

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

DIARIO DE SESIONES
DE LA
CAMARA DE DIPUTADOS

5ª SESION EXTRAORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DOCTOR ITALO B. A. PIAGGI

Secretarios: Doctor DIONISIO ONDARRA y señores CARLOS G. HUWILER
y JULIO CÉSAR GUZMÁN

Diputados presentes

Aita Antonio
Albanesi Alberto J.
Argüello Juan Antonio
Baeza Celia
Barba Luis Angel
Barone María Luisa
Baroni Antonio Alfredo
Bellelli Clodomiro
Bereilh Rolando C.
Beverati Federico F.
Bilbao Alfredo César
Bini Ermindo
Blanco Rubén Víctor M.
Brandoni Adolfo
Bravo Carlos A.
Bronzini Teodoro
Buceta Victoriano
Cantore Ernesto M.
Cárdenas Manuel B.
Carnevale Francisco
Cerizola Leandro José
Costa Benito
Crespo Federico A.
de Elías Arturo E.
Egan Norma B.
Ercilla Felipe F.
Escobar Enrique Q.
Esteves Eduardo
Faranna José

Fulco Josefina
Gaitán Victoriano A.
García Justo
Gherman Angel Pedro
Giorgi Carlos C.
Gómez Telma
González Iris Alejandra
Guerrero Pablo Ramón
Hernida Haydée
Ijurco Anacleto
Isla María Rosaura
Juárez Elena
Larrondo Alfredo
Lisazo Norberto
López Juan
López Roux Manuel
Mavini Anselmo A.
Martínez Juan Carlos
Martínez Juan José
Mercado Rubén José
Mujica Manuel Martín
Nicolini Agustín S.
Ortiz de Rozas Francisco C.
Palazzo Victorio
Parodi Emilio C.
Piaggi Italo B. A.
Pizuto María Rosa
Poli Emilio
Pologna Aurelio José
Rocca Dalmacio
Rojas Durquet José
Ronchi Edith Angélica

Rossia Vilma Magdalena
Salvo Juan Edmundo
Santos Bernardo M.
Scrocchi Alfredo Ricardo
Semeria Celia Dora
Simini Jorge Alberto
Soria Domingo E.
Valle Neemi Ermelinda
Villar Juan E.
Zubiaurre Alberto

Diputados ausentes

CON LICENCIA

Asenjo Alberto Miguel

CON AVISO

Carosella Elena
Cortázar Eleodoro M.
Filippi Luciano F.
Lagos César Mariano
López Rodolfo A.
Quiroga Oscar
Selavi Mario H.

SIN AVISO

Arana Carlos María
Barquin Arriaga José
Murias José (h.)

SUMARIO

- 1
Manifestaciones en minoría, página 1366.
- 2
Apertura de la sesión. Izamiento de la Bandera Nacional. Aprobación de la versión taquigráfica, página 1365.
- 3
Asuntos entrados. Licencias e inasistencias de los señores diputados, página 1367.
- 4
Comunicaciones del Honorable Senado destinadas a Comisión por la Presidencia, página 1367.
- 5
Despachos de Comisión, página 1367.
- 6
Sanción definitiva del proyecto de ley, en revisión, de transporte público de personas por transporte automotor, pág. 1367.
- 7
Sanción definitiva del proyecto de ley, en revisión, de expropiación de inmuebles para plaza y ampliación de la Municipalidad de Lomas de Zamora, página 1381.
- 8
Tratamiento sobre tablas y sanción definitiva del proyecto de ley aprobado con modificaciones por el Honorable Senado, de Ley General de Obras Públicas, pág. 1395.
- ASUNTOS ENTRADOS:
- 9
Proyecto de ley, en revisión, modificatorio de la Ley 5.677, de compatibilidades, página 1398.
- 10
Proyecto de ley, en revisión, de bonificaciones al personal afectado al servicio sanitario de contagiosos o alienados, página 1398.
- 11
Proyecto de ley, en revisión, de donación de tierras para la construcción del Cole-

gio Nacional, Escuela Fábrica y Musco, en Morón, página 1399.

APENDICE:

Textos definitivos, página 1400

1

MANIFESTACIONES EN MINORIA

— En la ciudad Eva Perón, a los veintidós días del mes de diciembre del año mil novecientos cincuenta y cuatro, reunidos en minoría los señores diputados en su Sala de Sesiones, bajo la Presidencia del titular, Diputado don Italo B. A. Piaggi, y siendo la hora 8 y 28, dice el

Sr. Mercado — Pido la palabra.
Sr. Presidente Piaggi — Tiene la palabra el señor Diputado Mercado.
Sr. Mercado — Teniendo conocimiento de que hay suficiente número de señores diputados en la Casa, solicito unos minutos de espera para iniciar la sesión.
Sr. Presidente Piaggi—Si hay asentimiento, así se hará.

— Asentimiento.

2

APERTURA DE LA SESION. IZAMIENTO DE LA BANDERA NACIONAL. APROBACION DE LA VERSION TAQUIGRAFICA.

— Siendo la hora 8 y 40, dice el

Sr. Presidente Piaggi—Queda abierta la sesión, con la presencia de 55 señores diputados en el Recinto y 56 en la Casa.
Invito al señor Diputado Larrondo a izar la Bandera Nacional en el mástil del recinto y al público presente a ponerse de pie.

— Puestos de pie los señores diputados y público presente, el señor Diputado Alfredo Larrondo procede a izar la Bandera Nacional. (*Aplausos*).

Sr. Presidente Piaggi — En consideración la versión taquigráfica de la sesión anterior.

Si no se hacen observaciones se dará por aprobada.

— Aprobada.

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

3

ASUNTOS ENTRADOS
LICENCIAS E INASISTENCIAS

Sr. Presidente Piaggi — Por Secretaría se dará cuenta de los asuntos entrados.

Sr. Secretario Ondarra — El señor Diputado Asenjo solicita licencia para faltar a las sesiones de la presente semana.

Sr. Presidente Piaggi — Se va a votar si se concede la licencia solicitada.

— Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente Piaggi — Se va a votar si se acuerda con goce de dieta.

— Se vota y resulta afirmativa por mayoría de dos tercios.

Sr. Secretario Ondarra — Excusan su inasistencia a la sesión de la fecha los señores diputados Carosella, Cortazar, Filippi, Lagos, López R. A., Quiroga y Selavi.

Sr. Presidente Piaggi—Se toma nota en el Diario de Sesiones.

4

COMUNICACIONES DEL HONORABLE SENADO DESTINADAS A COMISION POR LA PRESIDENCIA.

Sr. Secretario Ondarra — La Presidencia ha destinado a Comisión las siguientes comunicaciones remitidas por el Honorable Senado:

Proyecto de ley, en revisión, de modificación de la Ley 5.677, de compatibilidades.

— A la Comisión Segunda de Legislación.

—Proyecto de ley, en revisión, de modificaciones al personal afectado a servicios sanitarios de contagiosos o alienados.

— A las comisiones de Salud Pública y de Presupuesto e Impuestos.

—Proyecto de ley, en revisión, de donación de tierras para el Colegio Nacional, la Escuela Fábrica y Museo en Morón.

— A la Comisión Segunda de Hacienda.

—Comunica haber aprobado, con modificaciones, el proyecto de Ley General de Obras Públicas.

Sr. Mercado — Pido la palabra para solicitar su tratamiento sobre tablas.

Sr. Presidente Piaggi — Oportunamente le será concedida, señor Diputado.

Sr. Secretario Ondarra — Además, comunica haber sancionado el proyecto de ley de expropiación de inmuebles para desagües cloacales en Necochea.

—Comunica haber sancionado el proyecto de ley de expropiación de tierras para la construcción de caminos.

—Comunica haber sancionado el proyecto de ley de expropiación de un inmueble para los Tribunales de Mar del Plata.

—Comunica haber sancionado el proyecto de ley de expropiación de inmuebles para la estación de enlace del tránsito fluvial en la margen del Paraná de las Palmas.

Sr. Presidente Piaggi — Al Archivo, con sus antecedentes.

5

DESPACHOS DE COMISION

Sr. Secretario Ondarra — Ha sido destinado al Orden del Día por la Presidencia el siguiente despacho de Comisión:

De la Comisión Primera de Hacienda en el proyecto de ley, en revisión, de expropiación de inmuebles en Lomas de Zamora para plaza pública y ampliación de la Municipalidad.

6

SANCION DEFINITIVA DEL PROYECTO DE LEY, EN REVISION, DE TRANSPORTE PUBLICO DE PERSONAS POR TRANSPORTE AUTOMOTOR.

Sr. Presidente Piaggi—De acuerdo con la moción de preferencia aprobada en la sesión de ayer, corresponde tratar el proyecto de ley, en revisión, de transporte público de personas por transporte automotor.

Previamente por Secretaría se dará lectura del despacho de la Comisión.

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

Sr. Secretario Ondarra—(Leyendo):

(HS/74/54).

Honorable Cámara:

Vuestra Comisión Segunda de Legislación, ha considerado el proyecto de ley venido en revisión del Honorable Senado, de Transporte Público de Personas por Automotor y, por las razones que dará el miembro informante os aconseja vuestra aprobación.

Sala de la Comisión, 16 de diciembre de 1954.

Filippi, Egan, Canters, Bereilh.

En disidencia total:

Blanco, Baroni.

NOTA: Ver texto del proyecto en Asunto número 17 del Diario correspondiente al 21 de diciembre de 1954 y en el Apéndice de este Diario.

Sr. Bereilh — Pido la palabra.

Sr. Presidente Piaggi — Tiene la palabra el miembro informante de la Comisión Segunda de Legislación, señor Diputado Bereilh.

Sr. Bereilh — Señor Presidente, Honorable Cámara: Con el fin de planificar el transporte público de personas por automotor, en todo el territorio de la provincia de Buenos Aires, el Poder Ejecutivo ha remitido un proyecto de ley que está fundamentado en el Capítulo XXII del Segundo Plan Quinquenal y que tiene relación con todo lo que se refiere a transporte, teniendo en cuenta las leyes vigentes 4375, 4704 y 5105.

Este proyecto de ley, viene indudablemente, a dar una solución a un problema cuya importancia aumenta incesantemente, porque no escapa al elevado criterio de la Honorable Cámara que el transporte constituye para el Estado un motivo de constante preocupación, como que ha de ejercer una permanente vigilancia y ha de tomar intervención en la medida de sus posibilidades a efectos de subsanar errores y buscar solución a sus dificultades.

El Segundo Plan Quinquenal, en su Capítulo XXIII —Objetivo General 3— que se refiere al servicio público del transporte, dice textualmente lo siguiente: «El servicio público de transporte será prestado por el Estado y, en los casos convenientes, con la cooperación privada conducida por aquél» y dentro del mismo capítulo «Objetivo Especial

6», que se refiere a la legislación en la materia, dice: «Se actualizará la legislación vigente, a fin de responder a las exigencias actuales del transporte. Asimismo, se reglamentará convenientemente la Ley 5.616 que es la referente al Código de Tránsito».

Este proyecto de ley sufrió ligeras modificaciones en la comisión respectiva del Senado de la Provincia. Y las modificaciones consiguientes lograron agilizarlo, pero sin tocar el aspecto fundamental de su contenido.

En sus disposiciones principales establece que el contralor que ejercerá el Poder Ejecutivo será por intermedio de la Dirección de Transporte de la Provincia, vale decir, que el organismo estatal ejercerá el poder de policía a los efectos del cumplimiento de las disposiciones de esta ley.

Es conveniente hacer resaltar que se respeta en un todo la autonomía de los municipios, los que podrán seguir otorgando en su jurisdicción territorial concesiones para el transporte de pasajeros, de acuerdo a las ordenanzas vigentes. El poder de policía que ejercerá la Dirección de Transporte se ajustará en un todo a los fundamentos de esta ley.

Señor Presidente, Honorable Cámara: En virtud de lo expuesto y en nombre de la mayoría de la Comisión Segunda de Legislación, solicito el voto favorable para el proyecto de ley que estamos considerando.

Nada más.

Sr. Blanco — Pido la palabra.

Sr. Presidente Piaggi — Tiene la palabra el señor miembro informante de la minoría, Diputado Blanco.

Sr. Blanco — El sector de la Unión Cívica Radical ha suscripto el presente proyecto de ley en disidencia total.

Para explicar el sentido de esta ley y especialmente, de nuestra disidencia, debo analizar, aunque sólo sea someramente, el concepto de «servicio público», qué se entiende por servicio público. Los tratadistas de Derecho Administrativo disienten al definir el concepto de servicio público en razón de la gran importancia que tienen los servicios públicos y principalmente en que aquellos conceptos afectan principios jurídicos, económicos y políticos que hacen a la actividad del Estado. Una de las nociones más debatidas en Derecho Administrativo es el concepto de servicio público. Duguit, por ejemplo, define al Estado como una vasta federación de servicios

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

públicos; el profesor Gastón Jèze dice que toda actividad estatal importa un servicio público; Hauriou, en cambio, dice que el servicio público es una parte, gran parte por cierto, de la actividad estatal y el eminente tratadista argentino, doctor Rafael Bielsa, separa —porque sostiene que ahí está el fundamento de las grandes diferencias entre los tratadistas al definir el servicio público— el concepto de función pública, que es eminentemente abstracto, del concepto de servicio público, cuya característica fundamental es ser eminentemente concreto.

Yo voy a tomar otra definición, que ha sido avalada en el Senado de esta Provincia por el Senador Begué, y es la del tratadista Villegas Basavilbaso. Define este autor el servicio público como toda actividad directa o indirecta de la administración pública, cuyo objeto es la satisfacción de las necesidades colectivas por un procedimiento de derecho público. Entra luego a analizar las características fundamentales que tiene que reunir el servicio público y dice que son la generalidad, vale decir, que exista el concepto de usuario, especialmente en esta ley en que el usuario es el beneficiario directo e inmediato del servicio público. El servicio público de transporte automotor entra en la categoría jurídica de servicio público *uti singuli*, o sea, que existe la figura del usuario del servicio.

El requisito de igualdad se refiere a la igualdad de la prestación del servicio, y los requisitos de regularidad y continuidad especialmente este último, que es el más importante, están indicando la satisfacción regular y continua de las necesidades colectivas.

Fijado así, someramente, el concepto de servicio público, debo analizar —porque éste es el motivo fundamental de nuestra disidencia— qué entiende por servicio público la Constitución Nacional de 1949 en su artículo 40 y qué entiende la Constitución Provincial del año 1949 en su artículo 34. Para ello debemos recurrir a las expresiones vertidas en la Convención Reformadora Constituyente. El concepto de servicio público fué fijado por el convencional Sampay al fundamentar el artículo 40 de la Constitución Nacional, cuyo texto es igual al artículo 34 de la Constitución de la Provincia. En la parte referente a los servicios públicos, el artículo 40 dice: «Los servicios públicos pertenecen origina-

riamente al Estado y bajo ningún concepto podrán ser enajenados o concedidos para su explotación. Los que se hallaren en poder de particulares serán transferidos al Estado mediante compra o expropiación con indemnización previa cuando la ley nacional lo determine».

Se establece, después, el procedimiento para la fijación de precios, que no interesa destacar en el asunto que estamos tratando.

Refiriéndose a este artículo, el señor convencional Sampay afirma que los servicios públicos pertenecen originariamente al Estado y la explotación en el sistema de la Constitución del año 1949 es exclusiva y directamente por el Estado. Dice el convencional Sampay: «La prestación de los servicios públicos es una de las funciones principales del Estado que es gerente del bien común». Tal es, señor Presidente, que se ha omitido en la Constitución, con este sistema rígido, toda otra cooperación en la explotación de los servicios públicos y debo señalar el hecho ilustrativo de que la Subcomisión 4ª de la Convención Reformadora Constituyente que trataba este punto de los servicios públicos, en el Acta 3ª donde analiza el aspecto de los mismos, afirma que la prestación de los servicios de referencia debe ser por el Estado. Y agrega, esa misma acta: «salvo el caso, —que califica como excepción—, de la prestación de los servicios por intermedio de cooperativas, cuando se trate del problema de pequeños núcleos de población».

Pero la verdad es que esta afirmación de la Subcomisión 4ª no se tuvo en cuenta en la redacción definitiva del artículo 40, donde se omitió esta inclusión de las cooperativas en la prestación de los servicios públicos e incluso, señala el propio tratadista Villegas Basavilbaso, analizando este aspecto constitucional, que las cooperativas no están incluidas en la redacción terminante y rígida que los convencionales constituyentes del año 1949 dieron al artículo 40.

Por otra parte, en el año 1949, el Presidente de la República al leer su mensaje ante el Congreso Nacional, el 19 de mayo, refiriéndose a los servicios públicos dice: «Las nuevas disposiciones rechazan y prohíben todas las formas de delegación de los servicios públicos, inclusive, las que pretenden consumarse mediante un simple permiso o una autorización precaria». Agrega el señor

Presidente, que se propone cumplir en todo el objetivo del artículo 40 de la Constitución Nacional y dice: «Es mi firme y decidido propósito rescatar para el Estado todos aquellos servicios que interesen a la comunidad y que aún se encuentren en manos de particulares por obra de las concesiones, permisos o autorizaciones».

Es terminante el concepto presidencial emitido en el año 1949, año que yo llamaría la dorada época del peronismo en materia económica.

Al hacerse, en la Cámara de Diputados de la Nación el debate sobre la compra de la empresa Dodero, el ex ministro de Hacienda, doctor Cereijo volvió a ratificar esta interpretación contundente del artículo 40 y señaló al analizar el tercer párrafo, del artículo mencionado de la Constitución Nacional, que comprende todos los servicios públicos prestados con concesión, permiso o simple autorización administrativa.

El proyecto de ley que aquí analizamos y que motiva nuestra disidencia fundamental, comienza por violar el artículo 40 de la Constitución Nacional y el artículo 34 de la Constitución Provincial. Las viola expresamente en el artículo 13 que instituye el régimen de los permisos precarios y especialmente en el 19. Pero es que, en realidad, el sistema que impone la ley que estamos tratando, instituye un sistema de permisos precarios para la explotación de los servicios públicos por particulares? Yo entiendo que no, señor Presidente. Afirmo que el sistema que instituye el proyecto de ley es el de las concesiones. En el aspecto doctrinario y práctico se está ante una vulgar aprobación del sistema de concesiones, pero como el oficialismo no quiere usar esta palabra, especialmente porque choca rotundamente contra el artículo 40 de la Constitución Nacional y el artículo 34 de la Constitución de la Provincia, ha descubierto lo que se llama, según ellos, una nueva figura jurídica, que es la de los permisos precarios, figura jurídica que no es tan nueva, pero que tampoco en esta ley reúne los requisitos jurídicos necesarios para que este sistema sea el de los permisos precarios.

Vamos a analizar las opiniones de los jueces actuales, como en el caso del fundamentado voto dado en la Cámara Nacional de la Capital Federal por el Juez señor Consoli. Al analizar la figura del permiso precario dice el Juez se-

ñor Consoli: «La noción de plazo fijo es inherente a la figura jurídica de la concesión y por completo extraña la del permiso». El sistema que introduce el proyecto de ley que analizamos en el artículo 19, fija como plazo para lo que se llama permiso precario, el término de cinco años, que se puede renovar en forma indefinida. De modo que esta sola afirmación de la ley y los fallos que han dado los jueces actuales indican que no hay sistema de permisos precarios, como pretende indicarlo el artículo 19, sino que es una verdadera concesión.

Por su parte, ese concepto lo ha ratificado la Corte Suprema Nacional en diversos fallos, entre ellos, en el caso de Otonello Hermanos que lleva fecha 30 de abril de 1953 —señalo la proximidad en el tiempo de esa fecha— en el cual la Suprema Corte afirma que los permisos precarios tienen como característica el derecho de la autoridad concedente de ponerles término en cualquier momento sin obligación indemnizatoria de ninguna especie.

El sistema del artículo 19 del proyecto representa una verdadera concesión y no un permiso precario porque, de acuerdo con el texto del artículo, el Estado, cuando desea revocar el permiso concedido primitivamente, tiene que llenar una serie de condiciones enumeradas en el artículo 19, de modo que no queda llenado ese requisito que la Suprema Corte Nacional exige como característica fundamental de la condición jurídica de los permisos precarios.

Por otra parte, al hacer este análisis, no hacemos otra cosa que afirmarnos en otro fallo de la Suprema Corte, la que al referirse a este léxico siempre cambiante del derecho administrativo, dice que no hay que estar de acuerdo con las definiciones, sino que hay que analizar la estructura jurídica de la ley o el caso dado y resolver de acuerdo con ese análisis profundo y no de acuerdo con la definición que pueda tener el caso.

Por otra parte, la ley fija en los artículos 9 y 10, lisa y llanamente, una delegación de facultades al Poder Ejecutivo por parte de esta Honorable Legislatura. Dicha delegación de facultades también viola el artículo 74 inciso 9) de la Constitución de la Provincia, que establece como facultad de este Poder Legislativo la de ejercer una legislación exclusiva sobre los servicios públicos de propiedad de la Provincia, o explotados por

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

sus organismos administrativos, o que liguen dos o más partidos entre sí.

Nosotros nos oponemos a que la ley lleve estos artículos 9 y 10 porque de la propia lectura de los artículos y especialmente del artículo 10, surge esta innecesaria declinación de facultades del Poder Legislativo de la Provincia.

Objetamos el artículo 13 en cuanto fija el régimen de los permisos precarios; objetamos el artículo 19 que establece el plazo de cinco años para el permiso precario por parte del Estado; y especialmente el artículo 26 que permite que el permisionario pueda desistir después de haber usufructuado el servicio por un mínimo de dos años, sin exponer motivo que lo induzca a ese abandono del servicio. Es una situación en que surge evidentemente la desproporción de obligaciones y responsabilidades por parte del Estado y del particular. El Estado para dejar sin efecto la concesión del permiso precario, según el artículo 19, tiene que comprobar incumplimiento de la obligación por parte del permisionario, deficiencias graves del servicio por razones de interés público, previo sumario.

Vale decir, que el particular puede abandonar en cualquier momento el servicio, basta que tenga dos años en su ejercicio, mientras que el Estado tiene que atenerse al texto del artículo 19.

En el comienzo de su exposición el Diputado Bereilh, al informar por la mayoría se refirió también al sistema de planificación que introduce la ley. Yo no voy a ahondar en el concepto de planificación, pero la verdad es que esta planificación es puramente burocrática, mientras que aquélla por la cual postula nuestro sector es la planificación democrática.

En la ley se olvida, por ejemplo, al usuario. Este no tiene ningún derecho legal, carece de toda defensa el castigado usuario de los servicios públicos en la República Argentina. Esta ley no le da ninguna participación en la mejora de los servicios ni derecho alguno.

Señaló también el señor Diputado Bereilh que esta ley respeta las autonomías municipales al fijar que los servicios que se presten dentro de un partido son de legislación exclusiva del municipio. Por otra parte, en eso no hace más que respetar el artículo 24 de la Ley Orgánica de Municipalidades, número 5.542, que establece como facultad del Concejo Deliberante, en el inciso 4), las actividades del transporte en gene-

ral, excepto los afectados a un servicio nacional o provincial.

Pero esta ley también peca de defectos con respecto a los municipios. No da la debida ingerencia a un problema en que los municipios debieran intervenir y es que la propia Ley Orgánica, en el artículo 46 les da participación. Es el caso de un servicio público de transporte que ligue a dos municipios. De acuerdo con el artículo 46 de la Ley 5.542, tratándose de servicios que puedan tener vinculaciones con las leyes y planes provinciales, el Concejo deberá proceder a convenir con el Poder Ejecutivo las coordinaciones necesarias.

La verdad es que por el texto de la ley que tratamos no se da ingerencia para que dos municipios puedan ponerse de acuerdo en la explotación de un servicio automotor para el transporte de personas entre esos dos municipios, y hay muchas razones de urgencia que la ley debiera haber contemplado para que las municipalidades arbitraran los medios para la prestación urgente de esos servicios de uso, ad referendum de la resolución de la Dirección del Transporte.

Esta facultad no está en la ley y se obliga, incluso, a que en la práctica dos municipalidades se hayan puesto de acuerdo y cada una autoriza el servicio hasta el límite de la otra municipalidad. Y si esa situación de hecho la hubieran contemplado quienes han redactado este proyecto de ley, sería mucho mejor y permitiría esos planes de contacto de dos municipalidades que conocen la situación de hecho y, especialmente, importantes razones de lugar. Hay casos prácticos en la Provincia de que existen servicios que se están prestando en esta forma, sin autorización de la Dirección del Transporte, porque las municipalidades han facilitado el terreno con sus respectivas ordenanzas.

Entiendo, señor Presidente, que he fundamentado en profundidad hasta dónde llega nuestra disidencia total, especialmente en cuanto esta ley viola la Constitución Nacional y la Constitución Provincial. Pero la verdad es que esta ley no viene sola. Hace unos días se ha reunido esta misma Legislatura para aprobar la Ley de Obras Públicas, en cuyo artículo 16 se dan tremendas facultades al Gobernador de la Provincia para licitar obras públicas.

Si vemos panorámicamente cuál es la situación de la economía argentina, encontraremos que se omite considerar co-

mo servicio público al servicio de radio-difusión y que se han dado graciosas concesiones para su explotación. Si consideramos la no recuperación de los servicios eléctricos en el país y en la Provincia, y especialmente, también, la situación respecto de los minerales estratégicos y del petróleo —el debatido problema del petróleo— y los problemas del transporte, vemos que el peronismo actualmente está en una etapa de desnacionalizar la economía argentina.

Entiendo que este proyecto de ley no hace más que ratificar ese abandono de las concepciones doctrinarias peronistas del año 1949, las cuales están patentizadas en el artículo 40 de la Constitución Nacional y en el artículo 34 de la Constitución de la Provincia, de modo que el proyecto en materia de servicios públicos, importa lisa y llanamente un retroceso peronista en el año 1954.

Por todas estas razones, señor Presidente, nuestro sector va a votar negativamente este proyecto de ley, sin perjuicio de proponer supresiones y modificaciones del texto de la ley en la discusión en particular.

Nada más.

Sr. Bravo — Pido la palabra.

Sr. Presidente Piaggi — Tiene la palabra el señor Diputado Bravo.

Sr. Bravo — Las razones constitucionales que hacen objetable por la representación radical el proyecto de ley que consideramos, han sido expresadas admirablemente por el señor Diputado Blanco.

El miembro informante de la mayoría, señor Diputado Bereilh, al iniciar su exposición, consignó en forma contundente la importancia extraordinaria que tiene esta ley del transporte automotor de pasajeros, no sólo en la provincia de Buenos Aires, sino en el país.

El problema del transporte es uno de los más importantes y quizá el que más preocupa a los hombres de gobierno en la actualidad, no sólo en Argentina —por razones especiales y acaso accidentales—, sino en todos los países del orbe. Y es también uno de los problemas que se presenta como el más agudo y de difícil solución porque el transporte automotor de pasajeros no se relaciona exclusivamente con la traslación de las personas de un lugar a otro de un territorio determinado, sino que abarca una serie extraordinaria de problemas, como los de urbanismo, los financieros, los problemas jurídicos e inclusive, sociales, que

no son únicamente los de aquellas personas que prestan servicios en los transportes, sino también de los usuarios de los mismos, en los que incide de manera extraordinaria, llegando la complejidad hasta presentar problemas de urbanismo, relacionados con los de higiene y habitación. Estos problemas tienen en la Argentina, y en especial, en los centros poblados cerca de las grandes ciudades, extraordinaria y capital importancia.

Son las ciudades argentinas, según las describe Martínez Estrada, en su «Radiografía de la Pampa», y lo confirman todos los tratadistas que a ellas se han referido, ciudades casi iguales, achatadas, que crecen en extensión pero no en altura. Y esa extraordinaria extensión, nos ha llevado a agravar el problema del transporte, que se torna cada día más costoso por la distancia a recorrer y por su incidencia en la distribución, todo lo que contribuye a que cada día sea más difícil.

Es bien cierto que al hablar del problema del transporte y en la presuntuosa enunciación de que el proyecto procura la planificación de los mismos, que debemos hacer, rápida y someramente, una descripción de otro medio de transporte de pasajeros, cual es el ferrocarril.

Es de todos conocida la forma en que los ferrocarriles, precedidos por la iniciativa privada argentina primero; bajo el símbolo del imperialismo inglés, después, se extendieron en forma de abanico por toda la pampa argentina, y partiendo de ese punto neurálgico de nuestra economía, que fué la ciudad capital, llegaron hacia las extensiones que esperaban afanosas la transformación de la riqueza primaria. Era la formación de grandes ideales y la realización de grandes esperanzas.

Fueron, así lo dijo Roosevelt refiriéndose a los ferrocarriles norteamericanos, una avanzada revolucionaria, una avanzada de transformación y una avanzada extraordinaria de progreso. Lo mismo aconteció aquí. Y la presuntuosa leyenda que un día llevó «La Porteña» «voy a Chile» se convierte en el afán de hermanar Buenos Aires con el resto del país en un simbólico «acercar Buenos Aires con la llanura» y, tal vez con el resto del continente con el correr de los años. Pero cuando los ferrocarriles abandonan su posición progresista y se convierten en una rémora para el país, fué frustrada la esperanza argentina, y surge, ipso facto, el afán de que el país se dedique

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

de lleno a dar al problema de la extraordinaria concentración demográfica, económica e industrial, de Buenos Aires, soluciones adecuadas.

La Unión Cívica Radical, desde hace muchos años sostuvo la necesidad de planificar la distribución de los transportes en el país. Y en la plataforma sancionada por la Honorable Convención celebrada en el año 1937, estableció en un capítulo especial de «Economía, Finanzas y Administración», que era necesaria «la creación de un organismo superior de la economía nacional, tendiente a asegurar especialmente el contralor de la producción y distribución de la riqueza, integrado por representantes de todos los organismos interesados en el progreso económico de la misma». Y posteriores plataformas y enunciados partidarios, coincidieron en la necesidad de planificar y coordinar muchos aspectos de la vida nacional. En vísperas de la guerra anterior, en el año 1914, más o menos, época en que se inicia la involución de los ferrocarriles, es que nace como esperanza transformadora el automotor, que por los medios de movilidad, por la forma de producción, por el modo de prestar el servicio, aparece en el país y en manos del capital americano como un competidor fácil de los ferrocarriles que estaban en manos de los capitales británicos. Y a través de todo el país se van trazando y construyendo los caminos que en muchos recorridos son paralelos al trazado de la red ferroviaria de la Nación, y se inicia un proceso de competencia, que en un momento determinado y para felicidad nuestra, fué superado por la situación internacional. Llega entonces la nacionalización de los ferrocarriles argentinos, y todas aquellas expresiones, aquellas formulaciones que habían hecho los hombres argentinos en la doctrina y en la prensa, inclusive los que habían sostenido desde la cátedra de que la concentración extraordinaria de Buenos Aires debía tener soluciones a través de una planificación inteligente de los servicios de transportes, se vé frustrada porque el gobierno nacional mantuvo en su exacta estructura el arquetipo que había ideado el capital británico en el trazado de los ferrocarriles argentinos, de concepción capitalista.

Sr. Mercado — ¿Me permite una interrupción, señor Diputado?

Sr. Bravo — Sí, señor Diputado.

Sr. Mercado — Evidentemente el señor Diputado Bravo está realizando una

incursión en un aspecto fundamentalmente ligado al proceso de liberación económica que vive el país por obra de nuestro Presidente. Está realizando un análisis de la estructura y trazado de nuestros ferrocarriles, durante el período de explotación por parte de capitales británicos.

A través de su exposición advertí alguna expresión, creo que la de rémora, para referirse al momento en que el ferrocarril de capital británico, fué nacionalizado por decisión del actual gobierno...

Sr. Bravo — Cuando hablo y uso la expresión rémora, es para consignar que el ferrocarril deja de cumplir, de realizar esa etapa progresiva, creadora de riqueza y de adelanto del país que había sido hasta 1914, más o menos, época en que se produce un estancamiento del ferrocarril que no llega a solucionar los problemas económicos del resto del país, ni de Buenos Aires, que tampoco los solucionan leyes como la que estamos considerando; simples leyes del transporte automotor, meramente orgánicas y nada más.

Sr. Mercado — Prácticamente, en lo que va de su exposición, usted no coincide con el proceso de nacionalización de los ferrocarriles y entonces, en cierta forma, tiene expresiones plausibles respecto del trazado de nuestros ferrocarriles o de sus características, bajo la égida del capital británico.

Sr. Marini — ¿Concepto plausible con respecto al trazado?

Sr. Mercado — Con respecto al trazado, ha hablado del trazado en abanico. Este trazado en abanico fué una de las características del ferrocarril de capital británico, que evidentemente contribuyó a agudizar el problema de la centralización de las grandes urbes, una de ellas nuestra Capital Federal, y que paralelamente a ese trazado en abanico, el Estado realizaba sus líneas, destinadas precisamente a vincular sectores físicos, sectores urbanos, en cuya explotación lógicamente debían tener pérdidas, porque estaban destinadas a vincular exclusivamente núcleos de población y no a satisfacer los intereses de quienes previamente habían invertido ese capital en forma de ferrocarriles, trazando sus líneas en el sector de la pampa húmeda y regulando la economía agropecuaria argentina.

Esa es la historia de los ferrocarriles argentinos historia a la cual nadie se re-

fiere mejor en forma más documentada que el doctor Raúl Scalabrini Ortiz, en un trabajo en el que expone precisamente la historia de los ferrocarriles argentinos.

Sr. Blanco — Pero en este mismo recinto hemos debatido ese problema en oportunidad de considerar la situación del ex Ferrocarril Provincial y hemos señalado que el oficialismo no ha corregido ninguno de esos defectos.

Sr. Mercado — ¿Y el trazado del Ferrocarril Eva Perón a Río Turbio no es una corrección?

Sr. Blanco — Es una excepción.

Sr. Mercado — ¿El trazado de esa línea no es acaso una corrección? ¿Podía interesarle al capital británico que nosotros tuviéramos una línea ferroviaria a Río Turbio que nos permitiera extraer nuestro carbón en lugar de comprárselo a ellos?

Sr. Blanco — Ciertamente que no.

Sr. Mercado — ¿Y las líneas de fomento del Noroeste? ¿Y la recuperación de nuestros ferrocarriles, su compra en un momento oportuno?

En un trabajo de un ex embajador inglés, David Kelly, él mismo se expresa favorablemente respecto a la oportunidad en que fué realizada dicha operación. No podemos en escasos años superar los inconvenientes que el transporte crea por razones de desgaste del material. La incorporación de motores Diesel, nuevas máquinas de vapor, etc., una mejor planificación, se van cumpliendo en forma hartamente plausible.

Nosotros no tenemos una línea ferroviaria que una la Quiaca con Cabo de Hornos en un trazado recto de norte a sur. ¿Por qué? Porque al capital que en ese momento se invertía en el trazado de nuestras líneas, algunas de las cuales en un momento determinado fueron reguladas por el capital británico —cosa que ustedes saben perfectamente— no le convenía. Por ejemplo en la operación realizada con la línea del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires a Trenque Lauquen, con la firma Western Railwar que ganó muchos pesos sin gastar un centavo. Ese ferrocarril tenía 1.000 kilómetros de extensión y la compra la efectuó haciéndose cargo de tres empréstitos de la Provincia de Buenos Aires que totalizaban 4.955.000 pesos. El precio de venta se estipuló en 8 millones de libras esterlinas. Vendió la mitad al Ferrocarril Gran Sud y Ferrocarril Central Argentino en 3.200.000 y con el dinero que

recibió pagó lo adquirido y se quedó con 500 kilómetros sin gastar un centavo, obteniendo una ganancia efectiva de 113.513 pesos.

Esa fué la característica fiel de esa etapa de la vida nacional, muy bien comentada por Raúl Scalabrini Ortiz, quien transcribe también un discurso que pronunciara en 1885 el ex Presidente argentino Julio Argentino Roca, al inaugurar el tramo Mendoza-San Juan, y es una lástima que muchos de esos discursos que formaron grandilocuentes enunciaciones de una etapa, no se transformaran en realidad tangible de nuestra nacionalidad. Decía el Presidente Roca, que los argentinos debían sentirse orgullosos por el trazado de esa línea ferroviaria, llevada a cabo por técnicos argentinos y por capitales argentinos, y que el país esperaba que esos ferrocarriles progresaran y que aspiraba también a que llegara el instante en que nuestra materia prima sea totalmente elaborada en el país, hasta adquirir el grado de perfeccionamiento industrial necesario para satisfacer nuestras más fundamentales necesidades y no vivir en la incertidumbre de que frente a una guerra mundial, se nos materializara la triste realidad de carecer de elementos manufacturados que el país no estaba en condiciones de elaborar. Se trata de un discurso pronunciado en términos de independencia económica y este discurso fué pronunciado por Julio Argentino Roca en el año 1885. Pero a los cinco años de tales enunciaciones —en 1890—, le regalamos a la Western Railway, 500 kilómetros de ferrocarril, de un ferrocarril iniciado en la presidencia del General Mitre en el año 1865, por capitales e ingenieros criollos. Fué un discurso de independencia económica que expresó una aspiración concreta hacia la auto-suficiencia del país, sin que esto signifique para nosotros la pretensión de alcanzar la autarquía que equivale a bastarse a sí mismo. Tampoco aspiramos nosotros, por supuesto, a un aislamiento total, pues buscamos la vinculación con todos los pueblos del mundo, lo mismo en lo económico, que en lo político. No formaremos una ínsula aislada.

Finalmente, quiero expresar que la nacionalización de los ferrocarriles fué una medida oportuna y argentina de gobierno. El tiempo permitirá, con nuevas líneas, ver la necesidad de romper ese sistema de abanico que tanto con-

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

tribuyó a la centralización de grandes urbes.

Sr. Blanco — Eso ya lo dijimos en el Recinto.

Sr. Mercado — Este es el aspecto que yo quería destacar porque lo considero muy ligado a nuestra obra de recuperación patrimonial.

Sr. Presidente Piaggi — Continúa con la palabra el señor Diputado Bravo.

Sr. Bravo — De todas maneras tendré que referirme al trazado de los ferrocarriles argentinos, para hacer una comparación con la ley del transporte automotor de pasajeros. Los hechos que con claridad ha expresado el señor Presidente del bloque mayoritario, fueron también consignados en una exposición hecha por el señor Diputado Blanco y son perfectamente conocidos por los diputados que están informando este proyecto. Yo no quise ahondar en el problema porque no venía al caso tratar el trazado de los ferrocarriles nacionales. Sólo me interesaba dejar constancia de que los ferrocarriles de capital británico se planearon en forma de abanico, es decir, con un espíritu exclusivamente comercial, para llevar y traer productos, para levantar riqueza argentina, pero nunca con un espíritu de fomento, creador o transformador de riqueza.

Es de lealtad reconocer que mucho de lo que es el campo argentino se debe a la obra de los ferrocarriles de capitales británicos. Pero también es verdad, verdad incontestable, que muchos de los males de que padecemos los argentinos, que la causa de lo mucho que no se ha hecho y que debió hacerse es culpa de esos mismos capitales foráneos. Por eso cuando el gobierno nacional inició la adquisición de los ferrocarriles para llegar a la nacionalización de los servicios públicos de transporte, la iniciativa contó con el apoyo y la simpatía de la Unión Cívica Radical, es de lealtad reconocerlo, pues las diferencias o disidencias nunca se refirieron a lo fundamental, sino a algunos aspectos accesorios, como ser el precio o a la forma de pago, pues no queríamos hacer un último favor a los capitales británicos. Pero lo cierto es que planeados en esa forma tan antieconómica para el país, los ferrocarriles continúan hoy tal como hace más de cincuenta años. No se han trazado vías...

Sr. Argüello — Eso no es exacto.

Sr. Simini — ¿Me permite una interrupción el señor Diputado?

Sr. Bravo — Siempre que sea brevísima, se la permito.

Sr. Simini — Lo que acaba de manifestar el señor Diputado, no es cierto, porque el gobierno del General Perón ha construido el ferrocarril que fué el sueño de Hipólito Irigoyen. El gobierno del General Perón ha hecho la línea Río Turbio y en este momento se está construyendo una línea por Neuquén que nos va a unir con Chile. De modo, señor Diputado, que en el lapso de siete u ocho años de gobierno peronista no se puede pretender que se hayan reestructurado ni transformado todas las líneas ferroviarias.

Sr. Marini — La obra de Irigoyen en materia de ferrocarriles es de cien a uno con respecto a la obra del gobierno peronista. Se puede demostrar esto con cifras en cualquier momento.

Sr. Mercado — Los señores diputados no tienen en cuenta la compra de los ferrocarriles por el gobierno nacional ni la obra de recuperación.

Sr. Simini — Para la oposición eso no vale nada.

Sr. Mercado — Nosotros nacionalizamos los ferrocarriles para evitarlos a los opositores que desde la tribuna sigan pidiendo la nacionalización de los ferrocarriles.

Sr. Marini — El señor Diputado Mercado sabe bien que los capitalistas ingleses, como todos los capitalistas internacionales, no tienen interés en inversiones que se refieren a servicios públicos de otros países. Los ingleses en aquel momento estaban clamando por desprenderse del lastre de estos ferrocarriles. Nosotros estábamos de acuerdo en el fondo del asunto, en la nacionalización de los ferrocarriles, en la cual había que contemplar dos factores: el del precio y el de la oportunidad. Tal vez en aquel momento a nosotros nos hubiera gustado más que hubiesen actuado hombres más inteligentes y que ese dinero que se invirtió en la adquisición de los ferrocarriles se hubiese destinado a comprar los elementos necesarios para la industria del petróleo nacional con lo que se hubiese evitado la situación por la que atravesamos en este momento.

Sra. Fulco — ¿Por qué no lo hicieron ustedes cuando estaban en el gobierno?

Sr. Bravo — Ante todo ruego a la Presidencia descuenta del lapso de que dispongo los minutos de las interrupciones.

Antes de continuar con mi exposición, deseo responder al señor Diputado Mercado. La magnitud e importancia de las obras ferroviarias que se están realizando y que acaba de enunciar el señor Diputado del bloque mayoritario, comparada con la extraordinaria obra que debe cumplirse, nos demuestra que la solución que ha dado el gobierno nacional peronista son como gotas de agua en un desierto de arena.

Lo cierto es que la planificación de los ferrocarriles en forma seria y acorde con las exigencias del país, no se ha hecho.

Sr. Mercado — Déjenos tiempo, señor Diputado. No podemos hacer en diez años lo que no se hizo en cien.

Sr. Bravo — Este proyecto de ley, en los artículos 8º, 9º y 10, presuntamente habla de planificación y coordinación. Nosotros estamos de acuerdo con la planificación y consideramos que es una necesidad impostergable la coordinación de los servicios de transporte; pero este proyecto, en la forma en que está redactado, no planifica los servicios de transporte automotor de la provincia de Buenos Aires; este proyecto los recoge tal cual se encuentran y tal cual se fueren gestando al calor de la iniciativa privada, que es heterogénea, caprichosa e interesada.

La planificación es un concepto integral. Para planificar el servicio de transporte automotor hay que considerar en general las necesidades de la provincia de Buenos Aires; hay que relacionarlo directamente con los transportes aéreos, con los transportes por ferrocarril y con los transportes fluviales y marítimos. Este proyecto de ley nada dice al respecto y lo que se establece en el capítulo de «planificación» nos está demostrando que esto será una ley orgánica más de la provincia de Buenos Aires.

En general el proyecto de ley se refiere a los permisos, a los requisitos necesarios para obtenerlos, a los derechos y deberes de las partes contratantes, pero de la planificación integral no dice absolutamente nada. Y lo mismo acontece con la coordinación. Los transportes de pasajeros de Buenos Aires no están, en la actualidad, condicionados a las exigencias de la población ni se ha llegado en este gobierno a dar una solución a los mismos, no obstante haber existido, con anterioridad, otras leyes que organizan los transportes, pero que

no los planifican ni coordinan, como pretende sin lograrlo esta ley.

No poseemos los datos estadísticos, que son pocos y por otra parte, poco claros; pero las estadísticas que nos permite recoger la observación directa, nos llevan a la conclusión de que en la provincia de Buenos Aires, para trasladarse entre lugares que no están ligados directamente con la Capital Federal, sino en forma transversal, existe un verdadero problema para viajar. Es cuestión de llegar a un pueblo y entonces tener que permanecer largas horas esperando pacientemente el colectivo que lo ha de trasladar a uno al lugar de destino. No hay servicio eficaz, rápido y eficiente.

La planificación es el establecimiento también de grandes estaciones terminales. A este respecto me parece que el Plan Quinquenal de la provincia de Buenos Aires, a pesar de sus generalidades, enfoca mejor que esta ley el problema, ya que consigna en los objetivos especiales el establecimiento de cuatro estaciones terminales. Planificar es también el establecimiento de escuelas técnicas de enseñanza del personal que debe atender estos servicios de transporte de pasajeros por automotor y que son de extraordinaria importancia, de tanta trascendencia como que el monto de los capitales invertidos en el mismo ya que debe considerarse al camino como un capital al servicio del transporte automotor, es elevado el monto de los capitales invertidos en los mismos: alcanza al 10 por ciento de la riqueza nacional y supera en mucho, a la importancia de los capitales ferroviarios.

Luego, sintetizando, la ley de transporte automotor es una ley orgánica más en la provincia de Buenos Aires y nada más.

En cuanto a las tarifas, este aspecto del problema merece también una seria objeción de la bancada Radical. Delega en organismos burocráticos la fijación de las tarifas y ni siquiera establece las bases fundamentales que deben tenerse en cuenta para fijarlas. Habla que deben ser kilométricas, y es conocidísimo el problema de que no todos los kilómetros son iguales en el transporte automotor.

Sr. Carnevale — ¿Puede precisar con más claridad ese concepto, señor Diputado?

Sr. Bravo — Hay recorridos en caminos blandos...

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

Sr. Carnevale — ¿El señor Diputado se refiere al cuentakilómetros o a los kilómetros en sí?

Sr. Bravo — No me interrumpa con chistes, señor Diputado.

Sr. Bronzini — Aclárele al señor Diputado, porque no ha entendido.

Sr. Carnevale — Es que necesito que me aclare porque no se entiende.

Sr. Barba — El señor Diputado no conoce como se planifican las tarifas en los intercomunales y en los caminos de tierra. Yo le voy a hacer una aclaración, porque el señor Diputado ha incurrido en un error.

Sr. Bravo — Señor Diputado: Yo no deseo hacer perder tiempo a la Cámara dándole una serie de datos que tengo aquí. Por otra parte, existe un libro español recientemente llegado al país que en forma matemática con reglas algebraicas establece cómo se fijan las tarifas, pero yo quiero expresar conceptos generales.

Sr. Barba — Yo quiero informarle al señor Diputado, para que no incurra en error, la forma cómo el gobierno peronista ha encarado y resuelto este problema. En todos los intercomunales hay líneas directas, porque no hay regularización de colectivos, y usted sabe perfectamente bien que no había aptitud de pasajeros para hacer el recorrido más a menudo, ya que entonces, ¿a dónde se elevaría el costo?

Sr. Bravo — Ese es un criterio capitalista que no me interesa, porque es hablar de pérdidas y ganancias.

Sr. Barba — ¿Cómo que no le interesa? Si usted no cuida el transporte...

Sr. Bravo — Si el señor Diputado tiene la amabilidad de escucharme brevemente, se va a dar cuenta de qué es lo que quiero significar.

Sr. Barba — Yo sólo quería hacer una acotación a los efectos de evitarle al señor Diputado que incurra en el error en que está incurriendo.

Sr. Blanco — Las tarifas de los transportes están planificadas...

Sr. Bravo — Expresaba, señor Presidente, que no todos los kilómetros son iguales. Hay recorridos que ofrecen a los vehículos automotores mayor resistencia al traslado y devengan mayores costos. Hay recorridos que se hacen en caminos de tierra, en posibilidades anti-económicas en algunos aspectos. Hay recorridos que se hacen sobre autopistas, que aquí están anunciadas como una cosa futura, pero cuya iniciación todavía no hemos visto. Hay recorridos a

realizarse en las grandes rutas de acceso a los grandes centros urbanos. Todo ello establece una diferenciación en cuanto a la fijación de las tarifas de transporte. Y, no obstante ello, todos esos recorridos serán kilométricos.

Hay otra cosa: ¿Cómo se va a establecer el capital inicial? La ley no dice absolutamente nada. ¿Se tomará como base el gasto que devengue la adquisición del total de los colectivos o de los microómnibus de una empresa o de todas las empresas de una región determinada, o se fijará tomando como base los gastos que devengue cada unidad? La ley guarda absoluto silencio al respecto y delega todas estas facultades en un organismo burocrático, que tendrá una extraordinaria amplitud para desenvolverse y fijará las bases de las tarifas excediendo las atribuciones que le corresponderá a ese organismo como dependiente del Poder Ejecutivo, porque estas facultades son propias y naturales del Poder Legislativo. Coordinará y planificará, en el hipotético caso de que lo llegue a realizar ese organismo, los servicios de transportes de Buenos Aires en la forma que crea conveniente, excediéndose igualmente en sus atribuciones.

Todas estas razones, porque deseo abreviar, y los artículos observados por el señor Diputado Blanco, inducen a la bancada Radical a votar en contra de esta ley y fijar la esperanza de que algún día ese organismo planificador, del que forma parte el señor Diputado Simini, tenga en cuenta todas estas razones.

Sr. Simini — Es completamente arbitraria la afirmación del señor Diputado.

Sr. Blanco — ¿No hay un organismo nacional de planeamiento del que el señor Diputado formaba parte? ¿El Plan Quinquenal de la provincia de Buenos Aires dónde se gestó? ¿En reunión de qué delegados?

Sr. Simini — No, eso es otra cosa. No formaba parte yo; el señor Diputado no tenía por qué aludirme a mí. Pudo haber aludido al pueblo de la Provincia, que, por intermedio de sus organismos representativos en lo social, en lo económico y en lo político, integró el organismo que estructuró el plan.

Sr. Bravo — ¿Pero el señor Diputado, no era integrante?

Sr. Simini — Sí, yo era integrante.

Sr. Bravo — Entonces no he faltado a la verdad.

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

Sr. Simini — Yo contestaba solamente a raíz de una alusión...

Sr. Bravo — Que yo no la he hecho en tono irónico.

Sr. Simini — ...pero conviene que cuando se hace una alusión que ella sea exacta y cabal. El señor Diputado, en lugar de aludirme a mí, pudo haber aludido a todas las fuerzas del país que intervinieron en la estructuración del Plan Quinquenal Nacional y en el de la provincia de Buenos Aires.

Sr. Bravo — Yo entiendo perfectamente lo que usted me quiere expresar, pero yo estaba hablando de las personas que llevaban la representación y no de los organismos que ellas representaban.

Hacemos votos para que alguna vez se realice esa planificación, y he de consignar una última verdad y es que si en el dominio de la reglamentación las medidas tomadas, las reglas que se consignan, las bases fundamentales que dominan en su articulación, sirvan para establecer el régimen económico dominante en sus enunciadores, este proyecto de ley de la Provincia que hoy consideramos, que no planifica y no coordina, nos obliga a afirmar, señores diputados, que es una ley más que contempla los intereses privados de quienes prestarán los servicios y no una ley que debe contemplar fundamentalmente los intereses de los usuarios.

Si en una ley de la Provincia, en la que por razones especiales se procura que no sea el Estado el que preste los servicios, se hubieran delegado estas facultades en cooperativas de transporte — como lo consigna el radicalismo — ésta sería la hora en que habríamos cumplido en extraordinaria medida con el pueblo de la Provincia, en vez de contemplar los intereses privados de ciertos capitalistas; nos hubiéramos fijado, en suma, en los intereses de la población que es el único norte que debemos tener presente peronistas y radicales. (*¡Muy bien! en las bancas del sector minoritario*).

Sr. Bereilh — Pido la palabra.

Sr. Presidente Piaggi — Tiene la palabra el señor Diputado Bereilh.

Sr. Bereilh — Señor Presidente, Honorable Cámara: Los señores diputados de la Unión Cívica Radical, apartándose bastante de la cuestión, han atacado rudamente este proyecto de ley, en tal forma que se ha llegado a decir en este Recinto que este proyecto del Poder Ejecutivo significa para el peronismo un retroceso.

El planteamiento es evidentemente político. Los señores diputados de la oposición saben, igual que nosotros, que a este proyecto de ley hay que dividirlo del otro aspecto que han tocado, es decir, el constitucional. Se ha mencionado el artículo 34 de la Constitución de la Provincia, que está redactado de acuerdo al artículo 40 de la Constitución Nacional. Es decir, uno y otro coinciden en cuanto a la necesidad de que el Estado tenga en su poder los servicios esenciales del transporte en todo el país. Esa disposición está de acuerdo a la nueva tónica instaurada en la Nación por el Presidente Perón. En este aspecto, he de ser muy breve: simplemente deseo manifestar, en nombre de la mayoría, que es arbitrario que se diga en esta Cámara que el peronismo ha retrocedido y que no hemos planificado absolutamente nada. Me concretaré a decir que ha sido Perón quien recuperó todos los servicios públicos y que ha sido con el Gobierno de Perón que en nuestro país se creó el Ministerio de Transportes de la Nación.

Y en cuanto al artículo 34, debemos tener en cuenta cuál fué el espíritu del miembro informante de aquel momento. También el Convencional, actual Diputado señor Simini, produjo como lo hace él, un brillante informe.

Yo me voy a permitir leer algunos fragmentos de dicha exposición, que nos van a ilustrar a todos a este respecto. Dice, el entonces Convencional señor Simini: «Siendo los servicios públicos actividades de naturaleza variada, en cuanto a su importancia, según el grado de necesidades colectivas que satisfagan, es menester que la sustitución de los particulares por el Estado sea objeto de una metodización. Es por ello que la reforma, al disponer que una ley, determinará la sustitución al régimen de prestación directa en forma progresiva, pretende otorgar al Estado la oportunidad de seleccionar aquellos servicios que por su importancia deban estatizarse en primer lugar».

Ya está diciendo ahí que es menester, en primer lugar, que el Estado seleccione aquellos servicios que por su importancia deben entrar dentro del artículo constitucional.

Más adelante, continúa el señor Convencional Simini diciendo: «Es decir, que el cumplimiento integral del man-

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

dato contenido en el artículo 34, demandará un período prolongado que permita crear y organizar las instituciones encargadas de la prestación de los servicios públicos que por ley de la Legislatura se vayan sustituyendo. «Entre tanto —prosigue el Convencional Simini—, podrán existir servicios públicos que por no resultar esenciales en lo que se refiere a necesidades colectivas, estarán en condiciones de ser delegados para su gestión o seguir funcionando sin sustituirse. A éstos deben adecuárseles también soluciones acordadas con el principio que orienta la reforma en base a una ley que en tal sentido oportunamente se sancione».

Sr. Blanco — ¿Me permite una interrupción, señor Diputado?

Sr. Bereilh — Cómo no, señor Diputado.

Sr. Blanco — ¿Entiende usted que este servicio del transporte automotor no es tan importante como para que entre dentro de esa enumeración de servicios esenciales?

Sr. Bereilh — Algunos lo son más.

Sr. Blanco — El señor Diputado está en contra del propio fundamento del mensaje del Gobernador al enviar este proyecto de ley. Lo que nosotros destacamos es que el artículo 40 de la Constitución Nacional y el artículo 34 de la Constitución Provincial —que nosotros no redactamos—, fija un camino que ustedes no siguen con esta ley. El artículo 40 y el 34 citados instituyen un sistema rígido en materia de servicios públicos, en las reformas constitucionales de 1949, año éste que calificamos como año dorado del peronismo...

Sr. Bereilh — Siguen siendo dorados los tiempos.

Sr. Carnevale—Ahora son brillantes.

Sr. Blanco — ...y que no son estos del 54.

— Varios señores diputados hablan a la vez y suena la campana de orden.

Sr. Bereilh — Desearía continuar leyendo a la Honorable Cámara los fundamentos de la exposición del señor Convencional Simini, por lo que rogaría no se me interrumpa.

«Este «status» transitorio especial en que estarán por lapsos que no es posible prever aquí algunos servicios públicos que carezcan de la esencialidad necesaria para ser sustituidos de inmediato, debe ser objeto, como se

ha dicho, de una ley, que en base a permisos a plazo fijo permita a los prestatarios, inversiones destinadas a mejorar los servicios, pero que a la vez sirva para fiscalizar en forma estricta los costos y la técnica de la explotación».

Señores diputados: Entiendo entonces que no hay tal violación constitucional. Es muy clara la exposición que acabo de leer.

Sr. Marini — ¿El señor Diputado le da más importancia entonces a la exposición del señor Convencional Simini como así a la del Convencional Sampay, que al texto de la Constitución?

Sr. Bereilh — De ninguna manera.

Sr. Marini — Esas son solamente opiniones, y al respecto, el discurso de Perón es terminante. Yo no lo tengo en este momento a mi alcance...

Sr. Cantore — El señor Diputado Bereilh se refiere a las que son opiniones de constituyentes de Buenos Aires.

Sr. Blanco — El fundamento de la convocatoria para la reforma de la Constitución Provincial fué adaptarla al texto de la Nacional que acababa de reformarse. La Constitución Nacional, los posteriores discursos del señor Presidente de la República en sus mensajes anuales ante el Congreso, y la opinión vertida por el entonces Ministro de Hacienda doctor Cereijo, en el propio Recinto de la Cámara de Diputados de la Nación, contradicen la opinión que sostiene el señor Diputado Bereilh. Son terminantes; he leído sus textos y pueden ser cotejados.

Sr. Cantore — No nos olvidemos que es una ley para la Provincia.

Sr. Blanco — Pero la provincia de Buenos Aires tiene que cumplir una ley nacional.

Después, aquí no hay sistema de permisos precarios; son verdaderas concesiones.

— Varios señores diputados hablan a la vez y suena la campana de orden.

Sr. Bereilh—Señor Presidente: Aquí se trata de dar solución práctica a un problema que es menester resolver. Todos sabemos perfectamente esto. ¿Cuál es el problema del transporte y la necesidad que hay de planificar? Que se diga que esta planificación no es tal, o que no se diga nada; lo que importa es que se den las soluciones que el pueblo está exigiendo.

Sr. Bravo — La solución consiste en medios de transporte económicos, eficientes y baratos.

Sr. Bereilh — Esa es la aspiración de todos.

Sr. Presidente Piaggi — Si no se hace uso de la palabra, se va a votar en general el despacho de la Comisión.

— Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente Piaggi — En consideración en particular.

Sr. Bereilh — Pido la palabra.

Hago moción para que se vote el proyecto por capítulos.

Sr. Blanco — Me opongo a esta moción porque el proyecto tiene solamente dos capítulos. El primero, que tiene 52 artículos, va a obligar a plantear los problemas que pueda haber de supresión o modificación de artículos en 52 oportunidades.

Sr. Presidente Piaggi — Se va a votar la moción formulada por el señor Diputado Bereilh.

— Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente Piaggi — En consideración el Capítulo primero.

Sr. Blanco — Pido la palabra.

Solicito en este Capítulo la supresión de los artículos 9º y 10. He fundamentado en mi despacho que el texto de estos artículos importa una delegación de facultades propias de esta Legislatura, al Poder Ejecutivo de la Provincia. Ellas están consignadas en el inciso 9º del artículo 74 de la Constitución Provincial.

Sr. Presidente Piaggi — ¿Acepta la Comisión la supresión de los artículos citados?

Sr. Bereilh — No acepta, señor Presidente.

Sr. Presidente Piaggi — Se van a votar los artículos 9º y 10, según el texto del despacho.

— Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente Piaggi — Continúa la discusión en particular del Capítulo I.

Sr. Blanco — Pido la palabra.

Quiero solicitar la modificación del artículo 19. No obstante que hemos afirmado bien claramente nuestra disidencia total con el régimen que instaura esta ley y sin que implique la

aprobación del sistema de concesiones que fija al artículo 19...

Sr. Simini — No son concesiones, son permisos.

Sr. Blanco — Legalmente son concesiones, porque de acuerdo a la jurisprudencia ya mencionada, no reviste la condición jurídica de permisionarios, sino que son concesiones. No hay precariedad. Por ello solicito, para mejor técnica de la ley, la supresión de la palabra «permiso» y se ponga, en su reemplazo, lo que realmente corresponde, es decir, «concesión».

Sr. Presidente Piaggi — ¿Acepta la Comisión la modificación solicitada por el señor Diputado Blanco al artículo 19 del Capítulo I.

Sr. Bereilh — No, señor Presidente.

Sr. Presidente Piaggi — Se va a votar el artículo 19, según el texto del despacho de la Comisión.

— Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente Piaggi — Continúa la consideración del Capítulo I.

Sr. Blanco — Pido la palabra, para pedir la supresión del artículo 26.

Sr. Presidente Piaggi — Tiene la palabra el señor Diputado Blanco.

Sr. Blanco — Como he manifestado, de acuerdo al texto de este artículo, el permisionario tiene preferencia para dejar sin efecto la prestación del servicio en cualquier momento después de los dos años de iniciado, sin dar razones. En cambio, el Estado, de acuerdo al artículo 19, puede solamente revocar con causa justificada, mediante sumario, el sistema de permisos precarios, según se define en este artículo del proyecto.

Por estas razones, pido la supresión del artículo 26.

Sr. Presidente Piaggi — ¿Acepta la Comisión la supresión del artículo 26, solicitada por el señor Diputado Blanco?

Sr. Bereilh — La Comisión mantiene su despacho.

Sr. Presidente Piaggi — Se va a votar el artículo 26, según el texto del despacho.

— Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente Piaggi — Continúa la discusión en particular del Capítulo I.

Sr. Blanco — Pido la palabra.

Sr. Presidente Piaggi — Tiene la palabra el señor Diputado Blanco.

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

Sr. Blanco — He pedido la palabra para fundar la supresión del inciso 4º del artículo 32, que se refiere a la obligación de los transportadores de responder por los daños causados a los pasajeros. Entiendo que esta ley incursiona, en materia de legislación de fondo de carácter civil y comercial, reservada a los códigos respectivos. De manera que este inciso y demás disposiciones concordantes, no tienen razón de ser.

Sr. Presidente Piaggi — ¿Acepta la Comisión la supresión propuesta por el señor Diputado Blanco?

Sr. Bereilh — La Comisión no acepta, señor Presidente.

Sr. Presidente Piaggi — Se va a votar el inciso 4º del artículo 32, según el texto del despacho.

— Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente Piaggi—No habiendo sido observado ningún otro de sus artículos, queda aprobado el Capítulo I. En consideración el Capítulo II.

— Se enuncia y aprueba sin observación.

— El artículo 57 es de forma.

Sr. Presidente Piaggi — Es ley. Se harán las comunicaciones de estilo al Poder Ejecutivo y al Honorable Senado.

7

SANCION DEFINITIVA DEL PROYECTO DE LEY, EN REVISION, DE EXPROPIACION DE INMUEBLES PARA PLAZA Y AMPLIACION DE LA MUNICIPALIDAD DE LOMAS DE ZAMORA.

Sr. Presidente Piaggi — En consideración el proyecto de ley, en revisión, de expropiación de inmuebles para plaza y ampliación de la Municipalidad de Lomas de Zamora.

Previamente se leerán por Secretaría los despachos producidos por las comisiones a cuyo cargo estuvo el estudio del proyecto.

Sr. Secretario Ondarra—(Leyendo):

(HS/77/54).

Honorable Cámara:

Vuestra Comisión Primera de Hacienda ha considerado el mensaje y

proyecto de ley elevado por el Poder Ejecutivo y venido en revisión del Honorable Senado, por el que se declaran de utilidad pública y sujetos a expropiación, inmuebles ubicados en Lomas de Zamora, con destino a la ampliación del Edificio Municipal y creación de plaza pública, y por las razones que os dará el miembro informante, aconseja le prestéis vuestra aprobación.

Sala de la Comisión, 16 de diciembre de 1954.

Nicolini, Cantore, J. C. Martinez, Juárez, Salvo.

NOTA: Ver texto del proyecto en Asunto número 20 del Diario correspondiente a la sesión del 21 de diciembre de 1954 y en el Apéndice de este Diario.

Sr. Nicolini — Pido la palabra.

Sr. Presidente Piaggi — Tiene la palabra el miembro informante de la Comisión Primera de Hacienda, señor Diputado Nicolini.

Sr. Nicolini—Señor Presidente, señores diputados: La Comisión Primera de Hacienda ha considerado el mensaje y proyecto de ley elevado por el Poder Ejecutivo, por el que se le autoriza a expropiar inmuebles en la localidad de Lomas de Zamora, con destino a la ampliación del edificio municipal y plaza pública de la citada localidad.

Las razones que determinan la iniciativa del Poder Ejecutivo, se encuentran plenamente justificadas, ya que el partido de Lomas de Zamora ha experimentado en estos últimos años un desarrollo económico social tan extraordinario que, lógicamente, sus edificios públicos deben ser adecuados a las necesidades y exigencias requeridas por el estado actual de progreso y por efecto propio de una administración moderna.

Por otra parte, mediante la expropiación de los inmuebles determinados en el proyecto de ley que estamos considerando, daremos al pueblo más lugar de esparcimiento al aire libre, por el hecho de la formación de una nueva plaza y las reformas ampliatorias de la existente, agregando a esa comodidad, la ampliación del edificio municipal, todo ello acorde con la tónica justicialista que inspira la acción pública del peronismo.

Con estas breves palabras, dejo informado el despacho en nombre de la mayoría de la Comisión Primera de

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

Hacienda, cuya misión me ha sido encomendada.

Sr. Marini — Pido la palabra.

Sr. Presidente Piaggi — Tiene la palabra el señor Diputado Marini.

Sr. Marini — El proyecto que acaba de informar el señor Diputado Nicolini, en nombre de la Comisión Primera de Hacienda, nos coloca frente a un delicado problema de carácter jurídico.

Viene el Poder Ejecutivo a solicitar a la Legislatura la sanción de una ley que autorice a la Municipalidad de Lomas de Zamora a expropiar determinados inmuebles.

Yo entiendo que el espíritu del Poder Ejecutivo ha sido el de lograr que la Legislatura sancione la ley formal que declara la utilidad pública de esos inmuebles mencionados en el proyecto de ley. Y aquí está el problema: a mi juicio las municipalidades de la provincia de Buenos Aires tienen la facultad de expropiar por sí mismas.

La Ley Orgánica de las Municipalidades, sancionada en el año 1949, la número 5.542, en su artículo 52, expresa: «Corresponde al Concejo autorizar las expropiaciones de acuerdo con lo dispuesto en la Constitución y en la ley vigente que rige la materia» y continúa con otro tipo de expropiaciones. Cuando se sancionó este artículo, en la discusión en particular, un Diputado, que por entonces integraba la bancada Radical, el doctor Fuertes, quiso ser más categórico y más expreso en la redacción del artículo y propuso que dicho artículo estuviera redactado de una manera tal, que las municipalidades, sin lugar a equívocos, tuvieran facultades para expropiar inmuebles que fueran destinados a fines específicos de las municipalidades, como ser plazas, parques, hospitales, salas, edificios destinados a la acción municipal, etcétera, todos los cuales tienen ya, en esa forma, la calificación de utilidad pública.

El señor Diputado Simini, Presidente, me parece, de la Comisión o miembro informante del despacho de esta ley, se opuso por aquello que ahora se ha convertido en un estribillo: «La Comisión mantiene su despacho», pero el señor Diputado Simini, ante una insistencia del señor Diputado Fuertes, con esa habilidad parlamentaria que lo ha caracterizado siempre, y que le reconozco, dijo otra cosa que yo le he oído después muchas veces, cuando con gran elegancia quiere esquivar el bulto al trata-

miento directo de una cuestión y dijo: «Estas palabras que he pronunciado, aquí en este debate, creo que serán suficientemente explicatorias para el alcance de la ley», y con eso el asunto se terminaba. Pero el alcance de la ley era —se refería a la ley de expropiaciones vigente entonces, la 5.141— que esas tierras, tenían la calificación de utilidad pública y entonces no había ningún inconveniente para las municipalidades cuando quisieran dictar su ordenanza de expropiación.

Sin embargo, el Poder Ejecutivo de la provincia de Buenos Aires parece no entenderlo así y ha enviado este mensaje, este proyecto de ley que no se limita a la declaración de utilidad pública, única función que podrá tener dentro de esa hipótesis, la sanción que esta Legislatura deberá dar. El Poder Ejecutivo se ha enrolado en la teoría de que se necesita una ley especial en cada caso y entonces esa ley debe dictarla la Legislatura y yo supongo que para decidirse así, ha tenido en cuenta lo dispuesto en la ley 5.708, cuyo alcance lo considera derogatorio de todas las otras disposiciones que se opongan a la misma.

Nosotros, señor Presidente, no compartimos ese punto de vista. Entendemos que las municipalidades tienen la facultad y que esa facultad está intacta. La declaración de la utilidad pública corresponde al Congreso, corresponde a las legislaturas y puede corresponder también, en el orden local, a los Concejos Deliberantes. Para eso entramos en otro espinoso problema, que es el de determinar el alcance jurídico de la ordenanza.

¿Qué es una ordenanza? ¿Es una ley? ¿Es un acto administrativo? ¿Es un reglamento? Todo eso lo plantean —como bien lo sabe el señor Diputado Simini— todos los tratadistas de derecho municipal, de derecho administrativo. Yo me decido por la teoría de que la ordenanza es ley en su aspecto material y que la única exigencia que la Ley 5.708 pone a cargo de los concejos deliberantes, que están facultados para expropiar de acuerdo con el artículo 52 de la Ley Orgánica de las Municipalidades, es la de dictar la ordenanza específica en cada caso particular, para estar dentro del sentido armónico de la Ley General de Expropiaciones número 5.708.

Vale decir, que nosotros campeamos por el principio de la autonomía municipal, que de otra manera se vería seriamente comprometida, porque si cada vez

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

que las municipalidades tienen que hacer una obra pública, estarían constreñidas a dirigirse a la Legislatura, el trámite podría hacerse penoso y pesado; y yo me coloco, señores diputados, en el caso hipotético de que una de las comunas que no contara con el apoyo de la mayoría de la Legislatura, viniera a solicitar a la misma la ley que declarara la utilidad pública de un determinado inmueble para una obra determinada. Pongámonos, señor Presidente, en el supuesto de que la Comuna de General Madariaga necesitara de la Legislatura la sanción de una ley semejante, en este momento político que estamos viviendo. Es decir, que la autonomía vecinal que permitiría a ese municipio regirse por sus propias instituciones y con el gobierno de sus propios vecinos, se vería incidida por una circunstancia no prevista, como es la de que la Legislatura deba dictar una ley especial para que esa expropiación pueda consumarse. Porque si los que van a apreciar la utilidad pública van a ser los propios vecinos de la zona, si la utilidad pública de la obra va a ser para ese vecindario, la Legislatura está un poco por encima de todas esas cosas.

Entonces, yo no creo que esta Legislatura deba sancionar esta ley. Si se dijo que ha sido necesario recurrir a la Legislatura porque la Municipalidad de Lomas de Zamora está intervenida, yo sostengo que en ningún caso la Legislatura de la provincia de Buenos Aires podría ir a reemplazar al Concejo Deliberante de la Municipalidad de Lomas de Zamora. Lo que habría que hacer es esperar a que la Municipalidad de Lomas de Zamora se constituya nuevamente, que exista y viva su Concejo Deliberante, para que entonces ese Concejo Deliberante se ocupe de dictar la ordenanza que establezca que estos inmuebles que se trata de expropiar son de utilidad pública, porque la obra que se va a construir es también una obra que cumple una necesidad pública.

Fijada así, someramente, la posición de nuestro sector en ese aspecto jurídico, en el sentido de que cuando la ley general de expropiaciones y la Constitución exige, para que se pueda expropiar, la existencia de una ley, al emplear la palabra «ley» se ha usado ese término, no en el sentido específico de una ley formal de la Legislatura, sino en un sentido genérico, dentro del cual caben

también las ordenanzas declarando la utilidad pública.

Pero no son solamente los aspectos jurídicos los que comprometen el voto de nuestro sector en contra de este proyecto. De este proyecto que, además, está mal redactado, como suelen estarlo todos los proyectos que sobre esta materia envía el Poder Ejecutivo. Este proyecto no tiene por qué decir que la Municipalidad tiene los fondos, por cuanto la Legislatura o la Honorable Cámara lo único que hace es calificar la utilidad pública. Y ojalá que éstas mis palabras sean tenidas en cuenta para la mejor redacción de las leyes sobre expropiación.

Aquí, en el proyecto, se incluyen una cantidad de bienes. Hay cosas que tuvieron ya su expresión en el Senado de la Provincia y que en verdad llaman la atención.

Dentro de todas las fracciones que van a ser expropiadas figura un inmueble que es la Parcela 10, manzana 15, Sección A, Circunscripción I, propiedad de Lucila Sorraire de Remoulin. Esta fracción fué justipreciada por una comisión especial nombrada por el Comisionado Municipal en la suma de pesos 139.000, calculándose en 97 mil el terreno y 42.000 la edificación. Esta fracción que se quiere expropiar y que tiene ese valor de estimación, ha sido ya comprada por la Comuna de Lomas de Zamora, por intermedio de su señor Comisionado en la suma de 300.000 pesos.

Sr. Cantore — ¿Está escriturado?

Sr. Marini — No sé si se ha escriturado.

Sr. Cantore — Entonces no se ha comprado.

Sr. Marini — Fué firmado el boleto de compraventa por 300.000 pesos, dice el diario regional de Lomas de Zamora en el número correspondiente al día 20 de octubre del año 1954.

Inicióse, pues, el plan adquisitivo de inmuebles para instalar oficinas. Quiere decir que la comuna en uso de la facultad que tiene de comprar bienes ha realizado esta operación, porque, en definitiva, lo de la escritura —lo sabe mejor que nosotros el señor Diputado Simini—, es traslativo y...

Sr. Cantore — Puede quedar sin efecto.

Sr. Marini — Y si las partes se resistieran a cumplir el contrato, sabe perfectamente bien el señor Diputado Cantore que la comuna podría iniciarle

juicio a la señora de Remoulin para que cumpliera el contrato.

¿Cómo es posible que el señor Comisionado Municipal de Lomas de Zamora adquiriera esa propiedad en 300.000 pesos dando 100.000 de seña? Está a la vista que entregados los 100.000 pesos, en caso de incumplimiento puede presentársele un problema grave a la Municipalidad. Pero ésto no llama tanto la atención; lo que llama realmente la atención, es que se incluya ésto, que se incluya toda una fracción de catorce mil y pico de metros cuadrados para construir una plaza que se llamará Presidente Perón, ¡Qué casualidad...!

Sr. Cantore — Una plaza pública.

Sr. Marini — Que se llamará Presidente Perón.

Sr. Cantore — Es un problema que no interesa.

Sr. Marini—Esa plaza está ya construída en parte, señor Diputado Cantore, y la explotación tendría por objeto ampliar uno de sus lados; pero resulta que se pide la expropiación no para hacer la plaza exclusivamente que importarían unos cuantos metros; se habla de dos casas; y este asunto estaría vinculado a un juicio que se está tramitando en la Capital Federal. ¿Qué razón hay para traer bodrios de esta naturaleza a la Legislatura, para traer problemas tan confusos?

Sr. Cantore — ¿Me permite una interrupción el señor Diputado?

Sr. Marini — Sí, señor Diputado.

Sr. Cantore — Al término que acaba de usar el señor Diputado no lo interpreto, teniendo en cuenta la acepción idiomática. Quisiera que me lo explique el señor Diputado.

Sr. Marini — Le voy a explicar el alcance que doy a la palabra, porque a veces uno usa palabras, y cuando se consulta el diccionario para conocer su verdadero alcance, resultan verdaderas sorpresas.

Sr. Cantore — Así es.

Sr. Marini—A todo lo que me resulta confuso o enredado yo le llamo un bodrio. Esto me ha resultado un bodrio, porque según este proyecto se van a comprar fracciones que ya ha comprado la Municipalidad; existe una plaza construída y se incluye en la ley de expropiación la construcción de la plaza. Tengo en mi mano una fotografía que revela una casa con un cartel en el que se dice: «Esta sede fué adquirida por el Partido Peronista», y ahora resulta que no es así, que es de la Municipalidad. Tengo

otra fotografía en la que se lee: «Esto fué adquirido por la provincia de Buenos Aires», y ahora resulta que se va a expropiar.

Sr. Cantore — Yo también tengo muchas fotografías, pero «la novia está en España», como se dice vulgarmente. Y digo esto porque el señor Diputado puede disponer de todas las fotografías que quiera pero no tiene la documentación correspondiente que le permita asegurar lo que está diciendo, porque aunque tenga la fotografía no puede decir si la casa ha sido o no comprada.

Sr. Marini — En esta fotografía (la exhibe) se ve un cartel que dice: «Esta finca fué adquirida por el Partido Peronista para la sede partidaria de Lomas de Zamora».

Sr. Carnevale — Pero el señor Diputado ¿puede mostrar la escritura?

Sr. Aita—A lo mejor los radicales de Lomas de Zamora fueron los que colocaron los letreros.

Sr. Cantore — Pudo haber sido una inquietud de los dueños de la casa.

— Varios señores diputados hablan a la vez y suena la campana de orden.

Sr. Presidente Piaggi — Continúa en el uso de la palabra el señor Diputado Marini.

Sr. Marini — Tenemos aquí esto: adquirido por la Municipalidad; y resulta que no está adquirido por la Municipalidad. El letrero está colocado en Lomas de Zamora...

Sr. Cantore — Habrá alguien interesado en colocar carteles.

Sr. Marini — ...y dicen que lo pusieron cuando fué el Gobernador de visita, para dar la sensación de que había gran actividad e inquietud.

Yo no había hecho mención de estos detalles pero me ví obligado a decirlos ante la interrupción del señor Diputado Cantore a quien le he dado el alcance que atribuyo a la palabra bodrio, que no tengo inconveniente en retirar.

Sr. Cantore — No se lo he pedido. En todos los proyectos hay siempre cosas confusas para los diputados de la oposición.

Sr. Marini — Este asunto es muy confuso. Si el señor Diputado me lo explica, yo quedaré encantado.

Sr. Cantore — Yo creo que el señor Diputado Marini no puede esgrimir como argumento una fotografía en la que se ve un cartel que dice: «Casa vendida para el Partido Peronista». Este cartel

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

pudo haber sido puesto por cualquiera, por el mismo dueño de casa, si se le ocurrió.

Sr. Marini — Fíjense los señores diputados que la exhibición que he hecho de la fotografía ha sido «a posteriori» de la interrupción que me formulara el señor Diputado Cantore. Es una contingencia de esa interrupción.

Sr. Cantore — El señor Diputado tenía la fotografía en la mano.

— Varios señores diputados hablan simultáneamente y suena la campana de orden.

Sr. Presidente Piaggi — Sírvanse los señores diputados no interrumpir al orador. Continúa en el uso de la palabra el señor Diputado Marini.

Sr. Marini — Yo le puedo asegurar, señor Presidente, a los señores diputados Carnevale y Cantore que existe una afirmación hecha por el señor Senador Soler que no sé de qué localidad es, pero sí que pertenece al Partido Peronista, reconociendo que ha habido una conversación de compromiso de compra por parte del Partido Peronista de Lomas de Zamora, para el caso de que no se consumara la expropiación. Vale decir, que el señor Senador Soler, colega político de los señores diputados del sector mayoritario, ha reconocido esa circunstancia que termino de señalar, y que no tiene tanta importancia pero sabe perfectamente el señor Diputado Cantore, que es abogado como el diputado que habla, que el hecho de un letrado no modifica en absoluto el alcance de la ley de expropiación que se hará contra el propietario o quien sea titular del dominio.

Sabemos bien que el Partido Peronista no puede ser propietario como no lo puede ser tampoco ningún partido político argentino que siempre deben comprar por terceros interpositos...

Sr. Simini — Alguien debe ser el propietario.

Sr. Marini — Hago esta aclaración, pero también destaco que no tiene ninguna importancia el hecho. Lo que sí tiene importancia es establecer estas cosas que no son claras.

¿Qué urgencia y premura había? ¿Puede haber razón para hacer esa adquisición en 300 mil pesos a la señora Remoulín, cuando la estimación hecha en el año 1954 por una Comisión inte-

grada por personas con responsabilidad, gerentes de Banco y jefe de la Dirección de Rentas y otras personas más, era de 139 mil pesos? ¿Por qué razón se le pagan 300 mil pesos y se firma un boleto y se le dan 100 mil pesos de seña?

Desde luego, nosotros, los opositores, acaso seamos más suspicaces que los mayoritarios. Pero tenemos que señalar esta circunstancia, para que los señores diputados de la bancada mayoritaria hagan su composición de lugar y si, por razones de solidaridad política, no con el comisionado municipal de Lomas de Zamora que no juega en este asunto, pero sí con el Poder Ejecutivo que manda el mensaje, tienen que votar favorablemente este proyecto de ley, para ver si en realidad han actuado acertadamente teniendo en cuenta que la propiedad se paga a un precio cuya estimación anterior era muy otra.

En síntesis, la circunstancia del hecho no favorece la bondad del proyecto que se ha traído a la Legislatura. Las razones jurídicas tampoco abonan la iniciativa, porque nosotros sostenemos la teoría de la autonomía municipal y de la facultad municipal. Y aun para aquellos que sostuvieran que las comunas argentinas o las comunas de Buenos Aires no tienen tal autonomía, sino que son simplemente autarquías, aun no compartiendo ese criterio, como la autarquía connota el sentido del gobierno propio y de la administración propia municipal, nosotros entendemos que esa sería razón suficiente para que, en función de lo que dispone el artículo 52 de la Ley Orgánica de las Municipalidades, la Municipalidad esté habilitada para calificar la utilidad pública y para hacer por sí misma la expropiación.

No habría, de todos modos, necesidad alguna de todo ese articulado del proyecto, porque, simplemente, enrolándose en la teoría que niega a las comunas la facultad de declarar la utilidad pública, este proyecto de ley debería contener un solo artículo que dijera que se declaran de utilidad pública para tales obras, tales inmuebles, y nada más. Correspondería cursarlo después al Concejo Deliberante o al Comisionado, mientras no haya Concejo Deliberante, para que dé cumplimiento a la ley, es decir, para que teniendo ya la declaración de utilidad pública pueda proceder a la expropiación.

Sr. Carnevale—Y en ese caso, señor Diputado, ¿no se violaría el principio que usted está defendiendo de la autonomía de las municipalidades, al admitir que el Concejo Deliberante fuera a ratificar o rectificar una resolución de la Cámara de Diputados?

Sr. Marini — No, señor Diputado. El asunto es éste. El Diputado que habla sostiene que la facultad es de la Municipalidad; más categóricamente, de acuerdo con el artículo 52, es del Concejo Deliberante. Entonces, el señor Diputado que habla sostiene que esta ley no ha debido tratarse aquí, sino seguir el camino local propio de la Comuna, es decir, el del Concejo Deliberante. Pero para el caso de que hubiera señores diputados que pensasen que ése no es el camino, sino que lo es el de la ley formal que dicta la Legislatura, así como viene concebida, la ley está también defectuosamente concebida porque, simplemente, la ley debería tener un artículo que declarase de utilidad pública el inmueble para tales y cuales obras, como consecuencia del pedido que formula la Comuna de Lomas de Zamora. Declarada de utilidad pública, el Concejo Deliberante o el Intendente, ponen en marcha la expropiación, porque ya tienen la declaración de utilidad pública en la ley formal de la Legislatura de la Provincia.

Sr. Carnevale—Pero en el comienzo, siempre sería el Concejo Deliberante...

Sr. Marini — Siempre parte el trámite del Concejo Deliberante. Pero en este caso, como no existe el Concejo, ha sido el Comisionado el que se ha dirigido a la Legislatura. Pero el trámite debe iniciarse en la Municipalidad, porque de otra manera no podría tener noticias la Legislatura de la necesidad de expropiación.

Sr. Carnevale — ¿Pero en este caso de intervención?

Sr. Marini — En este caso de intervención, el Diputado que habla sostiene que debe esperarse a la constitución del Gobierno normal —digamos—, de la comuna de Lomas de Zamora, ya que los comisionados no tienen facultades para expropiar, como no la tienen los interventores federales de las provincias, que para poder expropiar tienen que esperar la constitución de la Legislatura Provincial que es la única que tiene la facultad para poder dictar

la ley formal que declare la utilidad pública del inmueble a expropiarse.

Sr. Nicolini—En este último planteo que ha hecho el señor Diputado se ha colocado precisamente en nuestra posición. Vale decir, que si no está constituido el Concejo Deliberante, el Comisionado se dirige a la Legislatura y, lógicamente nosotros estamos haciendo las veces de Concejo Deliberante.

Sr. Marini—No podemos sustituirlo, señor Diputado Nicolini, como tampoco puede sustituir el Congreso de la Nación a la Legislatura de la Provincia intervenida. Estoy sosteniendo la tesis...

Sr. Nicolini — No; usted sostiene nuestra tesis, porque en principio no estuvo de acuerdo, pero en la discusión usted ha planteado que lo único que debemos hacer es una ley con un artículo solo, que declare de utilidad pública el bien que se va a expropiar, lo que significa que estamos de acuerdo...

Sr. Marini — No, señor Diputado. Yo he concedido por vía de hipótesis, para las personas que piensen como el señor Diputado, que también la ley era defectuosa, porque estándose en la posición en que está enrolado el señor Diputado Nicolini, yo decía que lo único que tendría que hacer la Legislatura es dictar la ley que califique la utilidad pública. No es que piense eso sino que lo exponía refiriéndome al caso en que está colocado el señor Diputado Nicolini y toda la Cámara.

Sr. Cantore—Si me permite el señor Diputado Marini, creo poder aclarar la posición doctrinaria que quiere fijar. El señor Diputado no está de acuerdo con lo que dispone el artículo 39 de la Ley de Expropiaciones porque cree que vulnera los principios constitucionales.

Sr. Marini — Yo estoy de acuerdo con eso. Yo cuando me he referido a este problema, he querido significar que cuando se dice la ley, lo expresa en un sentido genérico y no se refiere a la ley formal de la Legislatura, sino a la ley en general. Y por eso desarrollé el concepto de que la ordenanza dictada por el Concejo podría calificar la utilidad pública, que de acuerdo a la Ley 5.708, el Concejo Deliberante debiera dictar la ordenanza para cada caso.

Sr. Cantore — Lamentablemente, en el concepto nuestro, la ley de expropiaciones deroga en lo que se refiere a éstas, las atribuciones de los concejos deliberantes en cuanto a la calificación de la utilidad pública.

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

Sr. Marini — No lo dice en ninguna parte.

Sr. Cantore — Es una ley posterior.

Sr. Marini — Pero no dice que se derogue. Y se puede entender, de acuerdo a lo que yo digo que esa facultad de los concejos deliberantes está cercenada.

Sr. Cantore — La calificación de la utilidad pública la hace la Legislatura de la provincia de Buenos Aires.

Sr. Marini — Esa es la opinión del señor Diputado, que está avalada por la de muchos tratadistas.

Sr. Cantore — Y de acuerdo con los principios de la nueva ley de expropiaciones.

Sr. Marini — Cuando se sancionó esta nueva ley de expropiaciones no se dijo absolutamente nada de este problema. La verdad es que los legisladores, frecuentemente, al sancionarse una ley, tomamos en cuenta la vivencia de un momento, se tiene en cuenta esa situación del momento como objetivo de la ley. ¿Y cuál era la posición de todos los señores diputados en aquella circunstancia, la posición de los peronistas, los radicales y el diputado socialista?: Que cesaran esas expropiaciones en masa, indiscriminadas, que habían producido el cataclismo económico de la Administración Mercante.

Esa ley respondía a la opinión que acerca de las expropiaciones se tenía en las esferas nacionales, porque el Presidente de la República, me parece, que había dicho que debía terminarse con ese sistema de largos gastos públicos que traían las expropiaciones, y entonces se nos ciñó a esta obligación legal de dictar una ley en cada caso. Y nosotros entendemos que, como consecuencia, la comuna está obligada a dictar una disposición especial en cada caso en que se trate de expropiaciones.

Sr. Cantore — Pero no dejan de ser intereses provinciales, y nosotros, como representantes del pueblo, no podemos dejar de velar por ellos.

Sr. Marini — Podemos dejar de intervenir...

Sr. Cantore — El planteo doctrinario ya está definido con lo que aquí se ha dicho. Después viene el otro planteo, el político...

Sr. Marini — No es un planteo político, señor Diputado. Es institucional, con sentido político; político agregado a jurídico, en el buen y amplio sentido, no en el de política al servicio de facciones o de partidos, sino en el sentido de

darle amplitud y solidez a las instituciones municipales provinciales que deben ser la base de nuestra democracia, pero que van perdiendo poco a poco fuerza y autonomía en la acción.

Sr. Cantore — No estamos en ese planteo. Nosotros creemos que con la ley de expropiaciones no le quitamos nada a las comunas, porque nosotros somos representantes del pueblo. Cada uno de nosotros representamos en cierta forma a un distrito de la provincia de Buenos Aires, donde hay una comuna que tiene dos o tres legisladores. Bien o mal, la representación del pueblo la tenemos nosotros...

Sr. Marini — La representación del pueblo de los partidos, de cada uno de los partidos de la provincia de Buenos Aires, está en el Concejo Deliberante.

Sr. Cantore — Estamos de acuerdo

Sr. Marini — Con ese criterio, la Nación podría venir a legislar sobre cosas que son materia exclusiva de la provincia de Buenos Aires.

Sr. Cantore — En ese sentido no tiene nada que hacer con nosotros.

Este es un problema de la provincia de Buenos Aires. Es una cuestión de interpretación nada más.

El Diputado que habla interpreta en forma amplia la disposición de la ley de Expropiaciones y la minoría la interpreta con sentido restrictivo, alegando restricciones que son simple ficción.

Sr. Marini — El sentido restrictivo es el que defiende el señor Diputado, desde el momento que se restringe a las municipalidades la facultad de dictar una ordenanza de calificación de utilidad pública.

Sr. Nicolini — Yo no soy abogado: mis luces no me dan para poder discutir mano a mano con el señor Diputado. Esta cuestión, de acuerdo a mi opinión, es clara y terminante. De acuerdo al artículo 3º de la Ley 5.708 nosotros, en cualquier localidad de la Provincia, donde se expropie un bien cuya finalidad sea la utilidad pública calificada, nosotros tenemos que votar una ley especial para que la expropiación se efectúe. Al confeccionar la ley hemos fijado las bases futuras para todo lo que va a ser materia de expropiación, y en ese aspecto no hemos cercenado a los concejos deliberantes la facultad que tienen de calificar la utilidad pública y mandar a la Legislatura los antecedentes a fin de que se dicten una ley especial.

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

Sr. Esteves — Habría que ver qué piensan los intendentes y los concejales municipales.

Sr. Nicolini — Lo que ellos piensen no es lo que estamos discutiendo nosotros en este momento. Aquí se discute sobre lo legislado, porque si se ha hecho una ley hay que aplicarla.

Sr. Esteves — Es un avance sobre la autonomía municipal.

Sr. Nicolini — Son planteos doctrinarios. Lo que estamos discutiendo es un ley de expropiación para la localidad de Lomas de Zamora y no sobre la posición doctrinaria que fijan ustedes o fijamos nosotros.

Yo pienso, señor Presidente, que lo único que estamos considerando en este momento es la base de lo que se ha legislado. Entonces, estamos actuando sobre la base de lo que existe y no podemos andar previendo o planteando cosas que pueden o no existir. Yo me ajusto estrictamente a lo que dice el artículo 3º de la Ley 5.708, que establece que tiene que dictarse una ley especial, y que es lo que nosotros estamos considerando en este momento.

Sr. Marini — ¿Para qué caso?

Sr. Nicolini — Para el caso que aquí se especifique.

Sr. Marini — Le aclaro más, señor Diputado Nicolini. Para el caso que sea la Provincia quien expropie, la disidencia —lo dije de entrada y lástima grande que uno haga 'os planteos y no pueda tener un disco para hacerlos reproducir después— entre el punto de vista de los señores diputados de la mayoría y los de la minoría, está justamente en eso que está señalando el señor Diputado y que yo planteé al principio de mi exposición.

Entiendo que por el artículo 3º de la Ley 5.708, también, señor Diputado Cantore, es obligatorio dictar una ley de calificación de utilidad pública en cada caso, sin hacer distinciones entre si expropia la Provincia o las municipalidades. Yo entiendo que para el caso que lo haga una municipalidad, bastaría la ordenanza calificatoria del Concejo Deliberante para que la expropiación pueda hacerse. Es un criterio de tipo jurídico doctrinario —como lo quieren interpretar los señores diputados— que puede tener una extensión de tipo político institucional en el concepto recto de la autonomía de los municipios. Ese es el punto de vista que nosotros sostenemos en contra del punto de vista muy respe-

table de los señores diputados de la mayoría, porque el aspecto jurídico se puede sentar respetando cada uno de los puntos de vista que se desarrollen y que puedan tener los señores diputados de la mayoría...

Sr. Cantore — La verdad de las cosas y que yo quiero aclarar es que no tenemos que confundir una ley de expropiación con la autorización para la declaración de utilidad pública que estamos dando para la Comuna de Lomas de Zamora. Nosotros no hacemos imputación a gasto alguno, sino que...

Sr. Marini — Es que no podríamos hacerlo.

Sr. Cantore — Por eso quería señalarle la característica especial de esta ley que no debe confundirse con una expropiación lisa y llana.

Sr. Marini — Cómo la voy a confundir, si he campeado por la buena interpretación de este tipo de leyes en todas las oportunidades en que se han tratado expropiaciones en esta Legislatura. Cómo la voy a confundir, si justamente siempre me he ocupado de señalar el alcance de una ley de este tipo dictada por la Legislatura. Por otra parte, mi pensamiento no es nada más que la exteriorización del pensamiento de algunos tratadistas, como el caso de Bielsa, que explicita también el alcance de una ley de expropiación en cuanto al sentido que tiene como declaración de utilidad pública. De modo que estamos de acuerdo en todos esos conceptos y me alegro que este diálogo haya servido para precisar el alcance de las opiniones de uno y otro sector, pero la disidencia es permanente del punto de vista jurídico, ya que en nuestro concepto la autonomía municipal sería violada o cercenada si se limitara a las comunas esa facultad. Sostengo que el artículo 3º de la Ley 5.708 no ha derogado el alcance del artículo 52 de la Ley 5.542. Que lo ha complementado y lo único que se puede pedir es que en cada caso la Comuna dicte la ordenanza calificatoria de la utilidad pública. Yo sostengo que esa facultad de los concejos ha sido trasladada a la Legislatura, que no ha debido ni ha podido ser trasladada. Esa es la facultad de tipo jurídico que sostiene el bloque de la Unión Cívica Radical por mi intermedio.

En cuanto a las cuestiones de hecho, la disidencia está en esos episodios que he citado aquí a grandes rasgos. Todo

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

eso, señor Presidente, configura la posición del bloque Radical en el sentido de votar en contra de este proyecto de ley. Nada más.

Sr. Cantore — Pido la palabra.

Sr. Presidente Piaggi — Tiene la palabra el señor Diputado Cantore.

Sr. Cantore — Nuestro sector entiende que en cuanto a la Ley de Expropiaciones, en su artículo 3º, fija taxativamente la función de la Legislatura de Buenos Aires en la calificación de utilidad pública para la expropiación de toda clase de bienes. Consideramos que no cercenamos ninguno de los derechos que pueden tener los concejos deliberantes en esta materia y en cuanto se refiere a expropiaciones, por cuanto la Legislatura se limita solamente a fijar y a calificar la utilidad pública, dejando en manos del Concejo Deliberante las demás funciones y trámites relativos a la fijación de precios, valores y demás, hasta terminar la expropiación en sí.

De modo que esta función de la Legislatura, si se quiere, es formal y se refiere sola y exclusivamente a la calificación del bien a expropiar. Por lo tanto, mantenemos nuestro despacho y solicitamos a la Honorable Cámara su aprobación.

Sr. Bronzini — Pido la palabra.

Sr. Presidente Piaggi — Tiene la palabra el señor Diputado Bronzini.

Sr. Bronzini — Señor Presidente: He asistido con curiosidad a esta deliberación sin conocer el texto sometido a nuestra consideración. Me remito a los informes que han producido los señores diputados miembros de la Comisión en representación de la mayoría y de la minoría. A mí me parece, señor Presidente, que esta última deliberación que está haciendo la Cámara alrededor de esta Ley 5.708, General de Expropiaciones y su aplicación, le ha hecho perder de vista una parte de la exposición que acaba de hacer el presidente del bloque de la Unión Cívica Radical.

A mi juicio, son discutibles los dos lados legales del debate. Yo no descarto lo que han expuesto los señores diputados de la mayoría en torno a si la Ley 5.708 desposee, en términos de totalidad, a las municipalidades y si su facultad para expropiar tiene los caracteres que los señores diputados le dan.

Evidentemente, señor Presidente, dicha ley vino como reacción contra los abusos, sin limitación, en que incurrió la administración anterior. A mí me parece que esa ley está signada por una desconfianza a fondo que mereció todo el cuerpo administrativo de la Provincia. Las municipalidades, desde ese momento, en realidad, no lo son. Estas han entrado de lleno en un proceso de descomposición moral e institucional. Resultó de toda evidencia que los diputados llamados a dar su pronunciamiento en la hora que correspondió, tuvimos presente ese estado de descomposición moral por que atravesaban y están atravesando las municipalidades de la provincia de Buenos Aires.

En realidad, no hay municipalidades...

Sr. Simini — Es una apreciación totalmente arbitraria del señor Diputado.

Sr. Cantore—Y no podemos aceptar lo que dice el señor Diputado respecto de la moral...

Sr. Bronzini — Yo me refiero a los hechos que están demostrando que no hay intendentes, municipalidades ni concejos deliberantes.

Sr. Simini — No había en la época cuando lo «limpiaron» de la Comuna de Mar del Plata al señor Diputado.

Sr. Bronzini — Ahora habría fundamentalmente que «limpiar». Y esa limpieza, significaría la eliminación, en términos casi de totalidad, de todos los intendentes, de todas las municipalidades y todos los concejos deliberantes, por motivos morales, principalmente.

Pero el aspecto de la deliberación, que me ha llamado al debate, no es precisamente éste. Yo sostengo que la tesis desarrollada por los señores diputados Cantore y Nicolini, tiene visos de aceptabilidad. Eso podría pasar; pero lo que no puede pasar es que se recubra lo fundamental de esta deliberación con un debate de tipo legislativo.

El señor Diputado Marini concretó, en términos precisos, una irregularidad de tipo administrativo que la Cámara está en la obligación de puntualizar con precisión total.

En este proyecto de ley el Poder Ejecutivo propone que se expropie un bien que ya ha sido adquirido por el comisionado municipal de Lomas de Zamora.

El comisionado municipal es, señor Presidente, un delegado del Poder Ejecutivo. El comisionado compró en función de delegado del Poder Ejecutivo el bien del que ahora el propio Poder Ejecutivo propone su expropiación. La tasación hecha por disposición del Poder Ejecutivo atribuye al bien un valor de 135.000 pesos y el comisionado compró en 300.000 pesos. La Municipalidad contrajo un compromiso —yo no soy abogado pero a mí me parece que es elemental este hecho—, una obligación que no puede eludir, aun cuando la Legislatura le dé al Poder Ejecutivo una ley que lo autorice a expropiar ese bien.

¿Puede la Legislatura, señor Presidente, pasar por alto esta situación que acusa, yo no diría sólo incapacidad, porque tendría que hacer la calificación en términos más severos, sino una verdadera irregularidad en el manejo de la cosa pública?

Sr. Nicolini — ¿Me permite una aclaración, señor diputado?

Sr. Bronzini — Sí, señor Diputado.

Sr. Nicolini — Con respecto a este problema irregular que ha planteado el señor presidente del Bloque de la Unión Cívica Radical y del que usted ha hablado ahora también, vamos a hacer una breve aclaración para ubicar bien las cosas como son.

El expediente por el cual se solicita la expropiación de las tierras en los lugares que aquí se mencionan entró en la Honorable Cámara de Diputados el 31 de agosto del corriente año; vale decir, eleva el Comisionado Municipal, en esa fecha...

Sr. Bronzini—¿El Comisionado Municipal mandó eso a la Legislatura?

Sr. Nicolini—No, al Poder Ejecutivo. Y no se sabía en ese momento si la Cámara iba o no a realizar las sesiones extraordinarias actuales.

Como el terreno, del que se está tratando ahora su expropiación, iba a ser materia de venta a otros propietarios, vale decir, se iba a hacer una transferencia con el objeto de sacar más dinero, el Comisionado Municipal optó por asegurarse que el terreno no saliera de las manos de la Municipalidad y entonces pagó esa seña de 100.000 pesos a cuenta del valor de la propiedad una vez que esa tierra fuera expropiada. En el supuesto caso que no se hubieran realizado estas sesiones extraordinarias, ya de hecho había un compromiso y la Municipalidad se aseguraba

las tierras que necesitaba para la ampliación e instalación de sus oficinas, etcétera. Vale decir, que no fué una cosa irregular como se está planteando, sino que fué en el momento y en la forma como debían hacerse las cosas, que no se permitió realizar lo que está puntualizando el señor Diputado Bronzini y el Presidente del bloque Radical.

Nosotros creemos, señores diputados, que muchas veces, por encima del problema legal también está la oportunidad, y en este caso se pretendió poder adquirir este terreno y estas propiedades que eran necesarias a la Municipalidad y que por circunstancias especiales no podían ser adquiridas en el momento oportuno en que el Comisionado Municipal estaba empeñado en hacerlo. Entonces se pensó, incluso, señor Diputado Bronzini, ya entre los propietarios del terreno, simular un precio mayor, vale decir que hubo que salir a la palestra...

Sr. Zubiaurre — ¿Me permite, señor Diputado?

Sr. Nicolini—...como para que esa propiedad no llegara a ser motivo de elevación de precio como se pretendía, sabiéndose que se necesitaba para la Municipalidad.

Todos estos argumentos, señor Diputado, son los que han servido para que el Comisionado Municipal contrajera ese compromiso, que en última instancia no es compra, que en última instancia también podría ser anulado, a pesar de las aclaraciones que ha hecho el señor Diputado Marini, que en ese aspecto conoce mucho más que yo, pero podría ser que este compromiso fuese anulado y entonces nos quedaríamos sin los locales que el Municipio necesita para construir las oficinas y demás.

Sr. Marini—Me parece que padece de un error.

Sr. Bronzini—Es una interrupción demasiado larga, señor Presidente.

Sr. Nicolini — Eso es lo que queremos hacer con respecto a este problema que se está vapuleando y que se está planteando en un terreno que nosotros creemos que no corresponde.

Sr. Bronzini—Señor Presidente: La enmienda, que ha querido ser enmienda, es peor que el soneto. El señor Diputado explica el asunto de este modo: El Poder Ejecutivo manda el proyecto precisamente el último día del período ordinario de sesiones; el 31 de agosto cesaba la Legislatura en sus funciones y el

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

Poder Ejecutivo hacía llegar su proyecto de ley ese día.

Sr. Marini — Me parece que no es así; creo que recién ahora ha llegado el proyecto a la Legislatura. Lo que ha ocurrido es que con fecha 31 de agosto el Comisionado Municipal se dirigió al Ministro de Gobierno.

Sr. Nicolini — En realidad esa es la fecha de iniciación del expediente.

Sr. Bronzini — Lo que sostengo lo había dicho el señor Diputado Nicolini y ello consta en la versión taquigráfica.

Sr. Nicolini — Bien, me rectifico de ello.

Sr. Bronzini — Valga la rectificación. Entonces, señor Presidente, yo iba a decir que la enmienda es peor que el soneto, porque si se han producido hechos con posterioridad al mensaje y al proyecto del Poder Ejecutivo que obligaban a una modificación del mismo, ni la Comisión ni la Cámara que lo está tratando se han manifestado ni se manifiestan dispuestas a su modificación, para suprimir estas anormalidades que no hacen honor ni al Poder Ejecutivo ni a la Legislatura. Pero es que el señor Diputado Nicolini, que ha querido informar a la Cámara, la ha informado erróneamente. Este proyecto del Poder Ejecutivo no llega a la Cámara ni siquiera en el último día de sus sesiones ordinarias.

Sra. Barone — Entró con fecha 9 del corriente mes.

Sr. Nicolini — La fecha 31 de agosto corresponde a la iniciación del expediente. En ese sentido ya me he rectificado.

Sr. Bronzini — Por eso digo que la Cámara debe abocarse a esta situación que le ha creado el Poder Ejecutivo. El Poder Ejecutivo ha proyectado, pero se ha dirigido a la Cámara prescindiendo del hecho cierto de que el Comisionado Municipal había efectuado la compra de ese inmueble.

Sr. Nicolini — No hay compra; es solamente una promesa.

Sr. Bronzini — ¡Cómo promesa, si hay un boleto!

Sr. Nicolini — Pero no es una compra.

Sr. Bronzini — Hay un boleto de compra y además se ha hecho entrega de una seña de cien mil pesos. El señor Ministro de Gobierno no ha podido ignorar ese hecho y no ha podido ignorarlo el Poder Ejecutivo, señor Presidente. Estamos abocados a una situación realmente insostenible; la Municipalidad de Lomas de Zamora ha comprado un bien, que

proyecta expropiar el Poder Ejecutivo en ciento treinta mil pesos; lo ha comprado la Municipalidad —ha firmado el boleto y entregado cien mil pesos de seña—, en la suma de trescientos mil pesos.

Sr. Bravo — Y ha tomado posesión la Municipalidad. Ya hay principio de ejecución.

Sr. Bronzini — Existe el boleto y existe el pago de la seña.

— Varios señores diputados hablan a la vez y suena la campana de orden.

Sr. Bronzini — No hagamos hincapié en cosas pequeñas. Lo fundamental no es eso; lo fundamental es la discordancia entre lo que hace el Poder Ejecutivo y lo que ha hecho el Comisionado de Lomas de Zamora. Eso es de una gravedad extrema. La Cámara no puede pasar por alto este hecho. No puede pasarlo por alto. ¿En qué manos están los asuntos públicos de la Provincia!

Sr. Simini — Están en buenas manos.

Sr. Bronzini — ¿Y qué hace la Cámara?

Sr. Nicolini — Precisamente lo que estamos haciendo nosotros.

Sr. Bronzini — ¿Qué estamos haciendo nosotros?

Sr. Nicolini — Estamos haciendo justamente lo que debemos hacer.

Sr. Bronzini — ¿Y qué es lo que estamos haciendo?

Sr. Nicolini — Estamos haciendo las cosas que corresponden.

Sr. Bronzini — Aquí está el proyecto del Poder Ejecutivo, sin modificación. Yo sé lo que están haciendo ustedes.

Sr. Cantore — Nosotros también sabemos lo que está haciendo usted.

Sr. Bronzini — Lo que yo estoy haciendo, señor Diputado Cantore, es invitar a la Cámara a la reflexión y a la responsabilidad. No conviene tomar así a la ligera asunto tan importante.

Sr. Cantore — No, señor. Estoy escuchando al señor Diputado con toda atención, pero no estoy obligado a creer todo lo que dice.

Sr. Bronzini — Lo único que parece creer el señor Diputado es lo que dice el Poder Ejecutivo. Yo sé que no lo voy a convencer, porque por adelantado está convencido de lo que afirma el Poder Ejecutivo.

Sr. Simini — Pido la palabra.

Sr. Presidente Piaggi — Tiene la palabra el señor Diputado Simini.

Sr. Simini—Señor Presidente: Muy pocas voy a pronunciar. Simplemente para destacar ante la Honorable Cámara la confesión hecha por el señor Diputado Bronzini de que recién en este momento se abora al conocimiento de este proyecto de ley de expropiación. Mal podemos admitir nosotros las impugnaciones del señor Diputado a este proyecto, cuando acaba de confesarnos que ignora, que desconoce el expediente administrativo que motiva este proyecto de ley. Rechazamos, pues, totalmente, absolutamente las imputaciones del señor Diputado Bronzini, porque lo consideramos deficientemente informado.

Sr. Bronzini — Pido la palabra para una aclaración.

Sr. Presidente Piaggi — Para una aclaración tiene la palabra el señor Diputado Bronzini.

Sr. Bronzini — Ha incurrido en una inexactitud el señor Diputado Simini, porque yo conozco el expediente puesto que lo he tenido en mis manos.

Sr. Simini—Me refiero al expediente administrativo, porque el expediente legislativo lo único que contiene es el mensaje del Poder Ejecutivo.

Sr. Bronzini — Lo que yo conozco es lo que conoce toda la Cámara, el expediente que ha estado en la Comisión y ahora en la Mesa de la Presidencia. Lo que yo conozco es el discurso pronunciado por el señor Diputado Marini, así como los cargos hechos por el miembro informante de la minoría y que no han sido levantados por los diputados de la mayoría.

Sr. Marini — Pido la palabra para una aclaración.

Sr. Presidente Piaggi — Tiene la palabra el señor Diputado Marini.

Sr. Marini — Mientras exponía el señor Diputado Nicolini, no alcancé a pedir la interrupción que deseaba hacer en ese momento para expresar mi juicio respecto de lo que el señor Diputado dijo abonando la tesis de la necesidad a que se vió abocado el señor Comisionado Municipal para apresurar los trámites de la compra del inmueble de la señora de Remoulin.

Entiendo que el señor Diputado Nicolini incurrió en un error conceptual, él o, en su caso, el señor Comisionado de la Municipalidad de Lomas de Zamora, porque el hecho de que este bien de la señora de Remoulin pudiera ser objeto de una venta o de cualquier operación de tipo simulado, o la que

citó el señor Diputado Nicolini, en nada alteraba la situación del inmueble cuando fuera calificada la utilidad pública del mismo, porque su precio se iba a determinar conforme a la Ley 5.708 y nada más; en definitiva, serían los peritos los que asesorarían al juez sobre el justo precio de la cosa en el momento de operarse la desposesión. Vale decir, que la circunstancia de que pudiera haber maniobras, no afectaba la facultad o el derecho de la Municipalidad para expropiarlo y tampoco podía alterar el justo precio de la indemnización que siempre estaría referido a los dictámenes judiciales y al valor venal del bien en el momento de producirse la desposesión.

Sr. Presidente Piaggi — Tiene la palabra el señor Diputado Zubiaurre.

Sr. Zubiaurre — A través de este debate se han expuesto muchas cosas; algunas con fundamento y otras sin él. Conviene aclarar que en este caso, por haber actuado un Comisionado Municipal, el que está comprometido en la emergencia es el mandante del Comisionado Municipal, o sea, el Poder Ejecutivo de la Provincia, porque los comisionados municipales obran y actúan conforme a disposiciones y normas claramente establecidas en la Ley Orgánica Municipal.

Yo formulo a los miembros de la Comisión esta pregunta: ¿En el expediente administrativo, a que hacía referencia el señor Diputado Simini, está agregado el boleto de compraventa?

Sr. Nicolini — No está agregado.

Sr. Zubiaurre — Conforme a las informaciones que obran en nuestro poder, el señor Comisionado Municipal ha suscripto el boleto de compraventa. Según las disposiciones legales, el señor Comisionado Municipal debió haberse ajustado estrictamente a las prescripciones de la Ley Orgánica. El artículo 48 de la Ley 5.542 establece que corresponde al Concejo autorizar la venta y la compra de bienes de la Municipalidad. Al estar intervenida la Comuna de Lomas de Zamora, de acuerdo al artículo 159 de la ley, los comisionados municipales tienen las facultades y deberes conferidos por esta ley al Departamento Ejecutivo y al Departamento Deliberativo, excepto lo referente a ordenanzas impositivas, que no admiten nuevos gravámenes.

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

De modo que a los fines de la adquisición del inmueble a que nos estamos refiriendo, el señor Comisionado, en uso de sus atribuciones, debió haber realizado la compra, ejerciendo —de acuerdo al artículo 48—, la facultad otorgada al Concejo Deliberante. Pero aquí viene lo grave. El artículo 160 de la misma ley dice: «que la competencia del Concejo será ejercida mediante «decretos-ordenanzas», autorizadas por el Poder Ejecutivo...».

Sr. Bronzini — Es fundamental, señor Diputado.

Sr. Zubiaurre — Esto significa que esta operación de la firma del boleto de compraventa, debió haber sido realizada como consecuencia de un decreto del Poder Ejecutivo previo, autorizando el «decreto-ordenanza» de ley.

Sr. Nicolini — Eso ha sido salvado al haberse hecho ad referendum del Poder Ejecutivo.

Sr. Zubiaurre—La autorización debe darla el Poder Ejecutivo. El Comisionado Municipal substituye al Concejo Deliberante para decidir la adquisición del bien y sabemos que el boleto de compraventa significa el principio de ejecución del contrato.

Sr. Simini—Deben tenerse en cuenta sus estipulaciones.

— Varios señores diputados hablan simultáneamente y suena la campana de orden.

Sr. Zubiaurre—El Comisionado debió haber dictado el decreto-ordenanza, y el decreto-ordenanza debió autorizarlo el Poder Ejecutivo. Yo pregunto a la Comisión si se ha dictado este decreto...

Sr. Simini—El señor Diputado está fundamentalmente equivocado: el comisionado municipal, encargado por el Poder Ejecutivo de la gestión comunal, puede, en determinadas circunstancias, entender qué conviene a los intereses confiados a su custodia, tomar determinada decisión, condicionada a la autorización posterior del Poder Ejecutivo. Y puede hacerlo ad referendum de esa autorización, vale decir, bajo esa condición resolutoria. Si hay autorización «a posteriori», hay negocio; de lo contrario, no.

Sr. Zubiaurre—No, señor Diputado. El comisionado está operando como Concejo Deliberante en virtud de claras disposiciones legales, a las que me he referido y que son los artículos 159

y 160 de la Ley Orgánica de las Municipalidades.

Sr. Simini — No, señor Diputado.

Sr. Marini—Tiene las dos facultades.

Sr. Nicolini — Al realizarse el acto estableciéndose que es «ad referendum» del Poder Ejecutivo como lo ha explicado el señor Diputado Simini, está todo dicho.

Sr. Zubiaurre — Lo que tiene que hacer el señor Comisionado es dar el decreto-ordenanza decidiendo la compra y someterlo a la autorización del Poder Ejecutivo.

Sr. Simini — Por eso se hace «ad referendum».

Sr. Zubiaurre — No necesita esa autorización «ad referendum». Lo que precisa es autorización previa...

Sr. Simini — Previa para realizar concretamente el hecho «a posteriori»...

Sr. Zubiaurre—Pero señor Diputado, ¿en razón de qué el señor Comisionado suscribe el decreto «ad referendum» del Poder Ejecutivo? ¿Cuál es la razón?

Sr. Nicolini—La razón ya la he dado en el informe y no sería del caso repetirla de nuevo.

Sr. Zubiaurre — El señor Diputado hizo una referencia a la necesidad de asegurar para la comuna la compra de la propiedad, y para ello nos dijo que el señor Comisionado ha utilizado la vía establecida por la Ley 5.708 o sea, solicitando expropiación según las normas de esa ley. Pero esa ley tiene disposiciones contenidas en su texto legal, que facultan, cuando algún inmueble esté determinado por la autoridad competente para un fin de utilidad pública, a realizar inmediatamente una especie de interdicción del bien...

Sr. Simini — Tiene que haber un expediente formado, señor Diputado.

Sr. Zubiaurre — Esto quiere decir, señor Diputado, que el argumento dado por el señor Diputado Nicolini no vale...

Sr. Simini — Vale perfectamente, señor Diputado.

Sr. Zubiaurre — No vale, puesto que el Poder Ejecutivo tiene el medio de «paralizar» o «congelar» la disponibilidad del bien, utilizando el medio previsto por la Ley 5.708, mediante una anotación en el Registro de la Propiedad.

Sr. Simini — La ley da expresa autorización para la expropiación, pero para poder hacerla hay que reunir en el expediente administrativo determi-

nados requisitos, que en este caso pudieron no haberse reunido a tiempo.

Sr. Zubiaurre — Pero el Poder Ejecutivo, que es el que tiene la facultad de hacerlo, pudo haberlo ordenado.

Sr. Simini — Pero le pareció mejor no hacerlo. ¿Qué mayor claridad puede desearse que una expropiación donde un juez va a establecer el justo valor?

Sr. Marini — ¿Y en qué condiciones queda el boleto de compraventa?

Sr. Simini — Si estaba hecho «ad referendum» del Poder Ejecutivo, queda absolutamente anulado. Usted no puede condicionar a determinadas circunstancias la realización de un acto. El señor Diputado Zubiaurre es además, escribano, y no puede ignorar...

Sr. Zubiaurre — Precisamente por eso señor Diputado. ¿Cómo ha operado la Municipalidad en este caso, en el caso particular del boleto de compraventa?

Sr. Simini — Frente a la necesidad inmediata...

Sr. Zubiaurre — ¿Ha operado como institución pública o como persona privada? ¿Cómo ha firmado el boleto de compraventa? Como persona privada. Entonces le alcanzan todas las disposiciones legales y esa seña de 100 mil pesos...

Sr. Pologna — ¿Me permite una interrupción, señor Diputado?

Sr. Zubiaurre — Sí, señor Diputado.

Sr. Pologna — Yo quería solicitar a los señores miembros de la mayoría, si conocen los términos del boleto de compraventa suscripto por el Comisionado de Lomas de Zamora, con la propietaria del inmueble. ¿Se establece allí una cláusula especial que determine la obligación de la propietaria de devolver la seña de 100 mil pesos?

Sr. Simini — Si me permite, señor Diputado. Si se hace bajo una condición resolutoria y esa condición no se cumple, la devolución es de pleno derecho.

Sr. Pologna — La Honorable Cámara no tiene conocimiento de los términos de este convenio de compraventa.

Sr. Simini — Es que no interesa a los efectos de la ley. Aquí viene este expediente para que nos pronunciemos sobre la razón de utilidad pública, y nada más.

Sr. Bronzini — ¿La Comisión pidió el expediente administrativo?

Sr. Simini — Aquí está, en la banca del señor Diputado Nicolini.

Sr. Marini — Pero del boleto, no hay nada.

Sr. Bronzini — Eso es lo fundamental.

Sr. Nicolini — Yo quería aclarar lo que acaba de decir el señor Diputado Simini. Venimos a votar la autorización de expropiación, y esa cuestión ha sido planteada por el señor Diputado Marini y la hemos aclarado. Votada la ley, la ley tiene todos los recaudos necesarios para hacer efectivo el pago, la expropiación y todas las demás cuestiones.

Sr. Pologna — Lo único que hace la ley es calificar la utilidad pública.

Sr. Nicolini — Aquí se vino a votar una ley de expropiación.

Sr. Bereilh — Señor Presidente: Pido la palabra para formular una moción de orden.

Sr. Presidente Piaggi — Tiene la palabra el señor Diputado Bereilh, para fundar una moción de orden.

Sr. Bereilh — Habiendo sido suficientemente debatido el asunto, pido que se cierre el debate.

Sr. Presidente Piaggi — Se va a poner en votación la moción de orden del señor Diputado Bereilh, de cerrar el debate.

— Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Marini — Pido la palabra, señor Presidente, para fundar un pedido de reconsideración.

Sr. Presidente Piaggi — Tiene la palabra el señor Diputado Marini, para fundar un pedido de reconsideración.

Sr. Marini — Yo voy a pedir a la Honorable Cámara la reconsideración de la reciente votación, porque, en definitiva, el debate está por concluir, y me parece inamistoso, inelegante y además contrario al Reglamento que, mientras está exponiendo un señor Diputado, se formule una moción de orden como la que acaba de hacer el señor Diputado Bereilh. Al finalizar el discurso del señor Diputado Zubiaurre, esa moción podía haberse hecho, pero aquí se corta un discurso a un señor Diputado.

El diálogo ha sobrevenido por las interrupciones hechas al señor Diputado Zubiaurre. Quiero llegar a una conclusión que me parece muy acertada. Yo no creo que esté en el ánimo del señor Diputado Bereilh cortar el uso de la palabra al señor Diputado Zubiaurre ni a ningún otro señor Diputado. Si al finalizar el discurso el Diputado Zubiaurre, se hubiera hecho la moción, yo no ten-

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

dría derecho a hacer oír mi voz sobre esto, pero siendo así debo pedir la reconsideración de la votación.

Sr. Presidente Piaggi — Se va a votar la reconsideración pedida por el señor Diputado Marini.

— Se vota y resulta negativa.

Sr. Presidente Piaggi — De acuerdo con el resultado de la votación, corresponde votar, en general, el despacho de la Comisión.

Les que estén por la afirmativa sírvanse marcar la votación.

— Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente Piaggi — En consideración en particular.

— Se enuncian y aprueban, sin observación, los artículos 1º, 2º, 3º y 4º.

— El artículo 5º es de forma.

Sr. Presidente Piaggi — Es ley. Se harán las comunicaciones de estilo al Poder Ejecutivo y al Honorable Senado.

8

TRATAMIENTO SOBRE TABLAS Y SANCIÓN DEFINITIVA DEL PROYECTO DE LEY, APROBADO CON MODIFICACIONES POR EL HONORABLE SENADO, DE LEY GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS.

Sr. Presidente Piaggi — Tiene la palabra el señor Diputado Mercado para una moción de sobre tablas.

Sr. Mercado—Hago moción de sobre tablas para tratar las modificaciones que sobre el proyecto de ley general de Obras Públicas sancionado por la Honorable Cámara introdujo el Honorable Senado.

Sr. Pologna — Pido la palabra.

Sr. Presidente Piaggi — Tiene la palabra el señor Diputado Pologna.

Sr. Pologna — Me voy a oponer, en nombre del bloque de la Unión Cívica Radical, a la moción de sobre tablas, por entender que las modificaciones introducidas por el Honorable Senado son de forma exclusivamente y en ninguna de ellas se han tomado en consideración

las serias objeciones que hiciéramos en el debate, así como tampoco las que ha formulado nuestro bloque en el Honorable Senado.

Proponemos que vuelva a Comisión a los efectos de que se invite a concurrir al seno de la misma al señor Ministro de Obras Públicas para tratar la posibilidad de mejorar la economía de esta ley, que es extraordinariamente mala.

Por eso me opongo a la moción de sobre tablas.

Sr. Presidente Piaggi — Se va a votar la moción formulada por el señor Diputado Mercado.

— Se vota y resulta afirmativa, por mayoría de dos tercios de los miembros presentes.

Sr. Presidente Piaggi — Habiendo resultado favorable la votación de tratamiento sobre tablas, relativa a la consideración del proyecto de Ley General de Obras Públicas, se procederá, por Secretaría, a la lectura de la comunicación que, en tal sentido, remite el Honorable Senado.

Sr. Secretario Ondarra—(Leyendo):

(HS/82/54).

(PE/91/54).

Eva Perón, 21 de diciembre de 1954.

Señor Presidente de la Honorable Cámara de Diputados, doctor Italo B. A. Piaggi.

Tengo el agrado de dirigirme al señor Presidente, comunicándole que el Honorable Senado, en sesión de la fecha, ha considerado el proyecto de ley en revisión, sobre modificación de la Ley General de Obras Públicas, número 5.138, habiéndole modificado los siguientes artículos, en la forma que se indica a continuación:

«Art. 3º El estudio, la ejecución o fiscalización de las obras a que se refiere el artículo anterior, corresponde al Ministerio de Obras Públicas y se llevará a cabo bajo la dirección de las reparticiones técnicas de su dependencia.

Se exceptúan de esta disposición las realizaciones contempladas en los artículos 79 y 80 de la presente ley.

Las construcciones o ampliaciones de monto inferior a cincuenta mil pesos moneda nacional (\$ 50.000 ₳), como así

también los trabajos de reparación o mantenimiento cuyo monto no supere los cien mil pesos moneda nacional (pesos 100.000 ₮), de obras dependientes de otros ministerios, podrán ser realizadas por éstos, de acuerdo a la reglamentación que oportunamente se dicte.

«Art. 21. ...

- c) A costo y costas. Este sistema sólo se podrá usar en casos de urgencia justificada o de conveniencia comprobada a juicio del Consejo de Obras Públicas.

«Art. 26. ...

- b) La oferta, contenida en sobre aparte, con la firma del proponente y del representante técnico de acuerdo con la legislación vigente;

«Art. 79. Quedan incluidos en el régimen de la presente ley las realizaciones previstas en el artículo 22, inciso 16, de la Ley 5.694, las que serán llevadas a cabo por el Ministerio de Educación.

Para dichas realizaciones, créanse en el Ministerio de Educación un Consejo de Obras Escolares y un Registro de Licitadores, de funciones similares a los análogos del Ministerio de Obras Públicas, cuyas funciones serán reglamentadas por separado por el Poder Ejecutivo.

El Consejo de Obras Escolares tendrá la misma intervención que le corresponde al Consejo de Obras Públicas, en los casos que determine la presente ley.

«Art. 81. Suprimido.

«Art. 82. Pasa a ser Art. 81.

«Art. 83. Pasa a ser Art. 82. La presente ley será reglamentada dentro de los noventa días de su promulgación.

«Arts. 84, 85, 86 y 87 pasan a ser Arts. 83, 84, 85 y 86, respectivamente».

De conformidad con resolución vigente se acompañan expedientes P. E. 91/954 de esa Honorable Cámara y C. 34/954 de este Honorable Senado.

Saludo al señor Presidente con toda consideración.

CARLOS A. DÍAZ.

Juan J. M. Raimondi
Secretario del Senado.

Sr. Presidente Piaggi — En consideración en general.

Sr. Gaitán — Pido la palabra.

Sr. Presidente Piaggi — Tiene la palabra el señor Diputado Gaitán.

Sr. Gaitán — Señor Presidente: En la semana próxima pasada esta Cámara con la media sanción correspondiente, remitió al Honorable Senado el proyecto enviado en su oportunidad por el Poder Ejecutivo, de Ley General de Obras Públicas.

Considerado que fué el proyecto por esa cuerpo, le introdujo algunas modificaciones de fondo y otras de forma, pero que son fundamentales, así las que se refieren a los artículos 39, 21, 26, 79 y el que atañe a la supresión del artículo 81.

Haré, previamente, algunas breves consideraciones acerca de los artículos en que se propugnan las reformas, y de inmediato, señor Presidente, daré a conocer nuestro punto de vista.

En el artículo 39, en la última parte, es evidente que se ha deslizado un error. Se ha querido decir «se dicte» en lugar de «se licite». En el artículo 21 se suprime, en el inciso c) «Por costos y costas» y se reemplaza por: «A costo y costas». El significado, señor Presidente, puede ser el mismo, pero es indudable que con la modificación se está más de acuerdo con la forma correcta.

En el artículo 26, inciso b) se substituye la palabra «fianza» por la palabra «firma», que es realmente la que corresponde, por cuanto el inciso a) hace referencia a la fianza, y la oferta debe ir refrendada con la firma, como es lógico.

En cuanto a la inclusión «contenida en sobre aparte» se ha considerado necesaria y de utilidad con el fin de que si al abrir el sobre de un proponente, cualquiera encontrare que falta alguno de los requisitos para esa emergencia, los demás concurrentes a la licitación no puedan interiorizarse de los datos referentes al monto de la misma. Esto se evita abriendo primero el sobre con la documentación exigida.

En el artículo 79 se substituye «registro particular de licitadores» por «registro de licitadores», de la misma manera que se menciona para el Ministerio de Obras Públicas.

El artículo 81 se ha suprimido totalmente. Se ha considerado inoficioso decir que la presente ley no podrá ser derogada o modificada por otra ley y se ha obrado en base a lo que prescribe el artículo 17 del Código Civil.

En el artículo 82 se introdujo la modificación en el sentido de que la presente ley será reglamentada dentro de

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

los noventa días de su promulgación. Evidentemente, es más lógico emplazar al Poder Ejecutivo a dictar la reglamentación y no ponerle para la entrada en vigencia de la ley, ya que se sobreentiende que el Poder Ejecutivo es el más interesado en promulgarla lo antes posible. Ha sido sin duda a la reglamentación a lo que se ha querido referir este artículo.

Esas son las reformas, señor Presidente, y por lo tanto pido la aprobación consiguiente.

Sr. Pologna — Pido la palabra.

Sr. Presidente Piaggi — Tiene la palabra el señor Diputado Pologna.

Sr. Pologna — Como ha informado el señor Diputado Gaitán, las modificaciones a los artículos 3º y 21, se refieren a rectificaciones de errores que posiblemente sean tipográficos y no de otra índole. En cuanto a la modificación del inciso b) del artículo 26, que establece que la oferta debe venir contenida en sobre aparte, me parece que es un tanto conveniente y estamos de acuerdo. En cuanto al artículo 79, donde se suprime la palabra «particular», estamos también de acuerdo. Y en lo que respecta a los artículos 81 y 82, voy a ceder la palabra a mi distinguido colega, el señor Diputado Marini, quien se va a referir al mismo.

Sr. Marini — Pido la palabra.

Sr. Presidente Piaggi — Tiene la palabra el señor Diputado Marini.

Sr. Marini — El modo de votar por capítulos esta ley en la sesión anterior, hizo que una intervención mía en el debate —y debo confesar que más bien tenía un espíritu travieso como era el de incluir en el artículo 82, por el que se derogan varias disposiciones, la correspondiente al revalúo general de la Provincia, que nada tenía que hacer con el texto de esta ley—, impidió que reparase antes y por razones de trabajo debe ser excusable...

Sr. Simini — Eso le demuestra al señor Diputado que no hay que hacer travesuras.

Sr. Marini — Sí, no siempre salen bien, señor Diputado Simini. Esa no salió bien porque quedó sin respuesta con aquella posición de que «la Comisión mantiene su despacho». Si mantenía su despacho en esta cuestión que nada tiene que hacer y que yo la suscité con mi ánimo de conversar algo

sobre el asunto, pero lo dije honradamente cuando tomé la palabra. Tengo aquí la copia de la versión taquigráfica que dice: «Me voy a referir al artículo 81. Estuve meditando un rato sobre este artículo y recién pongo mi atención en el artículo 81 que dice: «La presente ley no podrá ser derogada o modificada, sino por otra ley especial». Agregué que: «Esto traería aparejado un problema acaso constitucional sobre el alcance de las leyes y las facultades que podía tener la Legislatura en cada caso para dictar una ley que puede o no modificar a otra de carácter general. Pero este problema, de tratarlo, habría que hacerlo con pleno conocimiento y con todos los argumentos necesarios, reconozco que no estoy en condiciones de improvisar sobre el mismo en este momento».

La verdad es que yo leí el artículo y me pareció una cosa un poco insólita dentro del texto de la ley. La verdad es que la Comisión mantuvo su despacho, pero el Senado, profundizando un poco más en el asunto, entendió que este precepto estaba de más; primero, porque nosotros no podemos ir más allá de lo que dice el Código Civil, que es ley superior y a la que nosotros debemos debido acatamiento y que no podemos innovar. Dice el artículo 17, como muy bien lo ha expresado el señor Diputado Gaitán, que las leyes rigen mientras no sean derogadas por otras. De modo, entonces, que este artículo, estaría evidentemente de más y ha hecho muy bien el Senado en suprimirlo del texto de la ley y hará también muy bien la Cámara con el voto de la mayoría en allanarse a esa sanción del Honorable Senado. Nada más.

Sr. Presidente Piaggi — Se va a votar si se aceptan las modificaciones introducidas al proyecto por el Honorable Senado.

— Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente Piaggi — Es ley. Se harán las comunicaciones de estilo al Poder Ejecutivo.

Habiendo cumplido su cometido la reunión, queda levantada la sesión.

— Era la hora 11 y 45.

ASUNTOS ENTRADOS

9

PROYECTO DE LEY. EN REVISION. MODIFICATORIO DE LA LEY 5.677, DE COMPATIBILIDADES.

(HS/70/54).

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Aclárase el artículo primero de la Ley 5.677 en el sentido de que en los términos del mismo quedan comprendidos los casos en que los cargos o uno solo de ellos requieran título Universitario o superior.

Art. 2º A los fines del artículo segundo de la Ley 5.677 se considerará ejercicio del Magisterio, la enseñanza primaria, especial, secundaria o universitaria de asignaturas de los planes oficiales, correspondientes a los institutos públicos, a cargo de maestros o profesores con título, o que hayan cumplido con las exigencias de admisión que requieran las disposiciones pertinentes que rijan los respectivos institutos o escuelas.

Art. 3º En los casos de aplicación del artículo cuarto de la Ley 5.677, el Poder Ejecutivo determinará si la ley de presupuesto o la especial no lo hubieran hecho, si el cargo o los cargos requieren para su desempeño título universitario.

Art. 4º Declárase compatible, dentro de los términos del artículo quinto de la Ley 5.677, la actividad del personal que reuniendo las suficientes condiciones artísticas a criterio del Poder Ejecutivo, o de quien éste designe, pueda actuar en los organismos de difusión artística y en los espectáculos que organiza el Gobierno de la Provincia, en calidad de intérpretes vocales, coreográficos o musicales, incluyendo asimismo a quienes tengan aptitudes de carácter técnico, colaboración artística o especialidad teatral, que concorra a los fines del espectáculo.

Art. 5º La renuncia al sueldo y la licencia sin goce de sueldo respecto a uno de los cargos que desempeñe el empleado, hace cesar la incompatibilidad.

Art. 6º Los casos de duda que se planteen en la aplicación e interpretación de la Ley 5.677 y de la presente,

serán decididos interpretativamente por el Poder Ejecutivo, el que también resolverá en los referidos supuestos, acerca de la concurrencia o no de los requisitos que exige la norma mencionada a los fines de la concreción del régimen de compatibilidad por ella establecida. A tales efectos el Poder Ejecutivo tendrá primordialmente en cuenta las necesidades administrativas y la perfecta satisfacción de los fines del servicio público.

Art. 7º Para que sean viables los casos de compatibilidad de la Ley 5.677 y de la presente, es imprescindible que no exista superposición horaria, salvo el caso especial del artículo tercero «in fine» de la referida norma.

Art. 8º Las disposiciones de esta ley se aplicarán en lo futuro; no tendrán efecto retroactivo salvo para los casos aún pendientes de resolución.

Art. 9º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

— A la Comisión Segunda de Legislación.

10

PROYECTO DE LEY, EN REVISION, DE BONIFICACIONES AL PERSONAL AFECTADO A SERVICIOS SANITARIOS DE CONTAGIOSOS O ALIENADOS.

(HS/80/54).

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º A partir del 1º de enero de 1955, autorizase al Ministerio de Salud Pública, a liquidar al personal de los establecimientos sanitarios que desempeñan tareas en servicios asistenciales de enfermos mentales o infecto-contagiosos o transmisibles, una bonificación mensual equivalente al diez por ciento del sueldo nominal.

Art. 2º Exclúyese de los beneficios del presente régimen al personal que se encuentre comprendido en los beneficios previstos en la Ley número 5.364 de Carrera Médico Hospitalaria.

Art. 3º Autorízase al Poder Ejecutivo, a los efectos de poder cumplimentar las disposiciones de la presente ley, durante el ejercicio del año 1955, a ampliar en la suma de pesos un millón ochocientos sesenta y ocho mil seiscientos moneda

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

nacional de curso legal (\$ 1.868.600 $\frac{2}{100}$), y de acuerdo al detalle que se inserta, el Anexo VI, Ministerio de Salud Pública, Capítulo 1º, Grupo 1º, Inciso 1, Gastos en Personal, Item:

2. — Dirección General de Salud Pública

Partida Principal 4 - Bonificaciones y suplementos ..	\$ %	457.600
Partida Principal 6 - Aporte Patronal		55.000
Total Item 9		512.600

11. — Dirección General de Acción Médico Social

Partida Principal 4 - Bonificaciones y suplementos ..	\$ %	47.400
Partida Principal 6 - Aporte Patronal		5.700
Total Item 11		53.100

12. — Dirección General de Lucha Antituberculosa

Partida Principal 4 - Bonificaciones y suplementos ..	\$ %	1.163.300
Partida Principal 6 - Aporte Patronal		139.600
Total Item 12		1.302.900

Art. 4º El importe acordado en carácter de ampliación por el artículo anterior, será atendido con cargo a Rentas Generales, de donde se tomarán los fondos.

Art. 5º El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley.

Art. 6º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

— A las comisiones de Salud Pública y de Presupuesto e Impuestos.

11

PROYECTO DE LEY, EN REVISIÓN, DE DONACION DE TIERRAS PARA LA CONSTRUCCION DEL COLEGIO NACIONAL, ESCUELA FABRICA Y MUSEO, EN MORON.

(HS/81/54).

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Autorízase al Poder Ejecutivo a donar al Gobierno de la Nación, con

destino al Ministerio de Educación de la Nación, la fracción de terreno ubicada en la ciudad de Morón, encuadrada entre las calles Almirante Brown, Constitución (hoy Casullo) y las prolongaciones de las calles Rivadavia y Conesa, cuya superficie resultará de la mensura a practicarse, para la construcción del Colegio Nacional de Morón y de la Escuela Fábrica de la Nación N° 65.

Art. 2º Autorízase al Poder Ejecutivo a donar a la Municipalidad de Morón, la fracción de terreno ubicada en la ciudad del mismo nombre, encuadrada entre las calles Sarmiento y Constitución (hoy Casullo) y la prolongación de las calles Rivadavia y Conesa, cuya superficie resultará de la mensura a practicarse, para la instalación del Museo Histórico y de Arte de Morón.

Art. 3º Las fracciones de terreno que se mencionan en los artículos anteriores forman parte de una quinta cuya nomenclatura catastral es: Partido de Morón, Circunscripción I, Sección E. Quinta 1. Su dominio se encuentra inscripto al folio 5.828 del año 1954.

El Poder Ejecutivo queda autorizado a aplicar el remanente a las realizaciones de obras contempladas en los planes de Gobierno.

Art. 4º La Provincia recobrará de pleno derecho, y sin necesidad de ejecutar acto alguno, las fracciones de terreno en el momento en que la Nación o la Municipalidad de Morón alteren los destinos especificados en los artículos 1º y 2º, sin que tenga que efectuar pago o indemnización por las mejoras introducidas.

Art. 5º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

— A la Comisión Segunda de Hacienda.

A P E N D I C E

PUBLICACIONES DISPUESTAS POR LA PRESIDENCIA

Textos definitivos de los proyectos de ley aprobados en la sesión
de la fecha

CON SANCIÓN DEFINITIVA, QUE SE COMUNICAN AL PODER EJECUTIVO

El Senado y Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de —

LEY:

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Jurisdicción

Art. 1º La planificación, organización, instalación, coordinación, explotación y contralor de los servicios de transporte público provincial por automotor de pasajeros, mediante cualquier forma de propulsión mecánica, que se autoricen o exploten en el territorio de la provincia de Buenos Aires, se regirán por las prescripciones de la presente ley.

La Dirección General del Transporte del Ministerio de Hacienda, Economía y Previsión, será el organismo encargado de la aplicación y fiscalización del cumplimiento de las normas que establece la presente ley.

Art. 2º Estarán sometidos a la jurisdicción de la provincia de Buenos Aires y por lo tanto comprendidos en las disposiciones de la presente ley, los servicios de transporte público de pasajeros por automotor que ligen dos o más municipios entre sí en el territorio de la Provincia. Cuando los medios de transporte público de pasajeros de jurisdicción provincial transiten por los municipios que sean punto inicial o terminal de su servicio deberán cumplimentar las ordenanzas y normas municipales que rigen en materia de tránsito local, no pudiendo hacer transporte urbano sin autorización de los mismos.

Art. 3º Los servicios de transporte público automotor, que autoricen las municipalidades con destino a su tránsito local y cuyos recorridos se cumplan exclusivamente dentro de sus límites territoriales, serán de jurisdicción municipal y estarán sometidos a sus ordenanzas, aunque transiten por caminos nacionales o provinciales.

Transporte público y privado de personas por automotor

Art. 4º Esta ley rige exclusivamente para el transporte público de pasajeros por automotor, estando excluido de sus normas el transporte privado de personas.

Art. 5º A los efectos del precedente artículo, considérase transporte público por automotor el que realicen transportistas, empresas o cooperativas de transporte con vehículos propios como acto de comercio, por cuenta de terceros o encargo de pasajeros y para servir necesidades públicas de traslado regular de personas.

Art. 6º Considérase transporte privado de personas por automotor, a los efectos del artículo 4º, al no encuadrado en el artículo precedente, que realicen por su cuenta los propietarios de vehículos, sin retribución o compensación alguna por parte de los usuarios.

Art. 7º Los transportadores privados comprendidos en el precedente artículo que destinen sus vehículos aunque sea ocasional o accidentalmente, a la realización de transporte público de personas, deberán sujetarse a los requisitos que para éstos determina la presente ley y especialmente al cobro de las tarifas obligatorias.

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

Planificación y coordinación

Art. 8º Los planes, medidas y normas para la organización, instalación, explotación, coordinación y contralor de los transportes públicos de personas por automotores se ajustarán a los principios constitucionales y a los objetivos fundamentales, generales y especiales del Segundo Plan Quinquenal 1953/57 (Ley 5.712) u otros que se establezcan en el futuro, debiendo fundamentalmente tender al mejor y más económico servicio para el público usuario y al ordenamiento racional de los recorridos y medios, que impida competencias antieconómicas, promueva la eficiencia y seguridad de los servicios, asegure la estabilidad económico financiera de las explotaciones y procure la expansión de los servicios en condiciones técnicas y económicas adecuadas a las circunstancias y en forma tal que posibiliten su integración con la economía general y la evolución demográfica provincial.

Art. 9º El transporte público de personas será prestado en forma eficiente, regular y continua y ajustado a esta ley y las normas que establezca su reglamentación, las cuales así como el otorgamiento de permisos tendrán en cuenta las necesidades de movilidad de la población, la economía en el transporte y los adelantos de la técnica.

Asimismo, deberán mantener las condiciones de seguridad y eficiencia previstas al otorgar el permiso o inscripción y las que en el futuro exijan la seguridad pública y los adelantos técnicos.

Art. 10. Para el logro de una efectiva coordinación del transporte de pasajeros, facúltase al Poder Ejecutivo para celebrar convenios con la Nación, provincias, territorios y municipios, encuadrándolos en las prescripciones constitucionales, en los objetivos del Segundo Plan Quinquenal y en las disposiciones de la presente ley.

Registro e inscripciones

Art. 11. La Dirección General del Transporte organizará registros para la inscripción de las personas o empresas transportadoras, obreros y vehículos que se dediquen al transporte público de pasajeros, regido por esta ley, en la forma y condiciones que determine su reglamentación.

Art. 12. La inscripción en los precitados registros será obligatoria para los transportistas públicos de pasajeros por

automotor en cuanto se refiere a ellos, sus vehículos y los empleados y obreros que utilizan. Asimismo estarán obligados a comunicar ante la Dirección General del Transporte toda modificación ulterior a la inscripción, así como la actividad cumplida mensualmente por los vehículos inscriptos, en la forma y términos que establezca la reglamentación.

También será obligatoria esa inscripción y comunicaciones para los transportes que exploten el Estado provincial, las municipalidades y los transportistas con permiso municipal. Los precitados registros serán permanentemente actualizados.

*Régimen de explotación**Prestación de servicios*

Art. 13. Los servicios públicos de transporte automotor de pasajeros comprendidos en esta ley, serán prestados por la Dirección General del Transporte, municipalidades u organismos oficiales competentes y, en caso de considerarse conveniente, con la cooperación privada en base a permisos de carácter precario que el Poder Ejecutivo y las municipalidades otorguen.

Permisos

Art. 14. Cuando la Dirección General del Transporte, en ejercicio de las funciones de planificación que esta ley le asigna, considere que corresponde otorgar permisos para la prestación de servicios públicos de transporte de pasajeros por tranvías, ómnibus, trolleybus, microómnibus u otros medios de transporte colectivo en rutas o zonas determinadas, recabará la opinión de los municipios respectivos y lo hará conocer públicamente, invitando a presentar ofertas, ajustadas a las condiciones que establezca previamente.

Art. 15. Si cumplidas las prescripciones del artículo anterior, no se presentare ningún oferente, la Dirección General del Transporte podrá otorgar permisos o autorizaciones provisorias de ensayo, por plazo determinado y en la forma y condiciones que establezca la reglamentación de esta ley.

Art. 16. Toda oferta para optar a la adjudicación de un permiso, deberá acompañarse de un certificado de depósito en títulos provinciales en el Banco de la Provincia de Buenos Aires, de hasta quinientos pesos moneda nacional.

(\$ 500 $\%$), por cada vehículo a afectar a la explotación, como garantía del cumplimiento de su oferta. Los adjudicatarios deberán reforzar hasta cinco mil pesos moneda nacional (\$ 5.000 $\%$) por vehículo como garantía del cumplimiento de las condiciones del permiso y para responder a las indemnizaciones o sanciones a que hubiera lugar en el curso de la explotación. Igual requisito se exigirá para el caso de ampliaciones del servicio. En la reglamentación de esta ley se graduarán las garantías, según el tipo de vehículo a utilizar en los servicios. El depósito de garantía de \$ 5.000 se reducirá a \$ 3.000 cuando el adjudicatario sea una sociedad cooperativa.

Art. 17. Los oferentes o permisionarios deben constituir domicilio real en la Provincia. Las cuotas sociales o acciones de las sociedades oferentes o permisionarias constituidas legalmente deberán ser nominativas.

Art. 18. Tendrán preferencia en la adjudicación de permisos, en igualdad de condiciones, las cooperativas o entidades constituidas por auténticos trabajadores del transporte, entendiéndose por tales a las personas directamente vinculadas por su trabajo personal a la prestación de servicios de transportes y los transportadores públicos de pasajeros con permisos o concesiones vencidas otorgadas con anterioridad a la vigencia de esta ley.

Los permisionarios provisionales de servicios de ensayos en las condiciones del artículo 15. que hayan explotado eficientemente el servicio en el plazo otorgado, serán también preferidos en igualdad de condiciones de oferta.

Art. 19. La adjudicación de los permisos se hará por el Poder Ejecutivo a propuesta de la Dirección General del Transporte y recaerá en la oferta que ajustándose a las condiciones establecidas ofrezca la mayor eficiencia y economía en el servicio.

Estos permisos se acordarán por cinco años y serán renovables por períodos iguales, en caso de cumplimiento satisfactorio por el permisionario. La renovación deberá solicitarse por escrito 6 meses antes del vencimiento del permiso.

El Poder Ejecutivo podrá revocar los permisos en cualquier momento en caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte del permisionario, deficiencias graves del servicio o razones de interés público, previo sumario del que se dará vista al afectado.

Art. 20. Ningún permiso asegurará a su beneficiario la exclusividad del transporte público en determinada zona, ruta o servicio. El Poder Ejecutivo podrá autorizar varios permisos cuando considere asegurada la estabilidad económica de todos los permisionarios y explotaciones estatales y se estime necesaria una prudente expansión de los servicios, estableciendo una sana competencia entre los mismos. Asimismo, podrá autorizarse la instalación de ramales, cuando ello sea conveniente para el servicio público y no afecte el desenvolvimiento normal y eficiente de la línea principal ni se superponga a otros servicios nacionales, provinciales o comunales.

Art. 21. Fuera de los casos previstos en el artículo precedente, no podrán otorgarse permisos de transporte público de pasajeros que se superpongan en más de un 30 % de su recorrido a otros provinciales, municipales o nacionales que realicen servicio local. Las comunas tampoco autorizarán permisos que asuman igual superposición con servicios nacionales o provinciales que realicen servicio local. No se considerará superposición el recorrido imprescindible para la concurrencia de varios servicios a una misma estación terminal, con el objeto de facilitar los transbordos, combinaciones o intercambios de los usuarios, disminuyendo el costo del transporte y facilitando el eficiente aprovechamiento de las instalaciones, cuando ella no exceda de un kilómetro de recorrido mutuo en zona urbana y en lo que establezca la Dirección General del Transporte en zona rural.

Art. 22. Las ordenanzas, reglamentaciones o medidas que adopten las municipalidades para autorizar o reglar los transportes municipales no afectarán, perturbarán o trabarán directa o indirectamente a los servicios de jurisdicción nacional o provincial, no pudiendo implantar o autorizar el funcionamiento de servicios que por superponerse a los nacionales o provinciales preexistentes, impidan la prestación económica de éstos.

Art. 23. La Dirección General del Transporte y las municipalidades, para evitar las superposiciones antieconómicas a que se refieren los artículos precedentes, deberán consultarse y prestarse conformidad recíproca, previa a toda autorización de transporte público, en los casos de recorridos concurrentes con líneas preexistentes.

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

Art. 24. Los permisionarios deberán iniciar los servicios autorizados dentro del término que fije la reglamentación. En caso de incumplimiento se revocará el permiso con pérdida del depósito de garantía.

Derechos y obligaciones de los transportistas

Art. 25. Las empresas de transporte público de pasajeros, comprendidos en el régimen de esta ley, no podrán fusionarse ni modificar su composición ni transferir o arrendar sus bienes o permisos, mientras estén afectados a la explotación de los servicios objeto de permisos, sin autorización previa y fundada de la Dirección General del Transporte, que se acordará en cuanto no modifique las condiciones que fundamentaron el otorgamiento ni viole expresas disposiciones de esta ley y su reglamentación. La violación de este artículo se sancionará con la caducidad del permiso y pérdida de las garantías.

Art. 26. Los permisionarios podrán desistir del permiso después de haber explotado los servicios por un lapso mínimo de dos años, dando un preaviso de seis meses a la Dirección General del Transporte.

Art. 27. El material rodante será adecuado en calidad y cantidad a las necesidades normales del servicio, se ajustará a los requisitos de la reglamentación de esta ley y tendrá la mayor uniformidad técnica posible con relación a los otros servicios de su zona, a efectos de facilitar el intercambio o combinaciones que la Dirección General del Transporte estime necesario establecer, por razones de conveniencia pública.

Art. 28. Los horarios y frecuencias establecidas deberán ser cumplidos estrictamente por los permisionarios, excepto en caminos de tierra en mal estado o afectados por factores climáticos. Las tolerancias se fijarán en la reglamentación de esta ley.

Art. 29. La Dirección General del Transporte al autorizar los horarios y frecuencias tendrá en cuenta el caudal de pasajeros a transportar, pudiendo acordar reducciones de servicios autorizados en casos fortuitos o de fuerza mayor, debidamente justificados por el permisionario.

Art. 30. Si la cantidad de pasajeros a transportar exigiese un aumento del material rodante, la Dirección General del Transporte notificará al permisionario

la cantidad de nuevas unidades a incorporar dentro de un plazo que establezca, el cual no será inferior a sesenta (60) días. Si el permisionario no aceptase el aumento de unidades o no diere cumplimiento dentro del plazo fijado y sin causa fundada, a juicio de la Dirección General del Transporte, ésta podrá llamar a nuevo concurso para incorporar otro permisionario con permiso complementario superpuesto a la línea preexistente. Si el permisionario actual tuviese posibilidades económicas para la ampliación del servicio, se podrá disponer la caducidad del permiso y llamar a nuevo concurso para la realización total del servicio necesario.

Art. 31. Los transportes públicos no podrán ser paralizados por decisión de los transportistas ni por conflictos de su personal. Los conflictos que ocurrieren deberán someterse a la autoridad competente, debiendo continuar los servicios mientras se substancian las tratativas.

Sólo se justificarán paralizaciones transitorias o parciales derivadas de razones de fuerza mayor, seguridad pública, factores climáticos o deficiencias mecánicas o del servicio, debidamente justificadas a juicio de la Dirección General del Transporte.

Art. 32. Los transportistas estarán asimismo obligados a:

1. Suministrar a la Dirección General del Transporte las informaciones, estados y estadísticas que determine la reglamentación de esta ley.
2. Acordar a todos los pasajeros un trato igual y uniforme, no pudiendo otorgar preferencia alguna sin autorización previa de la Dirección General del Transporte.
3. Velar por que el personal a cargo de los transportes sea idóneo y responsable y haya cumplido los requisitos establecidos en la reglamentación de esta ley.
4. Responder ante los pasajeros por los daños resultantes de las faltas de su personal en el desempeño de sus funciones, no pudiendo en ningún caso declinar en ellos su responsabilidad civil, comercial o administrativa.
5. Asegurar preferentemente en cooperativas gremiales de seguros las personas transportadas, el personal, los vehículos, instalaciones y

elementos afectados a la explotación, en las condiciones que determine la reglamentación de esta ley. Los pasajeros y el personal serán asegurados por el riesgo de accidentes y se cubrirá también el correspondiente a la responsabilidad civil por daños y perjuicios a transeúntes o terceros, en sus personas, bienes o elementos.

Se excluirán de la obligación precedente, los riesgos derivados de fuerza mayor, caso fortuito o culpa de terceros, excepto cuando se trata de seguros obligatorios contra accidentes de los pasajeros, como consecuencia directa del transporte.

6. Combinar sus servicios con otros, cuando la Dirección General del Transporte así lo disponga por razones de interés público.
7. Transportar sin cargo en sus vehículos a los funcionarios y empleados encargados de la inspección y vigilancia del transporte público y el tránsito hasta el máximo que fije la reglamentación de esta ley, debiendo los mismos acreditar su condición mediante credenciales expedidas por la Dirección General del Transporte o Policía de la Provincia, en su caso.
8. Llevar la correspondencia que les entregue el Ministerio de Comunicaciones o sus agencias y un guardahilos del Telégrafo de la Provincia en las condiciones que fije la reglamentación de esta ley.
9. Permitir y facilitar las inspecciones, contralores o investigaciones que efectúe el personal autorizado al efecto por la Dirección General del Transporte, el cual tendrá libre acceso a las instalaciones, dependencias y vehículos y se les suministrarán los libros, documentación e informes que requiera.
10. Abonar regularmente los derechos, impuestos, patentes y tasas nacionales, provinciales y municipales que determinen los respectivos códigos y leyes u ordenanzas.
11. Consumir combustible y lubricantes de Yacimientos Petrolíferos Fiscales u otros de producción nacional, cuando aquéllos no los expendan, los que adquirirán en jurisdicción de la Provincia.
12. Adoptar las medidas tendientes a garantizar la permanente seguri-

dad, buen funcionamiento e higiene de los vehículos, ajustadas a las normas que prevea la reglamentación de esta ley.

13. Cumplir las exigencias del Código de Tránsito.
14. Respetar la jornada legal del trabajo y la legislación social, así como los convenios colectivos celebrados. El incumplimiento de estas obligaciones autorizará a la caducidad de los permisos.
15. Guardar los vehículos dentro del territorio de la Provincia.
16. Constituir las garantías que establezca esta ley y su reglamentación.
17. Proveer de los uniformes al personal, cuando la reglamentación de esta ley establezca su uso obligatorio.
18. Ajustar la propaganda comercial en los vehículos a las condiciones que determine la reglamentación de esta ley.
19. Atender las quejas de los pasajeros y tener a su disposición el libro de quejas, llevado con las formalidades que establezca la reglamentación de esta ley.
20. Enviar en los primeros veinte días de vencido cada mes a la Dirección General del Transporte, las planillas del movimiento habido con indicación de kilometraje recorrido, total de pasajeros transportados, combustibles y lubricantes consumidos, personal ocupado, jornales pagados, recaudación por pasajes o boletos, gastos de explotación y toda otra información vinculada a la explotación que se establezca en la reglamentación.

Tarifas

Art. 33. Las tarifas del transporte público por automotor de pasajeros, serán justas, razonables, kilométricas, uniformes y obligatorias para todos los transportadores y pasajeros en igualdad de condiciones.

Art. 34. Las tarifas que se fijen asegurarán los recursos necesarios para la continuidad, economía y eficiencia de los transportes y el cumplimiento de su función social. Con ellas se tenderá a:

- a) Abaratar el transporte popular;
- b) Encauzar el movimiento de pasajeros por los medios de mínimo con-

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

sumo unitario de energía y materiales críticos;

- c) Obtener el máximo rendimiento de las instalaciones, medios y servicios de transporte;
- d) Contribuir a la promoción del turismo nacional e internacional.

Art. 35. Las tarifas serán fijadas por la Dirección General del Transporte con el asesoramiento de las organizaciones consultivas que determine la reglamentación de esta ley, en función de los costos, modalidad de los transportes, cómputos de razonables beneficios que aseguren a los transportistas la continuidad y eficiencia de los servicios y una adecuada compensación de las inversiones realizadas, conforme a las normas que establezca la reglamentación de esta ley.

Art. 36. Las tarifas de los transportes públicos provinciales de pasajeros, que realicen servicio local en los recorridos en que exista superposición mutua con servicios comunales, deberán ser establecidas teniendo en cuenta las vigentes para estos últimos.

Art. 37. Las tarifas entrarán en vigor entre los diez y treinta días de su publicación, según lo disponga la Dirección General del Transporte, en atención a las características del transporte.

Art. 38. Los transportadores públicos no podrán por ningún concepto aumentar o disminuir las tarifas aprobadas, ni conceder bonificaciones o descuentos o cualquier otra clase de trato diferencial a los pasajeros, salvo en el caso de traslado de concriptos o de escolares en zonas rurales, que no exceda del 25 % de la capacidad del vehículo, con previa autorización de la Dirección General del Transporte.

Art. 39. Los transportadores no podrán celebrar convenios privados de tarifas con otros transportistas por automotor, ferroviarios o fluviales, que signifiquen una violación de las tarifas obligatorias aprobadas. Dichos convenios serán absolutamente nulos.

La Dirección General del Transporte sólo podrá autorizar convenios de ese tipo, cuando sean de carácter general.

Art. 40. Los transportadores y pasajeros podrán denunciar la violación de las tarifas por sí, o por medio de las entidades gremiales a la Dirección General del Transporte.

Art. 41. Los transportadores deberán colocar en lugar bien visible en cada estación, depósito, garage, vehículo, administración o sitio similar, carteles con

las tarifas obligatorias aprobadas, autenticadas por funcionarios autorizados de la Dirección General del Transporte.

Atribuciones de la Dirección General del Transporte

Art. 42. La fijación de condiciones en que se realizarán los transportes será prevista en la reglamentación de esta ley y la renovación del material rodante o modificaciones de orden técnico, que no afecten las condiciones del permiso o inscripción, serán acordadas por la Dirección General del Transporte.

Art. 43. La Dirección General del Transporte ejercerá el contralor del transporte público de personas por automotor, sujeto a las disposiciones de la presente ley, pudiendo extenderlo a los excluidos que efectúen transporte en jurisdicción provincial, cuando se presuma que realizan transporte público de personas o perturben a éste o la aplicación de las normas de esta ley y su reglamentación.

Art. 44. La Dirección General del Transporte, podrá:

- a) Autorizar la ampliación o reducción de servicios cuando el aumento o disminución del transporte de pasajeros lo justifique;
- b) Modificar parcialmente y hasta un máximo del treinta por ciento los recorridos autorizados, por razones de conveniencia pública y habilitación, construcción o instalación de nuevos caminos, calles, barrios, industrias, etcétera, y siempre que ello no configure una superposición antieconómica con servicios preexistentes nacionales, provinciales o comunales, o altere substancialmente el permiso otorgado;
- c) Autorizar variantes transitorias en los recorridos, con motivo de perturbaciones o arreglos en las calles o caminos o razones climáticas;
- d) Permitir recorridos parciales a determinadas horas o en ocasiones en que se haga necesaria una mayor afluencia de vehículos entre determinados puntos del recorrido autorizado, para facilitar el traslado de pasajeros, siempre que no se perjudique el transporte en el resto del recorrido;
- e) Disponer lo necesario para evitar todo inconveniente o suspensión en el servicio público de transporte de pasajeros, pudiendo requerir el auxilio de la fuerza pública para asegurar su normalización.

sin perjuicio de las sanciones que correspondan a los permisionarios que hayan provocado o realizado la paralización;

- f) Autorizar el alta, reemplazo, traslado o baja de vehículos, cuando las necesidades del servicio o estado de los mismos así lo exijan, conforme a lo que se establezca en la reglamentación de esta ley;
- g) Establecer o convenir con la autoridad municipal el régimen de paradas más adecuadas al servicio de cada línea provincial en los caminos o calles de localidades.

Art. 45. La Dirección General del Transporte dispondrá lo necesario para que los pasajeros puedan formular sin inconvenientes sus quejas, reclamos, observaciones o sugerencias con respecto a las dificultades de los servicios de transporte público de personas.

Art. 46. Los transportadores que realicen traslado de educandos o viajes de turismo o excursiones intercomunales y presten servicios con regularidad en la Provincia, aunque sea por temporada, podrán circular previa autorización de la Dirección General del Transporte y municipalidades, entre las que realicen sus viajes, debiendo los solicitantes acompañar a su solicitud el permiso de las municipalidades.

Las tarifas a fijar para estos permisos no podrán ser inferiores a las de los servicios iguales explotados por permisionarios de transportes de pasajeros.

No podrá permitirse el ascenso y descenso de pasajeros en el trayecto que cubran los referidos vehículos, excepto los de educandos en las escuelas o colegios y de micilios particulares.

Quedan excluidos de este régimen los vehículos estatales de turismo o excursión.

Art. 47. Los permisionarios de recorridos de turismo, excursión o educandos, abonarán los derechos, impuestos y tasas que fijen las respectivas disposiciones fiscales provinciales, nacionales y municipales, y se ajustarán a las normas de la reglamentación de esta ley.

Art. 48. Los transportistas públicos de pasajeros, permisionarios de líneas regulares, podrán realizar con sus vehículos servicios ocasionales de excursión o turismo, previa autorización de la Dirección General del Transporte, siempre que ello no afecte sus servicios regulares.

Art. 49. La policía del transporte público de pasajeros se ejercerá por la Dirección General del Transporte, con la cooperación policial y municipal, en la forma que se establezca en la reglamentación de esta ley o por convenios de coordinación. Cuando en el ejercicio del contralor y policía se adviertan violaciones a las leyes del trabajo y sociales o convenios, se comunicará tal circunstancia al Ministerio de Trabajo y Previsión de la Nación.

Art. 50. Las sanciones y multas por violación de las disposiciones de la presente ley y su reglamentación, serán aplicadas por la Dirección General del Transporte, de conformidad con las disposiciones de esta última. Tales multas se graduarán entre veinte pesos moneda nacional (\$ 20 ₞) y cinco mil pesos moneda nacional (\$ 5.000 ₞) en la precitada reglamentación, pudiendo asimismo disponer la eliminación de los transportistas de los respectivos registros y proponer al Poder Ejecutivo la caducidad de los permisos en casos de reincidencia en el incumplimiento de las disposiciones de esta ley y su reglamentación. Las multas superiores a quinientos pesos moneda nacional (\$ 500 ₞) son apelables ante el Ministerio de Hacienda, Economía y Previsión, teniendo además recurso jerárquico ante el Poder Ejecutivo las que excedan de tres mil pesos moneda nacional (\$ 3.000 ₞). Las demás sanciones serán siempre apelables. Los importes que se recauden ingresarán a Rentas Generales.

Art. 51. La reglamentación de esta ley contemplará la imposición directa de sanciones por la Dirección General del Transporte a los transportistas y a su personal, por actos u omisiones en el servicio a su cargo, en aquellos casos en que les sean directamente imputables, previo sumario en los casos graves, en los que se dará vista para su descargo a los transportistas o personal.

Gravámenes fiscales

Art. 52. Los transportadores públicos de pasajeros en jurisdicción de la Provincia, comprendidos en la presente ley, estarán sujetos a los gravámenes que establezca el Código Fiscal y leyes impositivas para el otorgamiento o renovación de permisos o inscripciones, patentes y tasas de contralor e inspección, etc. Tales gravámenes serán computables en los costos de explotación.

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

CAPITULO II

Disposiciones transitorias

Art. 53. Podrán continuar explotando los servicios de transporte público por automotor de pasajeros, hasta su resolución definitiva:

- a) Los transportadores públicos de pasajeros con permisos o concesiones vencidas, otorgadas con anterioridad a la vigencia de esta ley;
- b) Los que realicen esos servicios con conocimiento de la Dirección General del Transporte y tengan en trámite su solicitud de permiso a la fecha de esta ley;
- c) Los que actúen sin haber gestionado el permiso y se presenten dentro de los 90 días de sancionada esta ley a regularizar su situación, debiendo probar fehacientemente la prestación de servicios en esas condiciones.

Art. 54. Deróganse las leyes números 4.375, 4.704 y la 5.105, en cuanto ratifican los decretos números 2.603/43 y 7.068/44; así como toda otra disposición que se oponga a la presente ley.

Art. 55. El Poder Ejecutivo reglamentará esta ley, dentro de los noventa días de su promulgación.

Art. 56. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones de la Honorable Legislatura de la provincia de Buenos Aires, en la ciudad Eva Perón, a los veintidós días del mes de diciembre de mil novecientos cincuenta y cuatro.

ITALO B. A. PIAGGI.

CARLOS A. DÍAZ.

Dionisio Ondarra.

Juan J. M. Raimondi.

Secretario de la C. de DD.

Secretario del Senado.

El Senado y Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de —

LEY:

Art. 1º Decláranse de utilidad pública y sujetos a expropiación, los bienes inmuebles sitios en el ejido de Lomas de Zamora, que se determinan en el artículo 2º con destino a ampliación del edificio municipal y de una plaza pública de la misma ciudad.

Art. 2º Los bienes inmuebles referidos en el artículo anterior, son los siguientes: Fracción de la manzana 23,

sección B, circunscripción I (nomenclatura catastral), de 106,47 metros de frente a la calle Posadas, por 36,64 metros en cada uno de sus costados ubicados en las calles Laprida y Gorriti, propiedad en mayor extensión (toda la manzana) de Rafael, Juan Domingo, Juan Manuel, Juan Pablo Serafín Marcelini y Baldassarri quienes lo hubieron por Declaratoria de Herederos, inscrita al folio 1746 del protocolo de marginales del año 1933, inscripción practicada con respecto a la 9097/876/B/893, y Abraham Bortoff, quien hubo su parte indivisa por compra que hizo a Elisa Baldassarri de Marcelini y cuyo título se halla inscripto en el Registro de la Propiedad al folio 857 del año 1954, cuyas medidas, según título (toda la manzana) son: Norte 133,08 metros; Sud 131,26 metros; Este y Oeste 106,47 metros, y sus linderos son: Norte, calle Laprida en medio, manzana A; Sud, calle Gorriti, en medio María L. de Casalins; Este, calle Tucumán, en medio, Rosende; y Oeste, calle Santiago, en medio manzana D.

Parcela 1, manzana 15, sección A., circunscripción I (nomenclatura catastral), propiedad de Martín J. Corda, inscripto su dominio en el Registro de la Propiedad al folio 281 del año 1916, formada por los lotes E y D. Lote E: de 9,90 metros de frente Norte y costado Sud, por 13,35 metros de frente Este y costado Oeste, con una superficie de 132,15 metros cuadrados; lindando al frente Norte con calle Francisco Portela; al Este con calle Manuel Castro; al Sud con Benito Juan Lucini y al Oeste con el lote D. 2º Lote D: de 11,60 metros de frente al Norte y contrafrente al Sud, por 13,35 en sus costados Este y Oeste, con una superficie de 154,86 metros cuadrados; lindando: al Norte, calle Francisco Portela; al Este, con el lote E, anteriormente deslindado; al Sud, con Benito Juan Lucini y al Oeste, con el lote O.

Parcela 2 de la manzana 15, sección A., circunscripción 1 (nomenclatura catastral), propiedad de Graciela, Blanca Stella, Delia Beatriz, Ruth Elena, Mirelia y Raquel Navarro Puentes y Gaibisio, inscripto su dominio al folio 1319 del protocolo de marginales del año 1951, inscripción practicada con respecto a la número 3107 del año 1945; esta parcela está formada por dos lotes: 1º Lote 2: de 14,722 metros al Este, por 34,64 metros de fondo,

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

con una superficie de 509,9780 metros cuadrados, lindando al Este, calle Manuel Castro; al Norte, terreno de la sucesión de S. Grigera; al Oeste y al Sud, José Portela. 2º Lote A: de 14,722 metros al Este y Oeste, por 20,78 metros de fondo al Norte y Sud; con una superficie de 305,92 metros cuadrados; lindando: al Este, finca anteriormente deslindada; al Norte, Martín Corda; al Oeste, con J. H. González y al Sud, parte del lote C.

Parcela 3, manzana 15, sección A, circunscripción I (nomenclatura catastral), propiedad de Martha Susana y Sara Julia Caldwell, según título inscripto en el Registro de la Propiedad al folio 1851 del año 1942, que se designa como lote B, y tiene las siguientes dimensiones: 8,66 metros de frente al Este y contrafrente Oeste, por 34,64 metros en su costado Sud y 34,68 metros en su costado Norte; encerrando una superficie de 299,98 metros cuadrados; lindando al Este, con calle Manuel Castro; al Norte, con Benito Juan Lucini y al Oeste y Sud, con lote O.

Parcela 4, manzana 15, sección A, circunscripción I (nomenclatura catastral), propiedad de María Elisa Amelia Torrent y Alfredo Gerónimo Enrique Torrent, según título inscripto al folio 889 del año 1942. Según plano protocolizado al folio 889/1942, se lo designa como lote C, y tiene una superficie según título de 803,87 metros cuadrados y según mensura 824,46 metros cuadrados, incluyendo esta última un exceso de 20,59 metros cuadrados; lindando al frente Este, con calle Manuel Castro; al Sud, con Félix Montes de Oca; al Oeste, con J. H. González y al Norte, con lotes A y B anteriormente deslindados.

Parcela 5, manzana 15, sección A, circunscripción I (nomenclatura catastral), propiedad de Francisco Osorio López, según título inscripto al folio 1696 del año 1944, que se lo designa como fracción b. y tiene las siguientes dimensiones: 10,24 metros de frente al Este; 10,10 metros de contrafrente Oeste; por 55,42 metros en sus costados Norte y Sud; con superficie de 562,51 metros cuadrados más o menos o lo que resulte dentro de sus linderos que son: Al Este, calle Manuel Castro; al Oeste, Luis Remoulín; al Norte, sucesión José H. Portela y al Sud, con fracción a.

Parcela 6, manzana 15, sección A, circunscripción I (nomenclatura cata-

tral) propiedad de Ida María Milani de Bianchi, según título inscripto al folio 776 del año 1938, que se le designa como lote a. (parte del 1) de la manzana J. y tiene las siguientes dimensiones: 10,98 metros de frente al Este; 11,22 metros de contrafrente al Oeste; por 55,42 metros en cada uno de sus costados al Norte y al Sud; con superficie de 615,16 metros cuadrados; lindado: Al Este, calle Manuel Castro; al Oeste, con Luis Remoulín; al Norte con lote b. y al Sud, con Francisco Chelo.

Parcela 10, manzana 15, sección A, circunscripción I (nomenclatura catastral) propiedad de Lucila Soraire de Remoulín, según título inscripto al número 6.040, folio 266, serie A. del año 1904, que tiene las siguientes dimensiones: 17,32 metros de frente por 56,29 metros de fondo, lindando: Al frente calle Azara; al fondo, María Lara de Casalins; al Sud, con terreno municipal y al Norte, con León Gram.

Fracción ubicada al fondo de la anterior: Propietario desconocido, cuyo juicio de expropiación deberá iniciarse contra N. N. o quien resulte propietario; sus dimensiones son: 8,66 metros al Este y Oeste por 10 metros al Norte y Sud; encerrando una superficie de 86,60 metros cuadrados, dentro de los siguientes linderos: Al Norte, Esta y Sud, con la Municipalidad y al Oeste, con Lucila Soraire de Remoulín.

Art. 3º Autorízase a la Municipalidad de Lomas de Zamora a efectuar las expropiaciones de los inmuebles determinados en el artículo 1º, compuesto por las fracciones y lotes especificados en el artículo 2º, de acuerdo con las disposiciones de la Ley de Expropiaciones número 5.708.

Art. 4º El gasto que demande el cumplimiento de la presente ley, se atenderá por la Municipalidad de Lomas de Zamora con cargo al presupuesto de gastos del año 1955, que fijará partidas para imputarlo.

Art. 5º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones de la Honorable Legislatura de la provincia de Buenos Aires, en la ciudad Eva Perón, a los veintidós días del mes de diciembre de mil novecientos cincuenta y cuatro.

ITALO B. A. PIAGGI.

CARLOS A. DIAZ.

Dionisio Ondarra,

Juan J. M. Raimondi,

Secretario de la C. de DD.

Secretario del Senado.

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

El Senado y Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de —

LEY:

Art. 1º Denomínase a la presente «Ley General de Obras Públicas».

CAPITULO I

De las obras públicas

Art. 2º Se considera obra pública a los efectos de esta ley, toda construcción, reparación, trabajo e instalación de servicios industriales, sobre cosas muebles e inmuebles, que se ejecute a costa de la Provincia, o que ésta garantice o subvencione con destino a llenar una necesidad pública.

Los recursos podrán ser acordados total o parcialmente por la Provincia o por terceros.

Art. 3º El estudio, la ejecución o fiscalización de las obras a que se refiere el artículo anterior, corresponde al Ministerio de Obras Públicas y se llevará a cabo bajo la dirección de las reparticiones técnicas de su dependencia.

Se exceptúan de esta disposición las realizaciones contempladas en los artículos 79 y 80 de la presente ley.

Las construcciones o ampliaciones de monto inferior a cincuenta mil pesos moneda nacional (\$ 50.000 ₞), como así también los trabajos de reparación o mantenimiento cuyo monto no supere los cien mil pesos moneda nacional (\$ 100.000 ₞), de obras dependientes de otros ministerios, podrán ser realizadas por éstos, de acuerdo a la Reglamentación que oportunamente se dicte.

Art. 4º Las obras públicas que sean inmuebles por accesión deberán construirse en bienes que sean propiedad de la Provincia. En todos los casos en que por ley se autorice la construcción de obras y en la misma no se establezca lo contrario, en la suma autorizada queda comprendido el valor de los terrenos necesarios.

La ubicación de las obras será dispuesta por el Poder Ejecutivo, salvo el caso que la ley que las autorice establezca expresamente determinado lugar.

Cuando razones de carácter excepcional determinen la necesidad o conveniencia de realizar una obra pública en tierra que no sea de propiedad de la Provincia, el Poder Ejecutivo podrá ejecutarla cuando el propietario sea la Nación, una municipalidad u otra institución

con personería jurídica, con la condición de que en caso de disolución el valor de la obra realizada sea reintegrado en la parte proporcional a la inversión autorizada, o que la obra y/o el terreno pasen a ser propiedad de la Provincia de acuerdo a lo que reglamente el Poder Ejecutivo.

Art. 5º La provisión de máquinas, aparatos, instalaciones, materiales y elementos permanentes de trabajo o actividad que sean accesorios o complementarios de la obra que se construya, quedan incluidos y sujetos a las disposiciones de esta ley.

Asimismo quedan incluidos los estudios y proyectos necesarios para las obras previstas en los incisos b) y c) del artículo 11.

Art. 6º Cuando la Provincia acuerde subsidio o préstamo para una obra, ésta quedará sometida, en su construcción, a la fiscalización de la repartición respectiva.

Art. 7º Las entidades favorecidas por subsidios de la Provincia, deberán hacer constar en el margen de la correspondiente matriz del protocolo de dominio del Registro de la Propiedad, al término de la obra, que el bien de que se trata ha sido adquirido, construido, refecionado o ampliado con el aporte de la Provincia, debiendo manifestar la suma respectiva y previniendo que el bien no podrá transferirse sin previo depósito de dicha suma en el Banco de la Provincia, a la orden del Poder Ejecutivo. En el caso de omisión de la entidad, el Ministerio respectivo proveerá de oficio a dicha atestación.

El Registro de la Propiedad está obligado a realizar, a petición de parte, el asiento marginal ordenado por el presente artículo, sin cargo alguno.

Art. 8º Cuando el subsidio supere la suma de cien mil pesos moneda nacional (\$ 100.000 ₞), y la obra sea realizada por el beneficiario, éste deberá someter la aprobación del contrato de construcción al Poder Ejecutivo, sin cuyo requisito no se le pagará el subsidio.

El pago del subsidio se hará en partes proporcionales a la obra ejecutada de acuerdo al contrato, mediante certificación emitida por la repartición respectiva. Si el subsidio fuera inferior a la suma indicada, se seguirá el procedimiento que fije la Reglamentación.

En caso que la Provincia se haga cargo de la ejecución de la obra, con el compromiso de un aporte por parte del

beneficiario, será necesario se deposite éste en la Tesorería de la Provincia, antes de que se autorice la misma.

El subsidio podrá consistir en materiales necesarios para la obra, en cuyo caso se les asignará un valor en pesos moneda nacional.

Art. 9º Si la ejecución de la obra está a cargo de la Provincia, del monto del subsidio acordado se descontarán todas las reservas legales fijadas por esta ley, su reglamentación y leyes especiales.

Si la obra está a cargo del beneficiario, no se descontará reserva alguna.

Art. 10. Facúltase al Poder Ejecutivo a donar o permutar, con fines de acción social, y hasta un monto de cinco mil pesos moneda nacional (\$ 5.000 ₞), materiales sobrantes o en desuso, previo justiprecio por la repartición respectiva. También podrá adquirir materiales para el mismo fin.

Art. 11. La ejecución de las obras y provisiones de los elementos del artículo 5º se adjudicará por licitación pública de acuerdo con las prescripciones de esta ley, pudiendo prescindirse de tal requisito en los casos siguientes:

- a) Cuando el presupuesto oficial, excluidas las reservas previstas en los artículos 18 y 19, no exceda la suma de trescientos mil pesos moneda nacional (\$ 300.000 ₞);
- b) Cuando se trate de obras u objetos de arte o de técnica o naturaleza especial que sólo pudieran confiarse a artistas, técnicos, científicos, empresas u operarios especialmente capacitados, o cuando deban utilizarse patentes o privilegios exclusivos;
- c) Cuando las circunstancias exijan reservas;
- d) Cuando los trabajos de urgencia reconocida o circunstancias imprevisas demandaren una inmediata ejecución;
- e) Cuando realizada una licitación no haya habido proponentes o no se hubieran hecho ofertas convenientes;
- f) Cuando por su naturaleza no puedan ser especificados o computados en forma clara a los efectos de la licitación;
- g) Cuando estén comprendidos dentro de la capacidad ordinaria de trabajo de la repartición respectiva;
- h) Cuando deban realizarse trabajos que resulten indispensables, ur-

gentes o convenientes en una obra en curso de ejecución y su importe exceda las reservas del artículo 18. El importe de estos trabajos no podrá exceder el 50 por ciento del monto total contratado, incluidas las reservas de ley, y será autorizado por el Poder Ejecutivo.

En todos los casos de excepción deberá dictaminar previamente sobre su procedencia el Consejo de Obras Públicas.

Art. 12. En los casos previstos en los incisos a), d), e) y f) del artículo anterior, la obra o realización se llevará a cabo por administración, licitación privada o concurso de precios entre firmas inscriptas en el Registro de Licitadores.

En el caso del inciso b) el Poder Ejecutivo podrá adjudicar por licitación privada entre firmas que llenen las condiciones de la especialidad, y en casos especiales directamente a firmas, artistas o técnicos argentinos o extranjeros de reconocida capacidad y autoridad en su materia o arte.

En los casos del inciso c), el Poder Ejecutivo podrá ejecutarlos por administración o adjudicarlos directamente.

En el caso del inciso g) la obra será ejecutada por administración.

En el caso del inciso h) podrán contratarse directamente los trabajos con el contratista, previa justificación fundada de la necesidad o conveniencia de su ejecución, y de que los nuevos precios son aceptables.

Art. 13. Antes de licitar, adjudicar o proceder a la construcción por administración de toda obra pública o realización previstas en los planes de gobierno, o adquisiciones complementarias de las mismas, deberá estar prevista la financiación o créditos necesarios y hechos los estudios técnicos correspondientes, a cuyo efecto las oficinas técnicas prepararán la documentación o proyecto que constará de:

- a) Planos generales y de detalle;
- b) Pliego de bases y condiciones impuestas por la naturaleza de la obra, para complementar las generales establecidas en esta ley y su reglamentación;
- c) Presupuesto completo;
- d) Memoria descriptiva;
- e) Todos los demás datos o antecedentes que se consideren necesarios o útiles, destinados a dar una idea exacta de la obra.

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

Art. 14. En los casos en los que los organismos técnicos de la Provincia no tengan el personal necesario que se requiera para ciertos trabajos de especialización, y cuando el monto de la realización exceda de un millón de pesos moneda nacional (\$ 1.000.000 ₳), el Poder Ejecutivo, previo dictamen del Consejo de Obras Públicas, podrá llamar a concurso para la elaboración de anteproyectos o proyectos, y acordar premios, pudiéndose igualmente contratar la dirección de los trabajos con el autor del proyecto premiado, con cargo a los rubros especiales que a tal efecto prevea el presupuesto de la realización respectiva.

Art. 15. No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores, el Poder Ejecutivo podrá contratar directamente el servicio de técnicos o artistas argentinos o extranjeros, de reconocida capacidad y autoridad en su materia o arte, siempre que la naturaleza de las obras o realizaciones así lo aconseje.

En tales casos los gastos correspondientes serán solventados con los rubros especiales del presupuesto de las obras o realizaciones. Previamente deberá expedirse el Consejo de Obras Públicas.

Art. 16. En casos especiales y de excepción, previa consideración del Consejo de Obras Públicas, el Poder Ejecutivo podrá contratar directamente con una misma firma los estudios, proyectos, ejecución y dirección de los trabajos, obras o realizaciones que por su naturaleza, especialidad, circunstancias particulares o conveniencias, así lo aconsejen.

Art. 17. Si se tratare de contrataciones con organismos públicos nacionales, provinciales o municipales, podrán realizarse directamente, por las autoridades competentes, en las condiciones que establezca la reglamentación.

Art. 18. Los presupuestos oficiales incluirán hasta un diez por ciento (10 %) para ampliaciones, ítem nuevos o para imprevistos, obras que serán autorizadas por la repartición respectiva, la que acordará igualmente el plazo para su ejecución.

Art. 19. En toda obra pública, se empleará hasta el ocho por ciento (8 %) de su costo total para el pago de estudios, dirección e inspección, incluido personal, instrumental, locación de inmuebles, elementos de movilidad y demás gastos afines, salvo que leyes especiales establezcan un régimen distinto.

De esta reserva hasta el tres por ciento (3 %) del costo total será utilizado para el pago de compensaciones por función, título profesional, superior jerarquía, horas de trabajos extraordinarios, al personal interviniente del Ministerio respectivo. Los ministerios de Obras Públicas y Educación, previo dictamen del Consejo de su dependencia, determinarán la forma de cumplimentar lo establecido en este párrafo.

Además de lo establecido en los párrafos anteriores, se practicará complementariamente la reserva que para el LEMIT dispone la Ley 5.302, la que se tomará del crédito de la realización.

De los porcentajes establecidos se adelantará a las reparticiones el cincuenta por ciento (50 %), para los gastos de cualquier índole que demande la realización de los estudios.

Art. 20. Las reservas del artículo anterior se aplicarán igualmente sobre los reajustes de contrato y reconocimientos de sobrepuestos.

CAPITULO II

De las licitaciones

Art. 21. La licitación o la construcción de obras se hará sobre la base de los siguientes sistemas:

- a) Por precios unitarios;
- b) Por ajuste alzado;
- c) A costo y costas. Este sistema sólo se podrá usar en casos de urgencia justificada o de conveniencia comprobada a juicio del Consejo de Obras Públicas.

Art. 22. La licitación deberá anunciarse en el «Boletín Oficial» con anticipación de quince (15) días hábiles como mínimo, salvo que el Consejo de Obras Públicas recomiende un término menor. Cuando la importancia de la obra lo justifique, los anuncios se insertarán en los diarios o periódicos que se determinen.

El número de publicaciones no será menor de cinco (5) en cada uno de ellos.

El anuncio de la licitación deberá expresar la obra a ejecutar, su ubicación, monto del presupuesto oficial, organismo o repartición, lugar de la presentación, sitio, fecha y hora de la apertura de propuestas y el lugar y forma de consultar los antecedentes.

Art. 23. La documentación del proyecto se exhibirá en la oficina corres-

pondiente, donde podrá ser consultada por los interesados. Los que deseen concurrir a la licitación deberán adquirir un legajo al precio que para cada caso se fije.

Dicha documentación deberá estar disponible para su consulta o venta hasta con dos (2) días hábiles antes de la fecha para la licitación, debiendo remitirse una copia a la Municipalidad del partido donde se realizará la obra.

Art. 24. Los concurrentes a la licitación deberán estar inscriptos en el Registro de Licitadores, cuyas funciones a los efectos de la inscripción, calificación y capacitación de las empresas serán reglamentadas por el Poder Ejecutivo.

La admisión en dicho Registro estará a cargo del Consejo de Obras Públicas.

Art. 25. Para presentar una propuesta, el licitador deberá garantizarla con un depósito en dinero efectivo o títulos de la Provincia, o fianza bancaria, en suma equivalente al uno por ciento (1 por ciento) del importe del presupuesto oficial de la obra que se licita.

Art. 26. Las propuestas cerradas y lacradas se presentarán en el formulario entregado por la repartición, hasta la fecha y hora indicadas para el acto de licitación y serán integradas por los siguientes requisitos:

- a) La boleta del depósito indicado en el artículo anterior o la fianza, en su caso;
- b) La oferta, contenida en sobre aparte con la firma del proponente y del representante técnico de acuerdo con la legislación vigente;
- c) La constancia de la capacidad técnico-financiera, suficiente para ejecutar la obra que se licita;
- d) El sellado de reposición o impuesto que fije la Ley Impositiva;
- e) La documentación a que se refiere el artículo 23, visada por el proponente y su representante técnico, con la constancia de haberla adquirido;
- f) La declaración de que, para cualquier cuestión judicial que se suscite, se acepte la jurisdicción de la justicia ordinaria de la Provincia.

La omisión de los requisitos de los incisos a), b) y c) será causa de rechazo de la propuesta en el mismo acto

de la apertura, por la autoridad que dirige el acto.

La omisión de los requisitos exigidos por los incisos d), e) y f) podrá ser suplida durante el acto licitatorio.

La falta de cumplimiento del inciso d) hará pasible al proponente de las penalidades establecidas en el Código Fiscal, sin que ello obste para la aceptación o el rechazo de la propuesta.

Art. 27. En el lugar, día y hora señalados en los avisos, se dará comienzo al acto de la licitación. Vencido el plazo reglamentario para la admisión de las propuestas y antes de procederse a su apertura, podrán los interesados pedir o formular aclaraciones, relacionadas con el acto, pero iniciada dicha apertura no se admitirá interrupción alguna.

Se abrirán los sobres de las propuestas y de su contenido se dejará constancia en el acta, la que será firmada por el funcionario que presida el acto, autoridades que asistan y personas presentes que deseen hacerlo.

El incumplimiento de cualesquiera de los requisitos exigidos por este artículo causa la nulidad de la licitación, sin que pueda subsanarse por la interpretación de que el fin de la ley ha sido cumplido.

Del acta se extraerá copia que se agregará al expediente respectivo juntamente con toda la documentación y prueba de publicidad del acto de licitación.

Art. 28. Los pliegos de bases y condiciones podrán autorizar la presentación de variantes.

Cuando éstas sean ventajosas a juicio del Poder Ejecutivo, se adecuará la documentación y se llamará nuevamente a licitación por el total de la obra.

Art. 29. Si entre las propuestas presentadas y admisibles hubieren dos o más de igual monto y más convenientes que las demás, la Dirección llamará a mejora de precios en propuesta cerrada entre sus proponentes exclusivamente, señalándose al efecto día y hora dentro del término que fije la Reglamentación.

Art. 30. Las licitaciones, concursos de precios y obras por administración inferiores a cien mil pesos moneda nacional (\$ 100.000 $\frac{1}{10}$), serán autorizadas, aprobadas y suscriptos los respectivos contratos por los funcionarios que determine la Reglamentación.

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

CAPITULO III

De la adjudicación y contrato

Art. 31. La adjudicación, previo dictamen del Consejo de Obras Públicas, recaerá sobre la propuesta más ventajosa, calificada de acuerdo a lo que disponga la Reglamentación, siempre que se ajuste a las bases y condiciones de la licitación. El Poder Ejecutivo conserva la facultad de rechazar todas las propuestas, sin que la presentación dé derechos a los proponentes a su aceptación ni a formular reclamo alguno.

Al resolverse sobre la licitación, deberá declararse si se ha cumplido con la publicidad ordenada.

Art. 32. El Poder Ejecutivo rechazará toda propuesta en la que pueda comprobarse:

- a) Que un mismo proponente o representante técnico se halla interesado en dos o más propuestas, con excepción de la situación contemplada en el artículo 28;
- b) Que exista acuerdo tácito entre dos o más licitadores o representantes técnicos para la misma obra.

Los proponentes que resulten inculpados perderán el depósito que determina el artículo 25 o, en su caso, se hará efectiva la fianza bancaria, y serán eliminados o suspendidos en el Registro de Licitadores por el término que fije la Reglamentación.

Los representantes técnicos serán pasibles de la misma sanción y su actuación sometida al Consejo Profesional de la Ingeniería.

Art. 33. Producido el informe de la repartición respectiva, se devolverán los depósitos de garantía a los proponentes cuyas ofertas se aconseje desear.

La devolución del depósito de garantía no implica el retiro de la propuesta mientras la autoridad competente no haya dictado resolución definitiva.

Los pliegos de condiciones establecerán el término por el cual los proponentes deberán mantener sus propuestas, so pena de suspensión del Registro de Licitadores. Pasado ese plazo, se considerará mantenida la oferta si antes de la adjudicación el proponente no desistiera de la misma por escrito.

Art. 34. La aceptación de la propuesta se notificará al adjudicatario en el

domicilio constituido, haciéndole saber que dentro del plazo que fije la Reglamentación deberá concurrir a la repartición a firmar el contrato.

En caso de que el adjudicatario no concurriese a formalizar el contrato dentro del plazo que se fije, incurrirá en una multa equivalente al diez por ciento (10 %) del depósito de garantía que fija el artículo 25 por cada día de retardo. Si transcurrido diez (10) días desde el vencimiento del plazo no se hubiere formalizado el contrato, la Provincia, sin necesidad de interpelación judicial, podrá dejar sin efecto la adjudicación de la obra.

La pérdida del depósito será sin perjuicio de la responsabilidad civil que pueda corresponder al contratista.

En el caso en que el primer proponente desistiera de su propuesta o no concurriese a firmar el contrato, el Poder Ejecutivo podrá contratar con el proponente que siga en orden de conveniencia o llamar a nueva licitación.

Art. 35. El adjudicatario, para firmar el contrato, afianzará el cumplimiento de su compromiso mediante depósito en dinero efectivo, títulos provinciales o fianza bancaria, no inferior al cinco por ciento (5 %) del monto contractual. Este depósito se formará integrando la garantía prevista en el artículo 25 y su monto permanecerá inalterado hasta la recepción definitiva.

La garantía de contrato mediante fianza bancaria podrá convertirse a dinero o títulos en las certificaciones inmediatas.

Art. 36. Dentro de los diez (10) días hábiles de firmado el contrato, el contratista presentará el plan de trabajo a que se sujetará la ejecución.

La repartición podrá observar el plan, cuando:

- a) Técnicamente, no fuera conveniente;
- b) Interrumpiera cualquier servicio público;
- c) No contemplara el desarrollo armónico de los trabajos;
- d) No se ajustara a la financiación anual prevista.

Si dentro de los quince (15) días hábiles la repartición no lo observara, el plan quedará consentido; caso contrario, el contratista presentará uno nuevo, en el mismo plazo establecido, sin que ello implique admitir una dilación en la iniciación de la obra.

La mora en que incurra el contratista será multada en la medida que lo determine la Reglamentación, sin perjuicio del derecho de la administración de considerar al contratista incurso en las causas previstas en el artículo 62.

Art. 37. Una vez firmado el contrato, la iniciación y realización del trabajo se someterá a lo establecido en la documentación contractual. El plazo de ejecución empezará a correr desde la fecha de replanteo o, cuando éste no corresponda, desde la fecha que fije el contrato.

Art. 38. El Poder Ejecutivo podrá delegar en el Ministerio que corresponda, la facultad de suscribir los contratos.

CAPITULO IV

De la ejecución de las obras

Art. 39. La ejecución de los trabajos se realizará bajo la inspección de la repartición respectiva y será obligatorio para el contratista facilitar dicha función proveyendo los elementos necesarios de acuerdo a lo que reglamente el Poder Ejecutivo.

Art. 40. Una vez puesto el equipo en obra, el contratista no podrá retirarlo sin expresa autorización dada por escrito por el Jefe de la repartición, pudiendo la inspección de obra recabar el auxilio de la fuerza pública para impedir el retiro, y, en caso de que éste hubiere tenido lugar sin su conocimiento, intimar al contratista para que dentro del tercer día lo reintegre, so pena de rescisión del contrato por culpa del contratista sin perjuicio de la responsabilidad civil que le cupiere por los daños y perjuicios, por cuya reparación será demandado judicialmente.

El inspector de la obra será personalmente responsable del cumplimiento de este artículo.

Art. 41. El contratista y su representante técnico son responsables de la correcta interpretación de los planos y especificaciones para la realización de la obra y responderán de los defectos que por tal motivo puedan producirse durante la ejecución y conservación de la misma hasta la recepción definitiva, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 1.646 del Código Civil.

Cualquier deficiencia o error que comprobaren en el proyecto deberán comunicarlo a la repartición antes de iniciar el trabajo.

Art. 42. Toda infracción a las leyes del trabajo será negligencia grave y da-

rará derecho a la Provincia, de acuerdo a lo que establezca la reglamentación, a rescindir el contrato por culpa del contratista y a suspender el trámite y pago de los certificados de obra.

Art. 43. Las alteraciones del proyecto que produzcan aumentos o reducciones de costos, o trabajos contratados, que no excedan del veinte por ciento (20 %) del monto total del contrato, serán obligatorias para el contratista en las condiciones que establece el artículo 44, abonándose en el primer caso el importe del aumento, sin que tenga derecho en el segundo a reclamar indemnización alguna por los beneficios que hubiere dejado de percibir. Si el contratista justificase haber acopiado o contratado materiales o equipos para las obras reducidas o suprimidas, se hará un justiprecio del perjuicio que haya sufrido por tal causa, el que le será reconocido.

En caso de excederse el porcentaje aludido deberá celebrarse un nuevo contrato en las condiciones prescriptas por esta ley, salvo el supuesto del artículo 11 inciso h).

La autorización para ejecutar los trabajos deberá darla la repartición dentro del porcentaje establecido en el artículo 18. Excediéndose el mismo, deberá otorgarla el Poder Ejecutivo y no podrá darse comienzo a los trabajos con anterioridad a la misma.

Art. 44. Si se hubiere contratado por precios unitarios y las modificaciones a que se refiere el artículo 43, importaren en algún ítem un aumento o disminución superiores a un veinte por ciento (20 %) del importe del mismo, la administración, o el contratista, tendrá derecho a que se fije un nuevo precio unitario de común acuerdo. El nuevo precio sólo se aplicará a la cantidad de trabajo que exceda de la que para ese ítem figura en el presupuesto oficial de la obra.

Si el contrato fuera por ajuste alzado, y no hubiera análisis de precios, los aumentos y disminuciones se abonarán o descontarán al contratista de acuerdo a los precios establecidos en el presupuesto oficial, aplicándole el porcentaje diferencial que haya cotizado el contratista.

En el caso de que no se llegara a un acuerdo sobre los nuevos precios, dichos trabajos deberán ser ejecutados obligatoriamente por el contratista, a quien se le reconocerán los porcentajes de gastos generales y beneficio que establezca el Pliego de Bases y Condiciones sobre el costo real.

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

Art. 45. No podrá el contratista por sí hacer trabajo alguno sino con estricta sujeción al contrato.

Art. 46. Los materiales de mejor calidad o la mejor ejecución empleada voluntariamente por el contratista, no le darán derecho a mejora de precio.

Sólo en caso de fuerza mayor debidamente justificada podrá autorizarse el empleo de materiales de distinta calidad, previa deducción del precio, en la medida que corresponda.

El destino de los materiales provenientes de demoliciones o de desgaste por uso deberá ser previsto en el Pliego de Bases y Condiciones.

Art. 47. Las demoras en la iniciación de la ejecución o terminación de los trabajos, darán lugar a la aplicación de la multa que fije el Pliego de Bases y Condiciones, salvo que el contratista pruebe que se debieron a caso fortuito o fuerza mayor.

El contratista quedará constituido en mora por el solo hecho del transcurso del o de los plazos estipulados en el contrato y obligado al pago de la multa aplicada, debiéndosele descontar de los certificados a su favor y si éstos fueran insuficientes, de los depósitos de garantía, o bien haciendo efectiva la fianza rendida.

Art. 48. El contratista será indemnizado por los daños que a juicio del Poder Ejecutivo, previo dictamen del Consejo de Obras Públicas, sean provenientes de caso fortuito o de fuerza mayor, originados por hechos naturales, en la medida que afecten la obra certificada y ejecutada de acuerdo al contrato. En estos casos, el reclamo deberá formularse dentro de los diez (10) días.

No tendrá derecho a indemnización por pérdida, averías o cualquier otro perjuicio ocasionado por su propia culpa, negligencia, falta de medios u operaciones erradas.

Queda autorizado el Poder Ejecutivo a abonar la indemnización con el crédito de la obra.

Art. 49. El Pliego de Bases y Condiciones determinará con precisión la forma cómo debe medirse y certificarse la obra y contendrá disposiciones para los casos particulares de medición de estructuras incompletas.

Art. 50. Del importe de cada certificado se deducirá el cinco por ciento (5 %) como mínimo, que se retendrá como garantía de obra.

Art. 51. La garantía a que se refiere el artículo anterior se devolverá al con-

tratista al hacerse la recepción provisional de la obra y la que establece el artículo 35, una vez efectuada la recepción definitiva, o se liberará la fianza en su caso.

Estos depósitos podrán ser afectados al pago de las multas en el caso de que el monto de los certificados fuera insuficiente, debiendo el contratista reponer la suma extraída en el perentorio plazo de diez (10) días hábiles, bajo apercibimiento de rescisión del contrato. En caso que corresponda, se hará efectiva la fianza bancaria.

Art. 52. Cuando por razones circunstanciales y derivadas de la naturaleza de la obra resultara conveniente permitir la subcontratación parcial de la misma, los subcontratos se ajustarán estrictamente a las disposiciones que rigen para el principal y serán sometidos a la aprobación de la repartición respectiva.

La existencia de subcontratos no releva al contratista de su responsabilidad y obligaciones.

Art. 53. El contratista de una obra, si el Poder Ejecutivo lo acepta, podrá hacer transferencia de su contrato a un licitador, mediante los siguientes requisitos:

- a) Que el cesionario sea de categoría igual o superior a la del cedente;
- b) Que sea de la misma especialidad;
- c) Que se haya ejecutado, al tiempo de la cesión, no menos del treinta por ciento (30 %) del monto de los trabajos;
- d) Que el saldo de la capacidad técnico-financiera del cesionario supere el monto de obra a ejecutar.

Art. 54. El contratista no podrá, bajo pretexto de error u omisión de su parte, reclamar aumento de los precios fijados en el contrato.

CAPITULO V

De los pagos de las obras

Art. 55. Las condiciones de certificación, se establecerán en los Pliegos de Condiciones Generales y en los Particulares de cada obra.

Art. 56. El pago del certificado deberá hacerse dentro de los sesenta (60) días de firmado por el contratista y su representante técnico.

Si la administración incurre en mora, sea en la medición, expedición de certificados o demás plazos establecidos en esta ley, las demoras no perjudicarán al

contratista y los plazos para el pago de intereses correrán desde las fechas que para cada acto se consignan, sin necesidad de constituir en mora a la Provincia y siempre que hubiera formulado reserva. El interés será el vigente para los títulos provinciales al día en que deba abonarse.

Si el retardo en los plazos establecidos fuera imputable al contratista, éste no tendrá derecho a reclamar intereses.

CAPITULO VI

De la recepción de las obras

Art. 57. Los Pliegos de Bases y Condiciones determinarán los plazos en que deberá hacerse la recepción de las obras.

Estas podrán recibirse total o parcialmente, conforme a lo establecido en el contrato, pero la recepción parcial también podrá hacerse cuando se considere conveniente por la repartición respectiva.

La recepción total o parcial tendrá carácter provisional hasta tanto se haya cumplido el plazo de garantía o conservación que fije el Pliego.

Art. 58. La recepción definitiva se llevará a cabo al finalizar el plazo de conservación o garantía que se hubiere fijado en el Pliego.

Durante este plazo, el contratista será responsable de la conservación permanente y reparación de las obras salvo los defectos resultantes del uso indebido de las mismas.

El incumplimiento de la norma de este artículo significará un aumento en el plazo de conservación o garantía, sin perjuicio de las sanciones establecidas en los artículos 47 y 62.

Art. 59. Si hubiere recepciones parciales definitivas se devolverá la parte proporcional del depósito de garantía de contrato.

De la misma manera se procederá en caso de recepción parcial provisional con referencia a la garantía de obra.

Art. 60. La recepción provisional se llevará a cabo por los técnicos que designe la repartición respectiva, quienes labrarán acta con intervención del contratista y de su representante técnico, la que será visada por el Director de aquélla.

El mismo procedimiento se observará para la recepción definitiva, debiendo elevarse las actuaciones para que el Poder Ejecutivo apruebe lo actuado.

CAPITULO VII

De la rescisión

Art. 61. La quiebra del contratista producirá, de pleno derecho, la rescisión del contrato.

En caso de muerte o incapacidad del contratista, quedará rescindido el contrato, a no ser que los herederos o su representante legal, según corresponda, ofrezcan llevar a cabo la obra bajo las condiciones estipuladas en aquél.

La reglamentación fijará los plazos de presentación de los ofrecimientos, que la Provincia podrá admitir o desechar, sin lugar a reclamación.

El mismo procedimiento se observará cuando adjudicada la obra no se hubiera suscripto el contrato y el adjudicatario falleciera o cayera en incapacidad.

Art. 62. La Provincia tendrá derecho a rescindir el contrato en los casos siguientes:

- a) Además de los supuestos previstos en los artículos 40 y 42, en el caso de que el contratista no cumpla con las normas de los artículos 39 y 41, como asimismo cuando se haga culpable de fraude o negligencia grave o contravenga las obligaciones y condiciones estipuladas en el contrato;
- b) Cuando el contratista proceda a la ejecución de las obras con lentitud, de modo que la parte ejecutada no corresponda al tiempo previsto en los planes de trabajo y a juicio de la repartición no puedan terminarse en los plazos estipulados;
- c) Cuando el contratista se exceda sin causa justificada del plazo fijado en las bases de licitación, para la iniciación de las obras;
- d) Cuando el contratista transfiera o ceda en todo o en parte su contrato, se asocie con otros para la construcción, sin previa autorización de la autoridad competente;
- e) Cuando el contratista interrumpa las obras o abandone los trabajos sin causa justificada por un plazo mayor de ocho (8) días hábiles consecutivos en tres ocasiones, o cuando el abandono o interrupción sean continuados por el término de un (1) mes.

En el caso del inciso b) deberá intimarse previamente al contratista emplazándolo para que, en término que se le

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5º sesión extraord.

fije, ponga los medios necesarios para que los trabajos adquieran ritmo suficiente para concluir la obra en el plazo estipulado, bajo apercibimiento de lo establecido en el mismo inciso.

Art. 63. Resuelta la rescisión del contrato, por las causales contempladas en el artículo anterior, la misma tendrá las siguientes consecuencias:

- a) El contratista responderá por los perjuicios que sufra la administración a causa del nuevo contrato que celebre para la continuación de las obras o por la ejecución de éstas por administración;
- b) La administración tomará, si lo cree conveniente y previa valuación, los equipos y materiales necesarios para la continuación de la obra;
- c) Los créditos que resulten por los materiales, equipos e implementos que la administración reciba, en el caso del inciso anterior, por la liquidación de partes de obras terminadas y obras inconclusas que sean de recibo, quedarán retenidos a la resulta de la liquidación final de los trabajos;
- d) En ningún caso el contratista tendrá derecho al beneficio que se obtuviera en la continuación de las obras con respecto a los precios del contrato rescindido;
- e) Sin perjuicio de las sanciones dispuestas en esta ley, el contratista perderá los depósitos de garantía y/o se hará efectiva la fianza. Asimismo, se le eliminará o suspenderá en el Registro de Licitadores por el término que fije la Reglamentación, que no podrá ser menor de un (1) año;
- f) En todos los casos en que la responsabilidad del contratista excediera el monto de los depósitos de garantía, podrá hacerse efectiva la misma sobre el equipo, el que se retendrá a este efecto;
- g) En los casos en que surja responsabilidad técnica, el Consejo de Obras Públicas aplicará las sanciones que correspondan de acuerdo a la Reglamentación y remitirá los antecedentes al Consejo Profesional de la Ingeniería a los fines que hubiere lugar.

Art. 64. El contratista tendrá derecho a solicitar la rescisión del contrato en los siguientes casos:

- a) Cuando las modificaciones mencionadas en el artículo 43, alteren el valor total de las obras contratadas en más o en menos del veinte por ciento (20 %) del monto total del contrato;
- b) Cuando por causas imputables a la Administración Pública se suspenda por más de tres (3) meses la ejecución de las obras;
- c) Cuando el contratista se vea obligado a reducir el ritmo previsto, en más de un cincuenta por ciento (50 %) durante seis (6) meses, como consecuencia de la falta de cumplimiento de la Administración Pública en la entrega de elementos o materiales a que se hubiere comprometido;
- d) Cuando la Administración Pública no efectúe la entrega de los terrenos ni apruebe el replanteo de la obra sin causa justificada dentro de los plazos fijados en los pliegos especiales, más una tolerancia de treinta (30) días hábiles.

Art. 65. Producida la rescisión del contrato en virtud de las causales previstas en el artículo anterior, la misma tendrá las siguientes consecuencias:

- a) Liquidación a favor del contratista, previa valuación practicada de común acuerdo sobre la base de los precios, costos y valores contractuales, del importe de los equipos, herramientas, instalaciones, útiles y demás enseres que, adquiridos especialmente para la obra el contratista no quiera retener;
- b) Liquidación a favor del contratista del importe de los materiales acopiados y los destinados a obra, en viaje o en elaboración, que sean de recibo;
- c) Transferencia, sin pérdida para el contratista, de los contratos celebrados por el mismo para la ejecución de la obra;
- d) Si hubiera trabajos ejecutados, el contratista deberá requerir su inmediata recepción provisional, debiendo realizarse la definitiva una vez vencido el plazo de conservación, en la forma dispuesta por el artículo 60;
- e) Liquidación a favor del contratista de los trabajos realizados, a los precios de contrato reajusta-

dos según las disposiciones vigentes;

f) Liquidación a favor del contratista de los gastos improductivos que probare haber tenido como consecuencia de la rescisión del contrato:

g) No se liquidará a favor del contratista suma alguna en concepto de lucro cesante.

Art. 66. Será asimismo causa de rescisión el caso fortuito o fuerza mayor cuando a juicio del Poder Ejecutivo imposibilite el cumplimiento del contrato. En este caso se pagará al contratista lo que hubiere ejecutado. Ambas partes soportarán las pérdidas en la medida que el hecho las afecte.

Art. 67. En todos los casos de rescisión dictaminará el Consejo de Obras Públicas.

CAPITULO VIII

De las obras por administración

Art. 68. Considérase obra por administración aquella en que la Provincia toma a su cargo la dirección y ejecución de los trabajos por intermedio de sus reparticiones, adquiriendo los materiales, designando personal, contratando la mano de obra, alquiler de equipos y todos aquellos elementos necesarios para la ejecución de los trabajos.

Art. 69. Las reparticiones a las que se encomienden las obras a que se refiere el artículo anterior, quedan facultadas para adquirir materiales y equipos, locar los servicios del personal necesarios y contratar de acuerdo al régimen de la presente ley y dentro de los montos establecidos por el presupuesto discriminativo aprobado.

Art. 70. En ningún caso la locación de servicios podrá ser por un término mayor que el de la duración de los trabajos; indefectiblemente cesará al término de los mismos, facultándose en consecuencia a las reparticiones para producir sus altas y bajas de todo el personal necesario.

Art. 71. Para los materiales que tengan fijados precios oficiales, podrá prescindirse de la licitación de acuerdo a lo que establezca la Reglamentación.

Art. 72. Las obras a que se refiere el artículo 68 deberán contar, salvo que su monto no exceda de pesos cincuenta mil moneda nacional (\$ 50.000 %), con la documentación siguiente:

a) Planos;

b) Cómputos métricos y presupuestos;

c) Memoria descriptiva;

d) Plan de ejecución condicionado a las previsiones financieras.

CAPITULO IX

Del reconocimiento de variaciones de costos

Art. 73. El Poder Ejecutivo, para las obras públicas que se rijan por la presente ley, podrá considerar las variaciones en más o en menos y hasta los porcentajes que fije la Reglamentación de los costos, motivadas o derivadas por actos del poder público, como así también los gastos improductivos debidos a disminuciones de ritmo, paralizaciones parciales y paralizaciones totales y que, referidos a los planes de trabajo anuales aprobados, sean producidos por actos del poder público o por causa de fuerza mayor, a juicio del Poder Ejecutivo.

Quedan comprendidas dentro de las precedentes finalidades las obras que se realicen por adjudicación directa y por administración.

Art. 74. Los mayores desembolsos correspondientes al concepto «gastos generales» no serán reconocidos ni indemnizados, salvo los enumerados en el primer párrafo del artículo anterior.

Tampoco serán reconocidos los mayores gastos que sean consecuencia de la imprevisión, negligencia, impericia o erróneas operaciones de los empresarios y/o los que signifiquen ganancias de las empresas.

Art. 75. Los reconocimientos que resulten de la aplicación de este régimen no podrán exceder a las liquidaciones presentadas por los contratistas o a las mayores erogaciones comprobadas.

Art. 76. A los efectos del cumplimiento del presente régimen el Poder Ejecutivo reglamentará su forma de aplicación y su inclusión en las especificaciones para la construcción de obras.

Art. 77. El importe de los reconocimientos de variaciones de costos se atenderá con los créditos de las obras o realizaciones.

Art. 78. En todos los casos de reconocimientos de variaciones de costos dictaminará el Consejo de Obras Públicas.

Diciembre 22 de 1954

LEGISLATURA DE BUENOS AIRES

5ª sesión extraord.

CAPITULO X

Disposiciones particulares

Art. 79. Quedan incluidos en el régimen de la presente ley las realizaciones previstas en el artículo 22, inciso 16, de la Ley 5.694, las que serán llevadas a cabo por el Ministerio de Educación.

Para dichas realizaciones, créanse en el Ministerio de Educación un Consejo de Obras Escolares y un Registro de Licitadores, de funciones similares a los análogos del Ministerio de Obras Públicas, cuyas funciones serán reglamentadas por separado por el Poder Ejecutivo.

El Consejo de Obras Escolares tendrá la misma intervención que le corresponde al Consejo de Obras Públicas, en los casos que determine la presente ley.

Art. 80. La substanciación de las obras que contrate o realice el Banco de la Provincia de Buenos Aires, para su servicio, deberá ajustarse al régimen de la presente ley, excepto en cuanto respecta a su autorización y aprobación, que se efectuará por su Directorio o las autoridades u organismos legales que éste determine, conforme a su ley orgánica.

Art. 81. Deróganse las leyes números 5.138, 5.287, 5.397, 5.070, 5.172 y toda otra que se oponga a la presente.

Art. 82. La presente ley será reglamentada dentro de los noventa días de su promulgación.

CAPITULO XI

Disposiciones transitorias

Art. 83. Para las obras o realizaciones licitadas y/o contratadas bajo el régimen de la Ley 5.138, y en las que se haya

sobrepasado el porcentaje a que se refiere el artículo 68 de la misma, el Poder Ejecutivo queda facultado para aprobar los reajustes parciales, totales o complementarios de contratos vigentes de obras públicas, mientras no superen el cuarenta por ciento (40 %) del monto del contrato original o de éste con más los reajustes efectuados por aplicación de la Ley 5.587.

Las erogaciones que se originen por aplicación del presente se atenderán con los créditos de las respectivas realizaciones.

Art. 84. Para las obras o realizaciones cuya licitación se haya autorizado, o estén contratadas, o en ejecución, por el régimen de la Ley 5.138, el Poder Ejecutivo queda facultado para reajustar y aplicar los porcentajes de las reservas a que se refiere el artículo 19 de la presente ley, a los montos de contrato, reajustes y reconocimientos de sobrepagos.

Este reajuste se atenderá con el crédito de la realización respectiva.

Art. 85. Para las obras o realizaciones licitadas o contratadas con anterioridad a la presente ley, regirán en cuanto al reconocimiento de mayores costos las disposiciones de las leyes 5.070 y 5.172.

Art. 86. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones de la Honorable Legislatura de la provincia de Buenos Aires, en la ciudad Eva Perón, a los veintidós días del mes de diciembre de mil novecientos cincuenta y cuatro.

ITALO B. A. PIAGGI.

Dionisio Ondarra.

Secretario de la C. de DD.

CARLOS A. DÍAZ.

Juan J. M. Raimondi.

Secretario del Senado.