entrando a analizar este problema, vemos inactivos a los puertos. Evidentemente se ha desnaturalizado la causa determinante de la expropiación que «no tiene otra base ni fundamento que las necesidades o conveniencias sociales», como ha declarado la Suprema Corte de Justicia de la Nación —fallo XXXIII— violando el sagrado derecho de propiedad y bienestar general al que tiene derecho la Provincia, amparo que establece la Constitución; y aunque pudiera expropiarse parte del territorio, nadie puede expropiar la soberanía misma.

Se abandonaron las rutas generales de la navegación, los puertos se apagaron en su movimiento y se dejaron sus instalaciones. Toda la actividad portuaria se concentró en el puerto embudo de Buenos Aires; en lugar de mejorarse aquellas instalaciones, se destruyeron o cayeron en la mayor desidia.

El comercio y la industria se vieron ante un cúmulo de tramitaciones y de trabas burocráticas, obligándolos a recurrir a Buenos Aires. En estos trámites intervienen los ministerios nacionales de Transportes, de Hacienda y de Obras Públicas, lo que lógicamente diluye los intereses locales que deben ser la directriz de la explotación portuaria.

En el puerto de San Nicolás he podido comprobar que un barco peruano estuvo un mes demorado para cargar lo que realmente debió hacerse en un día. La demora obedeció así a simples problemas burocráticos, ocasionando ingente pérdida a la compañía armadora. Estas demoras aumentan sensiblemente los costos, tanto por la exigencia de trámites, servicios, tasas, etcétera, como por la pérdida de los intereses correspondientes a los capitales comprometidos en el intercambio.

¿Qué interés puede existir en las compañías armadoras de llegar a un puerto donde no hallará más que obstáculos, demoras y gastos?

Por otra parte es preciso contemplar el problema de los obreros portuarios que durante un mes de trabajo sólo tienen tarea por seis o siete días. Este es

un elemento de disconformidad social muy digno de ser contemplado.

La memoria del Centro de Navegación Transatlántica, recientemente publicada, expresa que los buques de ultramar pierden muchísimo tiempo en cargar y descargar en los puertos argentinos, y da como causas las siguientes: a) que los giros de los navíos son lentos; b) los utiajes de los depósitos son deficientes y no permiten amplia recepción de cargas; y c) las mercaderías llegan irregularmente al costado de los barcos.

Este problema, que se produce con frecuencia debe ser resuelto por una administración autárquica provincial que rompa la inercia a que estamos sometidos teniendo en cuenta que uno de los principales factores del aumento de las transacciones internacionales está en un buen servicio portuario, eficiente y ajustado en su costo a las posibilidades de usuarios y consumidores.

Organizando regionalmente las comunicaciones portuarias, ferroviarias, fluviales y camineras, concentrando por zonas los mercados de frutos exportables, cereales, carne, lanas, cueros, pesca y frutas.

El puerto de San Nicolás, que en el año 1927 y en años sucesivos, ha exportado más de un millón de toneladas de maíz, aparte de otros cereales, no se justifica que en 1954 haya servido para la salida de sólo 214.118 toneladas del mismo producto y trigo, y que en 1955, siguiendo la curva de años anteriores, alcanzara apenas a 44.327 toneladas de los mismos productos.

Considerando que San Nicolás abarca una de las zonas más ricas de la Provincia, su puerto, el puerto nuevo, está en un estado de semi destrucción, lo que no tiene ninguna justificación, por cuanto la Nación no ha exigido a la compañía que tenía la explotación la reparación a que se veía obligada por el decreto 21.517 de 1948. Este es uno de los ejemplos más fehacientes para comprobar hasta donde ha llegado el estado de abandono que con toda indiferencia ha contemplado la Nación, viendo caer a uno de sus puertos magníficos, un puerto natural que no exige dragado, al que los barcos pueden llegar, atracar y salir directamente sin necesidad de remolcador, porque existe una cancha natural que facilita esas operaciones.

En este lugar el río tiene las siguientes profundidades: puerto nuevo, diez

metros; sección canaletas, siete metros; muelle nacional (cabotaje) 3,50 metros, que permite el arribo de buques de veintidós y aún de veinticuatro pies de calado, por lo cual ha sido calificado puerto de primera categoría por el decreto ley 4.263 de 1953.

En cuanto a instalaciones tiene seis galpones con trece unidades, con capacidad para 54.390 toneladas en bolsas. Este puerto tiene secadoras modernas, guinches de gran capacidad que pueden verse arrumbados en un completo estado de abandono; seis cintas de cargas a granel; usina propia; una excelente red interna de vías férreas; y un importante taller de reparaciones.

Contigua al puerto existe una fábrica alcoholera para la extracción de alcohol de maíz —alcohol anhidro— que no puede utilizarse pues no se le ha hecho plantas de subproductos, por lo que el litro de alcohol saldría a un costo de alrededor de sesenta pesos.

Dispone de una gran capacidad de almacenaje —60.000 toneladas de maíz a granel—, un gran silo elevador que acoplado a una cinta de 800 metros podría utilizarse como instalación portuaria, hasta que esta fábrica que ha costado tantos millones se la ponga en condiciones de explotación.

Por otra parte, dada la proximidad del puerto con la planta siderúrgica, San Nicolás verá llegar a sus muelles gran cantidad de barcos extranjeros trayendo productos para esta fábrica que, de no reactivarse este puerto, regresarán con lastre, pudiendo ser utilizados como exportadores de productos de la zona.

San Nicolás y las zonas adyacentes se verían liberados del doloroso y anti económico episodio actual, de que en los desvíos del puerto existan colas interminables de vagones cargados de cereales, sufriendo la acción de la humedad y del gorgojo, que esperan tracción para ser llevados al puerto embudo de Buenos Aires para salir al extranjero, porque el puerto de San Nicolás, a pesar de todas sus ventajas, ha sido dejado morir por la Nación.

El puerto de San Nicolás puede ser puerto franco de Bolivia, resolviéndose el problema técnico con la aplicación de un tercer riel que permitiría su acceso, lo que económicamente estaría justificado porque los materiales llamados críticos que la planta siderúrgica de San Nicolás necesita importar direc-

tamente de Bolivia llegarían a ella fácilmente.

La rehabilitación puede encararse sobre la base del presupuesto preparado en 1947 por el Ministerio de Obras Públicas de la Nación, cuyo total ascendía a 1.765.942 pesos. Con los derechos de eslundaje que actualmente se pierde, en dos o tres años a lo sumo, el puerto paga su propia reparación.

Para las reparaciones el puerto cuenta con martinetes y personal especializado suficiente —unos treinta hombres—, debiendo proveerse tan sólo la madera necesaria.

La reactivación del puerto de San Nicolás no sólo traerá beneficio general al Estado, contribuyendo en una forma positiva a la solución del problema del transporte —uno de los más serios del país—, sino que constituirá un beneficio económico directo al agricultor, pues los agricultores de la zona se ven en la obligación de transportar los cereales a Villa Constitución, cuando no a Buenos Aires. A Villa Constitución que es el sitio de ambarque más próximo se debe pagar un peso con ocho centavos moneda nacional más por quintal, encareciendo los productos en los lugares de consumo o disminuyendo la utilidad del productor. A esto debe sumarse los cuarenta centavos por quintal, que en menos se paga en el puerto de Villa Constitución, perjudicando al agricultor en lo que el Estado considera justo. Al reducir el transporte se reduce la mano de obra inútil que se insume en su manipuleo y que no beneficia en nada al gran problema de la mayor productividad.

El puerto de Bahía Blanca es otra demostración de la declinación alarmante de nuestros puertos, y basta ver las estadísticas para comprobar a simple vista el proceso operado que ha atacado profundamente a este puerto, que por su situación geográfica privilegiada, por estar ubicados en ellos los tres nudos ferroviarios y de ser la entrada aérea y caminera de todo el sur argentino y de ser el mejor puerto nacional.

Bahía Blanca ha visto reducido su puerto a la simple función de ser un puerto cargador de cereales y no se puede permanecer impasibles al espectáculo antieconómico para la región y la Nación de presenciar el raudo paso a la vera de la misma de nuestro nudo ferroviario y portuario de nuestras haciendas y lanas, de las frutas y el pe-

tróleo que ha deformado nuestra economía y nuestras comunicaciones en el orden nacional y que afecta los intereses regionales de nuestros sectores sociales.

La pesadez burocrática del sistema impuesto por la Nación. Sabido es que el comprador europeo hace las compras para una determinada época prevista en los contratos de venta a sus consumidores, pero debido al mal sistema portuario que los obliga a largas estadías, debido a una carencia absoluta de planificación, no es raro que ocurra venir en carga, cebada. En el contrato está establecido la fecha del cumplimiento de entrega pero se encuentran que los silos están cargados con trigo y el barco debe tener una estadía hasta de veinte días o un mes para que se desocupe el silo.

La falta de importación en Bahía Blanca no ha sido determinada por la falta de barcos procedentes de grandes puertos industriales.

De los tres millones de toneladas de registro de barcos que llegaban en lastre a los puertos capacitados de todo el país, ochocientos mil toneladas llegaban a Bahía Blanca con sus bodegas vacías.

En el año 1948 se comenzó a importar madera por el puerto White, se tropezó con la dificultad de que era antieconómico por los elevados impuestos con que eran facturados, por las estadías a que se veían recargados.

El centro de importadores de Bahía Blanca se dirigió en gestión en esa época a la Dirección General de Aduanas, primero y más tarde al director de Transportes para que consideraran los importes dejando sin efecto la percepción de derechos de estadías que se paguen demás y se contemplaran con criterio elástico y flexible las demoras independientes a la voluntad de los importadores, pero esto no se oyó.

Bahía Blanca ve pasar las frutas de Río Negro para ser embarcadas en Buenos Aires a pesar de que posee un frigorífico de frutas y es así como en el viaje transitan de paso para Buenos Aires 720 vagones y 24 locomotoras, lo que representa un enorme desgaste de material ferroviario y gasto consiguiente de combustible.

Igual fenómeno ocurre con la lana sucia que viene de todo el Sur con un aumento considerable de fletes para ser embarcadas en Buenos Aires, a donde llegan en tránsito para exportación

son de un sitio donde el agua fluye a sesenta grados y por donde pueden exportarse, agravando el antes mencionado problema del transporte.

Bahía Blanca es uno de los puertos característicos que responden a necesidades de una determinada zona de influencia y su paralización es una demostración paladina del proceso sufrido.

Y si seguimos analizando nos encontramos con el puerto de San Pedro que tiene veinticuatro pies de calado a como mínimo, único puerto interior que tiene dos muelles de cemento construídos para vapores de ultramar, nuevos, modernos con grandes comodidades para carga y descarga y que pese a ello, están inactivos —tal vez por falta de visión—, pues serían ideales para su aprovechamiento, no sólo en la exportación sino para la importación por la enorme y rica zona de influencia que abarca el mismo.

Además, San Pedro, cuenta con galpones grandes de cemento con una capacidad de 12.800 metros cúbicos y plazoletas para almacenar al aire libre más de 32.000 metros cuadrados, que podrían ampliarse habilitando otros lugares de la zona, adyacentes a la portuaria.

Ambos muelles poseen rieles de trocha normal de un metro setenta y cuatro centímetros de ancho o sea igual a la de los guinches utilizados en la mayoría de los puertos. En este puerto ha ocurrido el mismo fenómeno porque en el año 1936 entraron 47 buques que fueron cargados con 116.800 toneladas; en 1937, 85 con 270.073, en 1938, 37 con 92.633; en 1939, 42 con 144.000; en 1940, 7 con 22.000; en 1941, 1 con 2.621; en 1942 no entró ninguno; en 1943, 1 con 5.963; en 1944 y 1945 no entró ninguno. Y llegamos a 1946 en que entraron 11 buques con 40.723 toneladas.

Cursado un pedido de informes a la Facultad de Ingeniería para que se expidiera el Departamento de Hidráulica con respecto a los puertos, contestó diciendo que de los puertos del litoral atlántico el más importante por sus instalaciones y movimiento es el de Bahía Blanca, que da salida a todos los productos de la zona Oeste de la Provincia, de la zona pampeana y del valle del Río Negro. Manifestó, además, que es urgente promover la reactivación de la mayor parte de los puertos del país, poniendo término a la paralización casi completa de muchos de ellos. Agregaba

que la reactivación se lograría intensificando la navegación de nuestros grandes ríos e iniciando la de otros afluentes importantes de aquéllos, con lo que se reducirían las tasas y tarifas portuarias y los gastos propios de la navegación.

Por su parte al Ministerio de Obras Públicas, a raíz de un informe que se le solicitara sobre las condiciones de acceso a los puertos por las vías terrestres y posibilidad de aumento a los mismos, la necesidad de su profundización con los medios que se cuenta, contestó, que si bien faltan caminos pavimentados que faciliten el acceso a los diversos puertos desde las zonas de producción, la Provincia encontraría la solución por intermedio de la Dirección de Vialidad en sus futuros planes de obras. En lo que respecta a la posibilidad de profundización de cada puerto, expresa que es necesario, como primera medida tendiente a la reactivación de los mismos, profundizar los de Bahía Blanca y Quequén, que son los únicos que necesitan dragado, pero que la provincia de Buenos Aires carece de medios para ese fin.

Si los puertos pasaran a depender de la provincia de Buenos Aires habría que contemplar, en primer término, que la Nación entregara un plantel de dragas y recién después de ello, podría concretarse la realización de esos trabajos. Nada más.

Sr. Schaposnik — Si bien no tenía intención de hablar por cuanto con las palabras pronunciadas por la señora de Rodríguez nos podemos dar por satisfechos para fundamentar el informe, me ha surgido una duda con respecto a la interpretación del mismo. Dice, en efecto, que el fin de utilidad pública no se ha cumplido por lo cual corresponde retrotraer el dominio a la provincia de Buenos Aires.

En realidad la Nación expropió los puertos con una finalidad que era la de desarrollar la labor portuaria. Yo entiendo que el fin de utilidad pública no se ha dejado de cumplir; se ha cumplido deficientemente, de tal manera que nosotros no podemos decir que ha sido desvirtuado el sentido de la expropiación al sostener que no ha cumplido los fines para los que fueron destinados.

Tenemos, por ejemplo, el puerto de La Plata, que funcionaba en forma precaria porque no se han hecho las obras necesarias, se ha paralizado en forma

alarmante, pero el puerto de La Plata está prestando servicios como tal, ya que aquí descarga la flota de Y. P. F.

De manera que no ha dejado de cumplir su finalidad de utilidad pública y la Nación sigue dándole el destino que tenía previsto. El caso de los otros puertos es más o menos similar; la Nación los ha paralizado en forma casi total pero no les ha cambiado el destino.

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — Pero yo entiendo que la disminución de su utilidad ha sido ostensible que ha causado un gran perjuicio a la economía de la Provincia. Por eso creo que el fin de utilidad pública no se cumple.

Sr. Schaposnik — No sé si me he explicado bien. Comparto plenamente las palabras de la doctora Rodríguez, pero quisiera que nos pusiéramos de acuerdo en un concepto. Yo estoy de acuerdo en que los puertos están casi paralizados, pero siempre han seguido utilizándose como puertos.

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — Por supuesto que no se han utilizado con un fin distinto, pero yo creo que no se cumple con el fin de utilidad pública.

Sr. Schaposnik — No sé hasta qué punto no se cumple con el fin de utilidad pública en materia de puertos.

En el caso del puerto de La Plata, por negligencia del gobierno de la Nación, que no le ha prestado los cuidados necesarios, que no lo ha hecho dragar, no puede prestar servicio para barcos de gran calado. Pero el hecho de que subsista el puerto de La Plata, como puerto de descarga de la flota de Y. P. F., significa que le está dando el destino que tenía señalado.

Deberíamos aclarar bien esto, tenemos que explicar por qué no se cumple el fin de utilidad pública. Es necesario subsanar este aspecto que a mí me parece fundamental.

Por otra parte, comparto plenamente la exposición de la doctora Rodríguez.

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — Tengo aquí documentado el movimiento del puerto de Bahía Blanca; documentado por medio de las fuerzas vivas... Aquí tengo una cantidad de telegramas enviados desde San Nicolás y un memorial que han presentado...

Sr. Schaposnik — Todo eso lo comparto. Lo que estoy tratando es ponerlos de acuerdo en un punto sobre el que tengo dudas.

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — Precisamente he consultado al doctor Villegas Basavilbaso, quien me ha dicho que apoya mi tesis, en el sentido de que el fin de utilidad pública no se ha cumplido. Lo mismo ocurre con los puertos de Rosario y Santa Fe, que se han paralizado en forma casi absoluta. En San Nicolás entra un barco por mes, y en Bahía Blanca, en el mismo término, uno o dos. Prácticamente, esos puertos están paralizados.

Sr. Schaposnik — Pero eso se ha producido a causa de las tarifas preferenciales establecidas por la Nación.

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — Esa es la causa de la absorción de la actividad de los puertos...

Sr. Schaposnik — Pero de cualquier forma la Nación va a seguir fijando las tarifas, porque la Nación habilita los puertos.

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — En este sentido el doctor Villegas Basavilbaso ha presentado un trabajo al Ministerio de Obras Públicas de la Nación, afirmando que las tarifas y tasas no pueden exceder a los gastos y al costo del puerto.

Sr. Schaposnik — Esa es una cuestión teórica. Nunca podríamos llegar a determinar si son impuestos o tasas, porque siempre lo que se paga sobrepasa a los servicios recibidos. Por eso ha impuesto la Nación tarifas diferenciales, para imponer el puerto de Buenos Aires. Este problema no se resuelve discutiendo si los puertos los deben tener la Nación o las provincias.

La imposición de tarifas diferenciales para favorecer al puerto de Buenos Aires se ha producido a raíz de gestiones de las fuerzas económicas radicadas en la Capital Federal.

Son los grandes importadores y exportadores, que tienen sus oficinas montadas en la Capital Federal y a quienes les interesa la centralización en materia portuaria, para no tener que moverse de allí, donde manejan sus intereses con los bancos, Bolsa de Comercio, aduana, etcétera; es decir, hay una serie de intereses creados que giran en torno a este problema.

Yo defiendo el principio y entiendo que lo compartimos todos, porque nos parece excelente, pero lo que no podemos dejar de encarar es la realidad presente que viene de tantos años y que nos lleva a un sistema económico que va a ser difícil romper. No nos sorpren-

de que tengamos que luchar en esta materia pero tampoco tenemos que dejar de plantearnos este problema que significa el aspecto económico a que he hecho referencia, de la centralización del puerto de Buenos Aires que no deriva solamente de causas políticas sino también económicas.

Pero en realidad la Nación no ha paralizado en forma total todos los puertos de la provincia de Buenos Aires y en ese sentido yo le encuentro al dictamen en sí — que me parece muy bueno — la posibilidad de ser atacado por el lado de que la Nación ha dejado de cumplir con los fines de utilidad pública a que estaban destinados los mismos. Creo que puede estar allí el punto vulnerable de este dictamen y por eso planteo mi duda para tratar de solucionar este aspecto. Me parece que la Nación no ha dejado de darles el destino de utilidad pública perseguido; quizá lo haya hecho deficientemente pero hay que ver si eso compromete el destino de utilidad pública y no sé si todos los puertos se encuentran en la misma situación. Entiendo que el puerto de La Plata está en situación distinta.

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — Están todos en la misma situación. El puerto de La Plata está en mejor situación que los de Bahía Blanca, San Pedro, San Nicolás, que están prácticamente muertos y me expreso así porque un puerto como el de Bahía Blanca al que llevan uno o dos barcos en el mes, es un puerto muerto. Con respecto al puerto de San Nicolás es un espectáculo brutal lo que es aquello; se han retirado los guinches de las vías adyacentes y todo se está derrumbando; el puerto de San Nicolás está derrumbado.

Es imposible que llegue un barco.

Sr. Prat — ¿Y el puerto de Bahía Blanca?

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — Era un puerto maravilloso. Yo estuve de visita en Bahía Blanca hace un mes. Tenía que salir un barco el día sábado y porque no había llegado una documentación de Buenos Aires, tuvo que permanecer en el puerto hasta el lunes. A la empresa armadora le costaba la estadía 24 mil pesos diarios.

¿Qué interés pueden tener los armadores en llevar con sus barcos cuando saben que prácticamente les cuesta una enormidad? Me parece que en esos casos está violada evidentemente la causa de utilidad pública.

9 de agosto de 1956

H. JUNTA CONSULTIVA

Sr. Prat — Es claro que el fin de la utilidad pública no se ha cumplido en la medida conveniente a la economía de la Provincia...

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — Y se ha realizado en perjuicio de la economía provincial.

Sr. Prat — ... porque la expropiación de los puertos, a favor de la Nación significó la paralización de los servicios públicos y en daño evidente a la economía provincial.

Sr. Schaposnik — Hay que dejar bien aclarado el concepto.

Sr. Prat — El objeto que se invocó para la expropiación era el de la utilidad pública. Yo propongo que en los considerandos se cambie el término «justificó» por «invocó».

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — Tiene razón el señor consejero.

Sr. Prat — Al decir «justificó» parecería que se hace una censura a la forma cómo manejaba la Provincia sus puertos. Entonces podríamos expresar que: «el objeto que se invocó para la expropiación era el de la utilidad pública».

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — La documentación que ha recibido de pobladores de Bahía Blanca constituye un verdadero clamor de esa gente.

Sr. Prat — El objeto de la utilidad pública invocada no se ha cumplido y, en cambio, le ha ocasionado un perjuicio a la economía provincial. Esto es evidente.

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — El daño a la economía provincial es evidente.

Sr. Presidente — Tiene la palabra el señor consejero Bronzini.

Sr. Bronzini — En el despacho, en uno de sus considerandos se expresa: «Que el fin de la utilidad pública no se ha cumplido»; el señor consejero Prat propone que se agregue: «en la medida conveniente a la economía de la Provincia».

Pregunto: Si esos fines se hubiesen cumplido ¿no correspondería igualmente la recuperación?

Sr. Prat — Sí, señor consejero. Por eso cambiamos la redacción del considerando anterior y decimos: «Que el objeto que se invocó para la expropiación era el de la utilidad pública, «en lugar de decir: el objeto que justificó la expropiación».

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — Tiene razón el señor consejero.

Sr. Bronzini — Aunque se diga: «El objeto que se invocó para la expropiación», me parece que no es argumento valedero, porque si el dominio público de la Provincia es imprescriptible, aunque la Nación invoque un propósito de bien público, no puede corresponder la expropiación por el Estado Nacional.

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — No corresponde la expropiación.

Sr. Bronzini — Por eso digo que aunque se haya invocado como justificación los fines de bien público, ese argumento no es valedero para la expropiación de territorio, que es del dominio de la Provincia. La Nación no puede expropiarlo.

Sr. Schaposnik — El concepto es distinto.

Sr. Bronzini — Yo no soy jurista.

Sr. Schaposnik — La Nación puede expropiar bienes del dominio privado de la Provincia.

Sr. Bronzini — Estos son bienes del dominio público provincial.

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — Así es. Son bienes del dominio público de la provincia de Buenos Aires.

Sr. Bronzini — No son bienes privados. De modo que la Nación no puede expropiar, cualquiera sea la invocación que haga, territorios que son de propiedad pública de la Provincia.

Me parece que los tres últimos considerandos del proyecto, en realidad, es ociosa en su presencia. Lo que importa es la recuperación.

Sr. Schaposnik — Quisiera preguntar a la señora de Rodríguez si tiene aquí el artículo pertinente del Código Civil.

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — ¿El 2.340? No; aquí no lo tengo.

Sr. Prat — La invocación al artículo 2.340, si por una ley de la Nación se modifica el Código Civil, significa que se viene todo al suelo como un engranaje suelto.

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — Es por eso que yo lo he encarado en esta forma.

Sr. Bronzini — Pero usted invoca el Código Civil.

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — Yo invoco el Código Civil y la Constitución. Invoco la Constitución desde el punto de vista de la expropiación.

Sr. Prat — El Código Civil puede ser modificado por una ley del Congreso.

Sr. Bronzini — Los puertos forman parte del dominio público provincial, y usted dice allí que el dominio provincial es inalienable.

Sr. Prat — La expropiación ha importado el cercenamiento. Podríamos suprimir los últimos dos incisos.

Sra. Celín Obieta de Rodríguez — No estoy de acuerdo.

Sr. Bronzini — No veo por qué habría que suprimir el último.

Sr. Prat — Entonces solamente el que se refiere a la utilidad pública.

Sra. Celín Obieta de Rodríguez — Bueno. Precisamente ese daría la posibilidad a que por un principio de autoridad pública la Nación pudiera alegar que los establecimientos nacionales de utilidad pública...

Sr. Bronzini — Usted está argumentando ahora en forma distinta a como lo hizo en su proyecto. En su penúltimo apartado, el proyecto dice —y lo dice en una forma que equivale a una razón que fundamenta el proyecto precisamente— que el fin de la utilidad pública no se ha cumplido, porque la expropiación de los puertos por la Nación significó la paralización de los servicios públicos con un evidente perjuicio para la economía de la Provincia.

Para usted es un argumento vital que la expropiación no significó un beneficio económico para la Provincia, y nosotros debemos desentendernos de ese aspecto del problema.

Para nosotros lo vital es que la tierra de utilidad pública de la Provincia es del dominio imprescriptible de la Provincia.

No importa que la Provincia haya hecho un buen o mal negocio con la Nación, desde el punto de vista económico. Su argumento está basado en el perjuicio económico que la expropiación ha significado para la Provincia, y eso aquí no interesa.

Sra. Celín Obieta de Rodríguez — ¿Cómo no va a interesar...?

Sr. Bronzini — Puede interesar desde otro punto de vista, pero es un asunto que no hace al fondo de la cuestión.

Sr. Prat — La expropiación ha importado el cercenamiento del dominio provincial, y por consiguiente de la soberanía de la Provincia, y eso es lo verdaderamente importante...

Sr. Bronzini — Eso está muy bien.

Sr. Prat — ...porque debemos reconocer expresamente, y lo venimos reconociendo, la existencia de una soberanía provincial. De acuerdo con todos los autores de esta materia, salvo alguno que otro que hacen la excepción, y consideran a las provincias como sim-

ples dependencias administrativas, la mayoría de nuestros constitucionalistas, lo mismo que los constitucionalistas norteamericanos —de donde se han tomado todas estas disposiciones— coinciden en la existencia de una soberanía provincial, que tendrá algunas limitaciones impuestas por la Constitución, pero que subsiste a pesar de haberse dictado la misma. Recuerde a propósito aquella frase célebre que se atribuye a Lincoln: «Es una unión indestructible de estados indestructibles».

Sra. Celín Obieta de Rodríguez — Exactamente.

Sr. Bronzini — Está muy bien formulado el concepto.

Sr. Prat — Está muy bien sintetizando el concepto de los dos gobiernos que se han formado.

Sra. Celín Obieta de Rodríguez — La razón por la cual yo expongo que en la expropiación de los puertos, ella no se ha cumplido a pesar de la utilidad pública, es porque la Nación podría decir: nosotros expropiamos los puertos porque había una razón de orden público, de un servicio público, pero esa justificación no existe.

Sr. Bronzini — Lo que dice la señora consejera es un argumento para la eliminación del considerando.

Sra. Celín Obieta de Rodríguez — Si yo demuestro que no ha sido cumplido el fin para el cual fué destinada...

Sr. Bronzini — Si se hubiese cumplido, este proyecto no se habría presentado.

Sr. Prat — Lo mismo con el otro artículo.

Sra. Celín Obieta de Rodríguez — Así es.

Sr. Schaposnik — Entiendo que convendría hacer un agregado que podría ser la solución. Corregido el considerando en la forma propuesta por el señor consejero Prat, yo introduciría unas palabras preliminares: que este derecho a recuperar el dominio se ve reforzado por el hecho de que el fin de utilidad pública no se ha cumplido, porque la expropiación...

Sra. Celín Obieta de Rodríguez — Muy bien.

Sr. Bronzini — Esta es la calificación gramatical jurídica que corresponde: es un argumento coadyuvante.

Sr. Schaposnik — El doctor Prat tiene la otra corrección: que este derecho a recuperar el dominio...

9 de agosto de 1956

H. JUNTA CONSULTIVA

Sr. Prat — Que el objeto que se invocó para la expropiación era el de la utilidad pública.

Sr. Schaposnik — Eso lo suprimiríamos...

Sr. Prat — Quedaría así: Que el fin de utilidad pública no se ha cumplido en la medida conveniente para la economía provincial porque la expropiación de los puertos a favor de la Nación significó la paralización de los servicios públicos, con daño evidente para la misma.

Sr. Drake — Mantenemos el otro párrafo: que la expropiación ha importado el cercenamiento del dominio provincial.

Sr. Bronzini — Eso sí.

Sr. Presidente — Por Secretaría se va a dar lectura del despacho con la nueva redacción propuesta.

— Se lee.

Quedaría así el despacho:

Considerando:

Que los puertos forman parte del dominio público provincial;

Que el dominio es imprescriptible e inalienable;

Que la expropiación de los puertos se hizo por el decreto número 10.059/43, abarcando tanto a los puertos construídos por empresas concesionarias, como a los realizados por la provincia de Buenos Aires;

Que el objeto que se invocó para la expropiación era el de la utilidad pública;

Que este derecho a recuperar el dominio se ve reforzado porque el fin de utilidad pública no se ha cumplido en la medida conveniente para la economía provincial; ya que la expropiación de los puertos a favor de la Nación significó la paralización de los servicios públicos y un daño evidente para la Provincia;

Que la expropiación ha importado el cercenamiento del dominio provincial y por consiguiente de su soberanía.

Por ello la Honorable Junta Consultiva de la provincia de Buenos Aires

RESUELVE:

Expresar que no habiéndose cumplido el fin para el cual se realizó dicha expropiación...

Sr. Bronzini — Evidentemente, hay que introducir una modificación.

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — Hay que suprimir el último párrafo que acaba de leerse y comenzar la resolución así: «Que la Provincia debe recuperar...»

Sr. Bronzini — De acuerdo, señora consejera.

Sr. Presidente — Por Secretaría se dará lectura de la resolución.

— Se lee.

La resolución queda redactada en los siguientes términos: «Que la Provincia debe recuperar el uso y goce de su pleno dominio, restableciendo su función administrativa, la policía administrativa provincial y la jurisdicción provincial, reconociendo a la Nación la facultad de reglar el comercio exterior y el establecimiento de aduanas nacionales».

Sr. Clusellas — Entiendo que el reconocimiento a la Nación de la facultad de reglar el comercio exterior, no debe ser declarado terminantemente. Habría que suprimir o modificar ese párrafo.

Sra. Celin Obieta de Rodríguez — La resolución no quedaría concluída.

Sr. Prat — Podría decirse que «sin perjuicio de la facultad de la Nación...», etcétera.

Sr. Clusellas — Estoy de acuerdo con esa redacción.

Sr. Presidente — Por Secretaría se dará lectura de la redacción definitiva de la resolución.

— Se lee.

Dice así: «Que la Provincia debe recuperar el uso y goce de su pleno dominio, restableciendo su función administrativa, la policía administrativa provincial y la jurisdicción provincial, sin perjuicio de la facultad de la Nación de reglar el comercio exterior y el establecimiento de aduanas nacionales».

Sr. Presidente — La Junta constituída en comisión debe adoptar un despacho.

Sr. Clusellas — Propongo que sea el de la comisión, que acabamos de aprobar, con modificaciones.

Sr. Presidente — Se va a votar si la Junta, constituída en comisión adopta

como texto de despacho, el producido por la comisión con las modificaciones introducidas en este debate.

— Se aprueba por unanimidad.

Sr. Presidente — Queda levantada la conferencia de la Junta en Comisión.

En consideración el despacho producido por la Junta constituida en Comisión.

Sr. Clusellas — Hago moción de que se apruebe.

Sr. Presidente — Se va a votar.

— Se aprueba por unanimidad.

Sr. Presidente — No habiendo más asuntos que tratar, queda levantada la sesión.

— Era la hora 19.

CORPUS ALZUETA.

Secretario de la H. Junta Consultiva.