

46.^a SESION ORDINARIA

JUNIO 20 DE 1921

PRESIDENCIA DEL DOCTOR JOSE F. ARIAS

SUMARIO

- 1—Asistencia.
- 2—Asuntos entrados.
- 3—Licencias concedidas.
- 4—Mociones de preferencia y recomendaciones de pronto despacho.

ORDEN DEL DÍA:

- 5—Instituto de Higiene Experimental.—Presupuesto (Discusión particular).
- 6—Construcción de carreteras. —(Discusión particular).
- 7—Colegios Electorales de Senador. —Modificación al artículo 41 de la ley de 22 de Octubre de 1898 (Discusión general).

1—En Montevideo, a los veinte días del mes de Junio del año mil novecientos veintiuno, siendo las diez y seis horas, entran a la Sala de Sesiones de la Honorable Cámara, los señores representantes:

Airaldi	Cañizas
Alsa	Carnelli
Amaro Macedo	Castro Zabaleta
Amighetti	Collistro
Andreoli	Comas Nin
Aramendia	Coronel
Artigas	Cortinas
Artagaveytia (don A.)	Cosio
Artagaveytia (don M.)	Costa
Astiazarán	Delano
Bacigalupi	Doria
Barbato	Dufour
Bélinson	Etchevest
Bellini Hernández	Fernández Ríos
Berro (don A.)	Ferrera
Berro (don E.)	García
Blanco Acevedo	García Morales
Bonnet	García Palma
Birin	García Selgas
Buero	Ghigliani
Bürmester	Gilbert
Canessa	Gómez

Gutiérrez (don César)	Pedragosa Sierra
Mayo	Perecovich
Halty	Pereyra Bustamante
Iglesias	Pérez
Imhof	Perotti
Lagarmilla	Pelleri
Lavagnini	Raffo
Leal	Ramírez
López Aguerre	Rodríguez L. (don A.)
Lorenzo y Lozada (H.)	Rodríguez L. (don E.)
Lussich	Ros (don Francisco)
Machisena	Ros (don Gualberto)
Magariños Veira	Rossi
Manini Ríos	Saavedra
Mañé	Saráchaga
Martínez	Schinea
Martínez de Haedo	Secco Illa
Martínez Trueba	Sosa
Mello	Tabárez
Mendiondo	Urioste
Mier Velázquez	Vachelli
Minelli	Vianna
Monge	Vicens Thievent
Montaldo	Vicente y Ferrés
Negro	Vidal
Nieto y Clavera	Ziménez
Paradeda	Zum Felde
Patíño	

Total: 100.

Faltan:

CON LICENCIA

Gutiérrez (D.)	Patíño
Lorenzo y Lozada	Salterán
(don Humberto)	

Total: 4.

CON AVISO

Arrillaga	Martínez Laguarda
Bachini	Muñoz Zaballos
Berro (don R.)	Navarrete
Hierro	Peña

Ramasso
Sánchez

Terra
Viera

Total: 12.

SIN AVISO

Antuña
Etchemendy
Fernández

Mibelli
Peyrallo

Total: 5.

Señor Presidente — Está abierta la sesión.

2—Va a darse cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes):

“La Honorable Cámara de Senadores remite con sanción un proyecto de ley por el que se autoriza al P. E. a disponer de la cantidad de \$ 18.000 con destino a reparaciones en el edificio de la Jefatura de Policía de la Capital.”

—A la Comisión de Presupuesto.

“La misma Honorable Cámara comunica la sanción de los siguientes proyectos: Presupuesto de la Secretaría de la Liga de las Naciones; pago de las expropiaciones de terrenos para ensanche del “Parque Rodó”; pensión a la viuda e hijos menores de don Alberto E. Bravo; plazo para acogerse a los beneficios de la ley de 29 de Octubre de 1919 a don Ernesto Bartolozzi; y aumento de pensión a doña Cora Pacull de Simón.”

—Archívense.

“La Comisión de Hacienda integrada, se expide en los proyectos sobre construcción de puentes.”

—Repártase.

“La Comisión de Peticiones informa los siguientes asuntos sobre pensión, cómputo de servicios, etc.: doña Elvira Tuboras de Casanova, don Bernardo González Vázquez, doña Magdalena Cascardo de Stllano, doña Rosa Montes de Oca de Trucidos y don Juan Machado Dobal.”

—Repártanse.

“Don Juan B. Estévez solicita ser incluido en el proyecto que acuerda pensión a los maestros varelianos.”

—A sus antecedentes.

“Solicitudes de pensión, aumento, etc.: Doña Josefa, Margarita y María Perelló Sagúez.”

—A la Comisión de Peticiones.

“El suplente de representante don Alfredo Caramella presenta renuncia de su cargo.”

—A la Comisión de Asuntos Internos y Reglamento.

3—“El señor representante don Daniel E. Gutiérrez, solicita licencia para faltar a cinco sesiones.”

Se va a votar.

Si se concede la licencia solicitada por el señor representante don Daniel Gutiérrez.

Los señores por la afirmativa, en pie.
—(Afirmativa).

“El representante señor don Alfonso de Salteráin, solicita licencia por el término de un mes.”

Se va a votar.

Si se concede la licencia solicitada por el señor diputado Alfonso de Salteráin.

Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie.
—(Afirmativa).

Si no hay quien haga uso de la palabra...

4—Señor Vicens Thievent — Pido la palabra.

Señor Presidente — Tiene la palabra el señor representante.

Señor Vicens Thievent — La Cámara, en la sesión del miércoles pasado, no aceptó una propuesta del señor representante Martínez Trueba para que el asunto que se refiere a las modificaciones del Registro Cívico fuera tratado en la sesión de hoy.

Se fundaba la Cámara en que posiblemente el asunto daría lugar a discusión. Yo he tenido oportunidad de conversar con los señores diputados que probablemente intervendrán en el debate, y me he informado de que serán pocos y se expedirán muy rápidamente.

Dada esta nueva circunstancia que puede modificar el criterio de la Cámara, yo mociono para que el asunto a que me refiero se trate en la sesión de hoy, en primer término, después de las seis de la tarde. — (Apoyados).

Señor Presidente — Está a consideración de la Honorable Cámara la moción formulada por el señor diputado Vicens Thievent.

Señor Patiño — Pido la palabra.

Señor Presidente — Tiene la palabra el señor representante.

Señor Patiño — No debe admitirse, por lo regular, interrumpir la orden del día y los asuntos que están en discusión, pero yo creo que la integración de las Cámaras debe ser asunto que tenga preferencia sobre todos los demás: el Reglamento lo indica para cada una de ellas, y claro está, que no podía tenerse en cuenta y haberse reglamentado un hecho que todavía no se había producido.

Yo creo que la mayoría que el otro día se impuso para que el proyecto no se tratara, desconoce de hecho la esencia básica del gobierno representativo, puesto que desconoce el veredicto de las urnas, y no admite que una minoría tenga en el Parlamento uno de sus representantes que legalmente lo ha conquistado con su voto. Por ese motivo, yo creo suficientemente fundada la razón que ha expresado el señor Vicens Thievent para que se dé preferencia en la orden del día al asunto de que he hablado.

He terminado.

Señor Presidente — Si no se observa, se va a votar.

Si se aprueba la moción del señor diputado Vicens Thievent.

Los señores por la afirmativa, en pie. (Afirmativa).

Señor Ximénez — Pido la palabra.

Señor Presidente — Tiene la palabra el señor diputado.

Señor Ximénez — En la orden del día de hoy, y con el número 22, figura el proyecto de presupuesto de la Asistencia Pública Nacional. Ese es un asunto de gran trascendencia y de urgencia también.

Se ha señalado aquí en muchas oportunidades, por muchos motivos, la necesidad de que todas las casas hospitalarias o institutos dependientes de la Asistencia

Pública, tengan el presupuesto que ha de servirles para regularizar y perfeccionar el movimiento general de los mismos, respecto de los cuales tantas controversias han venido suscitándose en estos últimos tiempos.

Es, pues, de verdadera urgencia que sea tratado; pero, como creo que no habría de prosperar un pedido que trajera al debate muy inmediatamente este asunto y como, por otra parte, no puede ser dejado o postergado ante los otros que se vienen presentando, hago moción, señor Presidente, para que el proyecto de presupuesto de la Asistencia Pública Nacional, sea tratado en primer término en la sesión del miércoles 6 de Julio. — (Apoyados).

Señor Presidente — Está a consideración de la Cámara la moción de preferencia formulada por el señor representante Ximénez.

Si no se observa, se va a votar.

Si se aprueba dicha moción.

Los señores por la afirmativa, en pie. — (Afirmativa).

Señor Ferrería — Pido la palabra.

Señor Presidente — Tiene la palabra el señor representante.

Señor Ferrería — Yo estoy de acuerdo con el criterio sostenido por el señor diputado Ramírez de que la orden del día, en su parte principal, no debe ser modificada. Sin embargo, hay un asunto a tratarse hace un año, y que para mí tiene suma urgencia, por referirse a la regularización del estado civil de las personas: es el proyecto por el que se prorroga el plazo para las inscripciones omitidas en el Registro del Estado Civil. Este asunto fué despachado por la Honorable Cámara hace aproximadamente un año; pasó al Senado y este cuerpo lo devolvió con algunas modificaciones, — modificaciones que la Comisión de Legislación en mayoría no acepta.

Como es un asunto de verdadera importancia, porque atañe como ya he dicho al estado civil de las personas y hay

muchísimos interesados en que se sancione esta ley, yo voy a pedir preferencia para que se trate el miércoles, en primer término, después de las seis de la tarde, respetando alguna preferencia si se hubiera votado ya.

Me parece que la urgencia de este asunto no es necesario que yo la explique con mayores detalles; de por sí ya está explicada, máxime si se tiene en cuenta que es una ley que se viene prorrogando desde el año 1910.

Es por estas breves consideraciones que solicito la preferencia para pasado mañana después de las seis. — (Apoyados).

Señor Presidente — Habiendo sido apoyada, está a consideración de la Honorable Cámara la moción del señor representante Ferrería.

Señor Airaldi — ¿Cómo es la moción?

Señor Buero — ¿En segundo término?

Señor Presidente — Para que se coloque el miércoles después de las seis de la tarde el proyecto sobre prórroga de inscripciones en el Registro del Estado Civil, ya sancionado por el Honorable Senado.

Si se aprueba dicha moción.

Los señores por la afirmativa, en pie.
— (Afirmativa).

Señor Amighetti — Pido la palabra.

Señor Presidente — Tiene la palabra el señor representante.

Señor Amighetti — Hace, días, señor Presidente, que el P. E. envió un mensaje a la Honorable Asamblea General, adjuntándole un proyecto de construcción de puente en el Paso de las Piedras del Queguay. Se trata de una obra importantísima que aquel vecindario necesita con suma urgencia y que debe ser construída en el próximo verano, para evitar que el invierno que viene tome a aquel vecindario aislado y tenga que ser nuevamente tributario del Salto, como lo es hasta ahora, en sus negocios. Pido a la Mesa que recomiende a la Comisión de Fomento que se expida a la brevedad posible sobre ese proyecto.

Señor Presidente — La Mesa recomienda a la Comisión de Fomento el pronto despacho del asunto a que ha hecho referencia el señor representante Amighetti.

Señor Machiñena — Pido la palabra.

Señor Presidente — Tiene la palabra el señor diputado.

Señor Machiñena — Es un hecho cierto, y desgraciadamente bastante lamentable, la crisis ganadera que en la actualidad perjudica los intereses nacionales; sea porque hay gran existencia de carne en los mercados consumidores, sea porque los frigoríficos, principales explotadores de nuestra riqueza ganadera, hacen cuestión de mayores ganancias en estos momentos, — el hecho cierto es que los precios han bajado en forma alarmante y que la exportación de carne, en estos momentos, es mucho menor.

Los Poderes Públicos deben interesarse, en primer término, por buscar un medio que trate de impedir en lo posible esos perjuicios que está sufriendo actualmente la República. Los otros días el señor diputado Vianna presentó un proyecto de ley por el cual se determina el levantamiento de un censo ganadero en la República. Creo que la realización de ese proyecto podría dar base para que el Estado se diera cuenta si efectivamente existe una superproducción de ganado en la República, así como también, en general, los que se dedican a esa industria tendrían una base cierta para orientarse mejor en lo futuro, sea para buscar en unión con los Poderes Públicos la mejor forma de dar salida a los productos ganaderos, o sea, también, para en salvaguardia de sus propios intereses, tratar de ver si conviene en los años venideros destinar a la reproducción una menor cantidad de ganado. En ese sentido, creo que haya verdadera conveniencia en tratar cuanto antes ese proyecto de ley y me permito rogar a la Presidencia que solicite de la respectiva Comisión que tiene a estudio ese proyecto, su pronto despacho.

Es cuanto tenía que decir.

Señor Presidente—La Mesa recomienda a la Comisión respectiva el pronto despacho del asunto a que ha hecho referencia el señor diputado Machiñena.

5—Si no se hace uso de la palabra, se va a entrar a la orden del día, que la constituye, en primer término, la discusión particular del proyecto de Presupuesto del Instituto Experimental de Higiene.

Léase el artículo 1.º.

(Se lee):

"Artículo 1.º Incorpórase al Presupuesto General de Gastos, (Ministerio de Instrucción Pública, Planilla número 9, Instituto de Higiene), la siguiente planilla:

1 Director	\$ 4.500
1 Subdirector	" 2.400
1 Jefe de Trabajos	" 2.280
1 Ayudante 1.º	" 1.800
1 Idem 2.º	" 828
4 Asistentes, a \$ 1.104 c/u.	4.416
1 Oficial de Secretaría	" 1.320
1 Ecónomo y Encargado de la Venta	" 1.080
1 Capataz del Servicio Sero-terápico	" 1.080
1 Idem del Instituto de Higiene	" 1.080
1 Preparador	" 1.080
2 Mozos de Laboratorio, a \$ 840 c/u.	1.680
1 Caballerizo 1.º	" 780
2 Caballerizos, a \$ 600 c/u.	1.200
4 Peones, a \$ 600 c/u.	2.400
2 Auxiliares para el envase, acondicionamiento, etc., de productos, a \$ 540 c/u.	1.080
1 Auxiliar de Secretaría y Encargado de la Biblioteca	840
	\$ 29.844"

En discusión.

Si no se observa, se va a votar.

Si se aprueba el artículo leído.

Los señores por la afirmativa, en pie.

—(Afirmativa).

Léase el artículo 2.º.

(Se lee):

"Artículo 2.º Suprímese del Presupuesto General de Gastos (Ministerio de Instrucción Pública, Planilla número 9, Instituto de Higiene), la siguiente planilla:

1 Director	\$ 4.500
1 Subdirector, Jefe de Sección	" 2.400
1 Jefe de Trabajos	" 1.800
1 Ayudante 1.º	" 1.200
1 Idem 2.º	" 828
1 Auxiliar	" 576
4 Asistentes, a \$ 1.104 c/u.	4.416
1 Oficial de Secretaría	" 966
1 Capataz y mozo de laboratorio	" 720
1 Mozo 1.º de Laboratorio	" 648
1 Idem 2.º de idem	" 576
1 Idem 3.º de idem	" 504
1 Caballerizo	" 576
1 Idem 2.º	" 432
3 Peones, a \$ 432 c/u.	1.296
Gastos de Laboratorio, Oficina, Manutención de animales, Servicio Antirrábico, etc.	3.720
	\$ 25.158"

En discusión.

Si no se observa, se va a votar.

Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie.

—(Afirmativa).

El artículo siguiente es de orden.

Queda sancionado el proyecto y se comunicará.

6—Continúa la orden del día con la discusión particular del proyecto sobre construcción de carreteras.

Señor Gutiérrez (don César Mayo) — Pido la palabra.

Señor Presidente — Tiene la palabra el señor representante.

Señor Gutiérrez (don César Mayo) — Yo no voy a detenerme, señor Presidente, a hacer consideraciones para destacar la importancia de las carreteras, porque a esta altura del debate, sería inoportuno y hasta ocioso.

Que las carreteras en mayor o menor grado sirven y fomentan el progreso general de las zonas por donde atraviesan, es algo más que una afirmación: es un hecho, y es un hecho comprobado por la experiencia universal. Los mismos propietarios, sobre los cuales va a gravitar el impuesto de construcción, las reclaman, y es de suponer que no lo harán por espíritu de abnegación o de sacrificio.

El señor diputado Urioste, y voy a destacar este hecho, porque esta observación

no fué contestada en la discusión general, manifestaba para justificar la superioridad del ferrocarril sobre las carreteras, — que son dos cosas necesarias, que no se excluyen sino que se complementan, — que mientras el ferrocarril ha dado nacimiento a numerosos núcleos urbanos, por la influencia de las carreteras no ha surgido ni un sólo pueblo nuevo.

El hecho, en general, es exacto. En lo que no coincide con el señor diputado Urioste, es en la manera de apreciar las consecuencias de ese hecho, que él reputaba malas, y que yo conceptúo excelentes.

Las carreteras ejercen con respecto a los pequeños núcleos urbanos de la campaña una acción centrífuga, descentralizante, por decirlo así, alejando la población de los centros para diseminarla, esparcirla, repartirla, a lo largo de su trayecto. Esta acción es benéfica, pues determina una mayor subdivisión de la propiedad, crea mayores posibilidades de cultura para la campaña, densifica la población rural, asegura mejores condiciones higiénicas, y determina un mejor sistema de explotación del suelo.

Voy, entrando realmente a la discusión particular de este asunto, a oponerme a la proposición del señor diputado García Selgas, quien había hecho moción en el sentido de que se estableciera en la ley que las carreteras no debían tener un ancho superior a tres metros. Comparto su opinión en cuanto a que las carreteras deben ser económicas a fin de poder ampliar el kilometraje, pero creo que no es posible establecerlo rígidamente en la ley.

Yo no me opongo, repito, a que las carreteras sean económicas, pero hay que dejar a los técnicos la facultad de apreciar las dimensiones según las necesidades del tráfico, etc., porque es sabido que hay trozos, secciones y hasta carreteras enteras, que deben tener un ancho superior al que pretendía fijar el señor diputado García Selgas.

Inopinadamente, pues ni por asomo había aparecido esta cuestión en la dis-

cusión general de este asunto, dos señores legisladores han propuesto que se faculte a los Municipios para proceder a la construcción de las carreteras, adjudicándoles el 30 o/o del costo de las obras, que sería tomado de rentas generales.

Yo no voy a detenerme a refutar esta proposición, pero como se ha hecho un argumento un poco impresionista, quiero hacer notar que el proyecto de la Comisión de Fomento no desconoce la autonomía ni ataca para nada los fueros de las comunas.

Hay que distinguir, — y esta distinción no es casuística ni nueva, — entre carreteras nacionales y caminos departamentales. Yo por cierto no voy a entrar en definiciones, porque se sabe de antiguo que las definiciones tienen, por lo general, la virtud de oscurecer las cosas más claras. Por otra parte, la diferencia entre interés nacional e interés departamental, se percibe con suficiente nitidez, lo que hace que toda explicación resulte tiempo perdido; pero quiero recurrir a un ejemplo. Si mañana la Cámara resolviera la construcción de un ferrocarril, que es una obra de interés nacional, lo mismo que las carreteras, a nadie se le ocurriría poner en duda la facultad del Gobierno Central para crear impuestos que gravitaran sobre una materia imponible de los Municipios, como tampoco a nadie se le ocurriría entregar a los Municipios la facultad de proceder a la construcción de ese ferrocarril. El caso es exactamente igual.

Ahora, considerando la cuestión bajo su aspecto práctico, es necesario determinar si existirían ventajas o inconvenientes a favor de la proposición que se ha formulado. Yo creo que existirían muchos inconvenientes y ninguna ventaja en entregar a los Municipios una facultad que corresponde íntegramente a los organismos técnicos del Estado.

Señor Urioste — Pero esa facultad la tienen los Municipios: la facultad de construir carreteras departamentales.

Señor Gutiérrez (don César Mayo)— ¿Cómo dice?

Señor Urioste — Que esa facultad la tienen los Municipios.

Señor Gutiérrez (don César Mayo)— ¿La de construir carreteras?

Señor Urioste — ¡Cómo no!

Señor Gutiérrez (don César Mayo)— Pero se trataría de un caso excepcional: de encomendar a los Municipios la construcción de una carretera de interés nacional.

Señor Urioste — De interés departamental.

Señor Gutiérrez (don César Mayo)— Y ahora verá, por los razonamientos que voy a hacer respecto al aspecto práctico de la cuestión, que no habría ninguna conveniencia en proceder así.

Si las obras se hicieran por licitación —que es lo que hay que suponer que ocurrirá— la acción de las comunas quedaría circumscripita a llamar a propuestas y a efectuar los pagos a los contratistas. En los dos casos, sea por licitación o por administración y, sobre todo en este último caso, los Municipios tendrían que entregar la dirección, contralor y vigilancia de las obras a elementos técnicos y al personal del Departamento de Obras Públicas, quedando, en consecuencia, reducida la facultad que quiere atribuirse a los Municipios a una cosa meramente platónica; o bien los Gobiernos Departamentales tendrían que presupuestar especialistas y crear organismos nuevos, sustrayendo, absorbiendo en forma de gastos improductivos, un capital que podría tener una aplicación más fecunda invirtiéndolo en obras.

El presente griego pues, que se les quiere hacer a los Municipios, es una proposición destinada, más que a otra cosa, a demorar y entorpecer un proyecto que estaba a punto de alcanzar su sanción definitiva en esta rama del Cuerpo Legislativo.

Yo sé que la moción no fué presentada con ese espíritu de obstruccionismo; pero estoy temiendo que ese sea su resultado.

El señor diputado Urioste proponía

también como arbitrio nuevo para la conservación de las carreteras, el sistema de las prestaciones personales. Soy, en principio, un poco contrario a toda obligación redimible en dinero, pero por encima de este escrúpulo, reconozco que el arbitrio que propone el señor diputado Urioste es realmente interesante y digno de ser estudiado.

Por uno de los proyectos, creo que el de los señores Sosa y Halty, se destinaba un fondo especial para reparaciones, pero la Comisión de Fomento prefirió circunscribir su dictamen a la materia de construcción, dejando los demás aspectos del problema para ser tratados dentro de un plan general que formulará en breve. La Comisión dictaminante podría tener en cuenta, para esa oportunidad, el interesante arbitrio que propone el doctor Urioste.

La carretera cuya construcción en el Departamento de Canelones aconseja la Comisión dictaminante, no es el resultado de un capricho o de una preferencia arbitraria, no, sino que es el fruto de varias iniciativas concurrentes: unas, de origen legislativo, otras, de origen municipal, y todas consagradas, por decirlo así, por la voluntad popular expresada en diversos actos, petitorios y asambleas.

Señor Urioste — Y todas de interés local.

Señor Gutiérrez (don César Mayo) — Ahora verá cómo no son todas puramente de interés local.

Señor Urioste — Todas son de los vecindarios que las han pedido.

Señor Gutiérrez (don César Mayo) — Además, esas carreteras se ajustan a un trazado técnico formulado con anterioridad por las autoridades respectivas.

En cuanto al ramal a San Antonio que el señor miembro informante propuso en nombre de la Comisión, quiero expresar que también es de suma necesidad, pues el vecindario de aquella población, que no tiene ferrocarriles y que está aislada en medio de una extensa y rica zona agrícola, reclama una buena vía de comunicación.

El deseo de los vecinos de San Antonio habría sido, y en este sentido realizaron una activa propaganda, que se hubiese prolongado una carretera desde Toledo a San Ramón, cruzando en línea recta por el paso del Colorado, etc. Sin embargo, planteadas las cosas como están, y vista la necesidad de atender al progreso de poblaciones tan importantes como Santa Rosa, San Bautista, etc., creo que el procedimiento más rápido y eficaz es el que propone la Comisión de Fomento, con la ampliación solicitada por el señor diputado Lavagnini.

En el curso de este debate se ha insinuado varias veces, y ahora acaba de hacerlo el señor diputado Urioste, que el Departamento de Canelones resulta excesivamente favorecido. El señor diputado Mendiondo hizo algo más que insinuar, pues cayó duro y parejo; pero como terminó manifestando que votaría el proyecto, aún el trazado de Canelones, esa declaración me reconcilia con él, y francamente, le perdono los palos, más dolorosos cuanto más injustos.

Pues bien: no hay tal favoritismo ni tal privilegio. Canelones es, después de Montevideo, el Departamento de mayor importancia demográfica del país. Además, es el de producción más intensa y variada y el más subdividido territorialmente. Es justo, pues, que para servir sus necesidades, que son las necesidades de todo el país, Canelones tenga buenos caminos para transportar su producción que es copiosa y también la producción de toda la República, porque no hay que perder de vista que todas las carreteras que irradian del Departamento de Montevideo tienen forzosamente que atravesar el Departamento de Canelones, se dirijan en cualquier sentido hacia el interior del país.

Y para que las necesidades generales se puedan llenar prescindiendo del mejoramiento de la vialidad de Canelones, no habría otro recurso que desplazar la gran capital y único mercado de nuestra producción que es Montevideo, o bien

porte por el ideal, un poco remoto, de la navegación aérea.

No hay, pues, tal favoritismo; lo que hay es que se trata de realizar una obra que interesa por igual a toda la República y no únicamente a Canelones; hay, pues, una cuestión de justicia y, sobre todo, una fatalidad geográfica.

Es cuanto tenía que decir.

Señor Berro (don Aureliano G.), — Pido la palabra.

Señor Presidente — Tiene la palabra el señor representante.

Señor Berro (don Aureliano G.) — Convencido de las ventajas que ha de reportar a la vialidad de la República la fórmula propuesta por el señor diputado García Selgas, sobre carreteras económicas, e impresionado por los argumentos y las citas de autoridades indiscutibles con que ha sostenido sus ideas, reforzadas a su vez por el aporte del señor Perotti, que ha visto en Estados Unidos, construida por ese sistema, la carretera de Nueva York a San Francisco, seguramente la más extensa del mundo, voy a votar sin escrúpulos y gustoso la adición referida.

Votaré, asimismo, la fórmula propuesta por el señor representante Urioste, en cuanto delega a los Municipios la intervención y la construcción de las carreteras en su jurisdicción territorial, debiendo decir que este distinguido colega, a este respecto, según la expresión vulgar, me ha ganado de mano, porque en la sesión anterior tenía pronta una fórmula semejante para presentar a la Honorable Cámara.

Ahora, señor Presidente, recogiendo o traduciendo un pensamiento que se ha vertido en Sala y que ha trascendido a la prensa, me voy a permitir proponer un nuevo inciso al artículo 1.º, inciso que quedaría redactado en los siguientes términos. Pido al señor Secretario se sirva tomar nota de él:

(Dicta): "Se reconoce la conveniencia de que las carreteras sean en lo posible convergentes a las vías férreas, consi-

derándoseles como obras complementarias de estas últimas".

Yo preguntaría, señor Presidente: ¿qué problema de vialidad se resuelve, en el caso de que, ajustándonos a las ideas de algunos señores representantes, se trazara una carretera lateral o paralela, por ejemplo, a la línea del Ferrocarril Central en su extensión de Rivera o Tacuarembó a Montevideo?, qué problema se resolvería para los pobladores, agricultores y ganaderos situados a cincuenta, cien o ciento cincuenta kilómetros al Este y al Oeste de la doble vía — ferrocarril y carretera — en los Departamentos del Salto, Rivera, Tacuarembó, Durazno, etcétera? No se resolvería ningún problema.

Esos pobladores continuarían enclavados en su aislamiento, con caminos intransitables, con transportes exorbitantes, sin salida posible para sus productos hacia los lugares de consumo. Y entre tanto se les habría gravado con impuestos enormes sobre la Contribución Inmobiliaria por haberse incluido sus predios en las presuntas zonas de influencia señaladas por la ley, perdiéndose para la economía personal de los habitantes de esos lugares y sin rescate posible para la economía nacional los millones invertidos en esas obras.

Por lo demás, se ha sostenido que esas carreteras se construirían como un medio de lucha contra el Ferrocarril Central, teniendo en cuenta las elevadas tarifas que impone...

Señor Vicente y Ferrés — De defensa.

Señor Berro (don Aureliano G.) — ... y la circunstancia de que sus líneas pertenecen a empresas particulares. Yo preguntaría ahora: cuando esa situación cambiara, cuando el Estado pudiera expropiar o recuperar esas líneas y proceder a su explotación, ¿qué situación se produciría en ese caso?, ¿qué ventaja se habría conseguido con esas carreteras? Los millones invertidos en ellas se habría, perdido, lo repetiré, totalmente, para los contribuyentes y para la riqueza del país.

Reconociéndome, por otra parte, muy escasa o ninguna autoridad para tratar este asunto, me apoyaré en algunos antecedentes.

Hace algunos años, en Octubre de 1913, se celebraba en Montevideo el primer Congreso Nacional de Vialidad, presidido por el señor Ministro de Obras Públicas, doctor Juan Carlos Blanco, y auspiciado por el P. E. En ese Congreso tenían representación los señores Ministros de Obras Públicas, Interior e Industrias, las Comisiones parlamentarias designadas por las Cámaras de Senadores y Diputados, los enviados de las Asociaciones Rurales del interior y de la Capital y las Sociedades de Fomento Industrial, ganaderas y comerciales, los Intendentes de todos los Departamentos de la República, los técnicos y especialistas designados por la Comisión Parlamentaria. Y bien señor Presidente: en ese Congreso se vertieron, sin oposición ninguna, ideas que confirman en absoluto las que yo he vertido.

El señor ingeniero Eduardo García de Zúñiga, delegado de la Comisión Parlamentaria, decía que el fenómeno más interesante consiste en que son precisamente las grandes carreteras de primer orden las que pierden inmediatamente su importancia, en tanto que los pequeños caminos vecinales y rurales se multiplican más que nunca e irradian de las estaciones de ferrocarril para traer a éstas pasajeros y cargas. El señor Bayne, Administrador del Ferrocarril Central del Uruguay, decía a su vez: "Los caminos no son competidores", — tratando otra cuestión a la que he de referirme más adelante si es necesario,— "y sí, por el contrario, auxiliares indispensables de las líneas férreas".

No solamente en épocas pasadas, sino también en la actualidad los ferrocarriles han visto restringida su zona de acción por la falta evidente de vialidad rural, que imposibilita a los productores y comerciantes del interior para llegar a las estaciones por caminos directos. El señor Bayne recordaba además una estación

abierta al tráfico público desde hacía trece años y a la que, a pesar de tener un camino a la distancia de un kilómetro, no había acceso sino por recorridos hasta de quince leguas.

Debo recordar también, señor Presidente, que la ley de vialidad general sancionada en la segunda presidencia del señor Batlle, siendo Ministro de Obras Públicas el doctor Juan Carlos Blanco, proponía la aplicación de la ley de 18 de Octubre de 1905 para la expropiación de caminos carreteros y puentes y la relativa al aforo exacto de la Contribución Inmobiliaria para la expropiación de los caminos de acceso a las estaciones ferroviarias. Contemplaba la relación estricta que deben guardar los ferrocarriles con los caminos. No es posible, decía, que un ferrocarril sea próspero, tenga el desarrollo debido, si las estaciones no están ligadas por caminos de acceso con las zonas productoras. Así, pues, los trazados debían ser de conjunto, y al estudiar un plan ferroviario debía resolverse también los caminos de acceso a las estaciones, trabajando de acuerdo en un proyecto racional y de conjunto con la Dirección de Ferrocarriles y de Vialidad.

Se ha dicho también que una de las causas que motivarían las carreteras paralelas sería los altos fletes de nuestros ferrocarriles. Yo podría probar, con cuadros comparativos de las tarifas del Ferrocarril Central del Uruguay con los de la República Argentina y los Estados Unidos del Brasil, que nuestros fletes, si son elevados, como lo reconozco, no lo son tanto como en esos países, donde no levantan las mismas protestas que aquí.

Me reservo el hacerlo, si el debate de este asunto lo exige.

Dejo fundada con estas palabras la fórmula que he presentado.

Señor Rodríguez Larreta (don Eduardo).—Pido la palabra.

Señor Presidente.—Tiene la palabra el señor representante.

Señor Rodríguez Larreta (don Eduardo).—Yo no voy a entrar a discutir las interesantes cuestiones de vialidad que

se han tratado en la Cámara, pero me voy a permitir solicitar de la Cámara la inclusión de un artículo aditivo que considero completamente justo.

En la sesión anterior pasé a la Secretaría el texto de dicho artículo, que dice más o menos así: "Una carretera que saliendo de la villa de Dolores, llegue hasta la estación y pueblo Bizcocho". La villa de Dolores es una villa de bastante importancia, por su población, por su comercio y por su industria agrícola especialmente, centro de una zona muy importante de la República; sin embargo, es el único caso, tal vez, de una población, de un foco de actividad agrícola de esa importancia, que no se encuentre unido al resto del país por ningún medio adelantado de vialidad.

No tiene ferrocarril cerca, ni dispone de carretera, ni tampoco, propiamente, de puerto, puesto que apenas el río San Salvador da entrada a embarcaciones de pequeñísimo calado.

Hace tiempo que se ha tratado de dotarla de este medio indispensable de comunicación; sin embargo, por uno u otro factor, el hecho es que esta solución se demora, y yo he podido comprobar en algunos viajes que he hecho en el Departamento de Soriano, que cuando hay lluvias de importancia, la villa de Dolores queda completamente aislada del resto del país: no llegan a ella ni las comunicaciones, ni las cargas que vienen de la lejana estación de ferrocarril, por cuanto los caminos se hacen intransitables, ni puede, a su vez, dar salida a su producción.

Por estas consideraciones, señor Presidente, yo creo que la Cámara procedería bien votando el inciso que propongo. La carretera a que me refiero tendría poca extensión: alrededor de unos veintiocho kilómetros; sería una carretera de trazado convergente, en el sentido de que favorecería la aproximación de una riquísima zona del país a una estación de ferrocarril, y al mismo tiempo, por consiguiente, permitiría el acceso a Montevideo y el fácil transporte.

Tengo la seguridad de que el vecindario de aquella zona, que es un vecindario que posee tierras de importancia y de valor, pagaría con gusto el porcentaje de 70 o lo que carga sobre él la ley que estamos tratando, o la parte a cargo del Estado, que representaría esta carretera, sería pequeña, tan pequeña, que, seguramente, no alcanzaría, según los cálculos que he hecho, a 80.000 pesos. De modo que la única modificación que habría que introducir en el artículo posterior, sería la de extender en esa suma la autorización que se acuerda al P. E. para emitir los títulos correspondientes.

Hago notar, por una parte, la importancia de esta población, la originalidad, diremos así, de su situación de verdadero aislamiento con el resto del país y el carácter de carretera convergente que le da un título más, por cuanto importa, en cierto modo, una carretera de utilidad definitiva, que prestará a una zona rica de la República un servicio permanente e indispensable.

Cada vez que yo he tenido ocasión de llegar a la villa de Dolores, he podido comprobar el intenso deseo de que se haga una obra de esta naturaleza, cómo se clama por que se les facilite un medio de transporte fácil y rápido, y yo creo que esta es una oportunidad inmejorable para que la Cámara realice una obra de justicia y de utilidad general.

Señor Urioste — Pido la palabra.

Señor Presidente — Tiene la palabra, el señor representante.

Señor Urioste — Yo quiero, señor Presidente, aclarar un poco más los fundamentos del artículo sustitutivo que he presentado.

Señor Costa — ¿Me permite, señor diputado?

Señor Urioste — Sí, señor.

Señor Costa — Yo pediría que se leyera el artículo sustitutivo presentado por el señor Urioste.

Señor Presidente — Léase.

(Se lee):

“Artículo 1.º El P. E., por intermedio del Ministerio de Obras Públicas, procede-

rá de inmediato a la construcción de la carretera que, partiendo del puente sobre el Solís Grande, termine en Maldonado, pasando por las villas de Pan de Azúcar y San Carlos.

Los Gobiernos Departamentales que construyan caminos carreteros de acuerdo con un plan general que formulará el Consejo Nacional de Administración por intermedio del Ministerio de Obras Públicas y se sujeten para su construcción al contralor técnico de las oficinas de este Ministerio, serán subvencionados con el treinta por ciento del costo de las obras, que se tomará de Rentas Generales. Para la construcción de dichas obras departamentales podrán los Gobiernos Locales aplicar los impuestos y usar de las facultades y prerrogativas que se establecen en los artículos siguientes. Para la conservación y construcción de obras de viabilidad departamental, podrán también los Gobiernos Locales establecer, con carácter impositivo, las prestaciones personales redimibles en dinero de acuerdo con el precio corriente de los jornales.”

Tiene la palabra el señor diputado Urioste.

Señor Urioste — Quiero, señor Presidente, fundar con un poco más de extensión los motivos que tuve para presentar este artículo sustitutivo. Como se ve, por el inciso L, considero de carácter nacional una de las tres carreteras que se proyectan en el repartido de la Comisión de Fomento, y es la de Solís Grande a Maldonado. Las otras las considero más bien, —sin dejar de tener un interés nacional, —como carreteras de interés local. El motivo por qué creo yo que debe dejarse...

Señor Imhof — ¿La de Colonia es de interés local?

Señor Urioste — Sí, señor diputado.

Señor Imhof — No me parece.

Señor Urioste — Todos los señores diputados que han hecho uso de la palabra han venido a probar que era más bien el interés de unir las villas del Rosario, La Paz y Nueva Helvecia con Colonia, más que con Montevideo.

Señor Imhof — Casi diría que, además de interés nacional, es de interés internacional.

Señor Urioste — Yo entiendo, señor Presidente, que hay carreteras que, además de tener un interés local, al mismo tiempo tienen un interés nacional. Por

eso propongo en el inciso 2.º que serán esas carreteras que tienen interés nacional al mismo tiempo que interés local, las que establecerá un plan que trazará la Oficina de Vialidad; puramente esas son las que tendrán derecho a solicitar la subvención de las Rentas Generales. El motivo principal que tengo para que los Municipios sean los encargados de administrar, construir y conservar las carreteras, es el exceso de la carga que representa para el Presupuesto General del País, la conservación de las carreteras actuales. Creo que la Dirección de Vialidad tiene a su cargo actualmente alrededor de 450 kilómetros de carreteras nacionales, cuyos 450 kilómetros, de acuerdo con los datos suministrados por la Oficina de Vialidad, demandan para gastos de conservación y administración puramente, algo más de 700.000 pesos anuales, de acuerdo con los datos que aporté a la Cámara en sesiones anteriores.

Hay más, señor Presidente: tengo entendido que actualmente hay varios cientos de kilómetros de esas mismas carreteras que están casi destruidos, que necesitan con urgencia ser recargados, y sabemos que el recargo de estas carreteras, las de primer orden, cuesta más de 10.000 pesos por kilómetro.

El señor diputado Guillermo García, miembro de la Comisión de Presupuesto, también podría darnos algunos datos interesantes a este respecto. Según le he oído a este señor diputado, se necesitan con urgencia próximamente tres millones de pesos para recargar las carreteras actuales, que están casi destruidas y que, si no se recargan con urgencia, va a ser dinero completamente perdido.

Señor Imhof — ¿Cuánto, señor diputado?

Señor Urioste — Algo cerca de tres millones de pesos.

Señor Imhof — Dos millones. Tengo el dato de la Dirección de Vialidad.

Señor Urioste — El señor diputado García creo que puede confirmar los datos que estoy dando, y le permito una interrupción.

Señor Rossi — ¿La Dirección de Vialidad se los dió?

Señor García — Lo que puedo decir, respecto a las observaciones que hace el señor diputado Urioste, es que realmente yo le advertí, cuando se trataba este asunto, que la cuestión de carreteras era un asunto de bastante importancia, y que debíamos esperar para hacer un debate en la forma en que se ha hecho hasta ahora, el momento en que el Ministro de Obras Públicas viniera a la Cámara, como creo que ha venido ayer o anteayer, pidiendo un refuerzo de rubro para destinarlo a carreteras, de 700.000 pesos.

Este es un asunto que yo lo había estudiado hace ya un año. De manera que no tengo los datos exactos, pero recuerdo bien que la suma necesaria para poner a las carreteras en situación de poderse utilizar, es decir, a las carreteras actuales, es de 2.600.000 pesos de gastos, y estos gastos serán aumentados, indudablemente, porque desde el año pasado, las mismas carreteras han seguido sufriendo serios desperfectos.

Además, los organismos encargados de hacer la construcción y reparación de las carreteras, no están organizados en forma debida para atenderlas como corresponde, lo cual irroga mayores gastos y hace que los trabajos se hagan con mayor imperfección y más costo.

En concreto, puedo confirmar, aunque no en lo absoluto de las cifras, los datos que ha adelantado el señor diputado Urioste a la Cámara, lamentando no poder ser más preciso en esta cuestión, porque, como digo, si para mí no es nueva, por lo menos la había olvidado. Posiblemente, la plantearé cuando se discuta en Cámara o en la Comisión de Presupuesto el nuevo pedido de refuerzo de rubros hecho por el Ministerio de Obras Públicas, que alcanza a 700.000 pesos, destinados a los fines a que refiere el diputado Urioste.

Señor Urioste — El señor diputado García viene a confirmar lo que dije hace un momento: anualmente se precisa para el rubro de conservación de carreteras alre-

dedor de 700.000 pesos, y para la reconstrucción de las que ya están casi destruidas, la cifra que yo citaba, de más de dos millones y medio de pesos. Ahora, si le agregamos al Ministerio de Obras Públicas todos estos cientos de kilómetros de carreteras nuevas que han salido a lucir en esta discusión particular, creo que la carga para el Erario Público será realmente insoportable.

Señor Lavagnini—La carga es del 30 por ciento nada más, para la conservación.

Señor Urioste—Eso es la construcción. La construcción, señor diputado, es un 30 o/o. En cuanto a la conservación, ya sabemos lo que cuesta por kilómetro, según las categorías. Si es de primera categoría, por ejemplo, cuesta su conservación 1.800 pesos por kilómetro y por año; si es de segunda categoría, 940 pesos por kilómetro y por año. Esa es la carga constante anual en el presupuesto para la conservación.

Señor Imhof—En todo el mundo pasa lo mismo; ya se sabe.

Señor Urioste—De lo que se trata en este proyecto es del 30 o/o sobre la construcción. Yo creo que esta misión de construir carreteras de interés local, porque en el fondo las que se han presentado aquí, fuera de la de Maldonado, son de interés local, por más que no desconozco tengan un interés indirectamente nacional, y siempre que estuviesen dentro del plan formulado por el Ministerio de Obras Públicas, podrían acogerse a esa subvención de Rentas Generales que no sería para todas las carreteras que construyesen los municipios, sino para aquellas que estuviesen dentro de ese plan.

Las otras que fuesen de interés puramente local, las construirían los municipios, y sin necesidad de esta ley misma, por lo cual le señalamos una pauta respecto de cómo deben aplicar los impuestos en las zonas de influencia. Los mismos Gobiernos departamentales tendrán los mismos recursos que se van a crear para el Gobierno nacional, con el objeto de construir las carreteras de interés nacional.

Además hay otro recurso que yo propongo, el de las prestaciones personales, recurso que en Francia y en España, —no sé si también en otros países,—ha dado resultados completamente satisfactorios, pero es un recurso que solamente se puede percibir por medio de los gobiernos regionales y no por el gobierno central. Además de ser un impuesto perfectamente justo y equitativo, porque hace contribuir a la construcción y reparación de las obras públicas a todo el vecindario, a todos los habitantes de la región a quienes favorece, y no puramente como establece el proyecto de ley, a los propietarios, y con este impuesto los municipios tendrán tal vez rentas más que suficientes para la conservación, y en parte también para la construcción de carreteras vecinales; estableciendo como lo hace la ley francesa, la prestación de tantos jornales de acuerdo con el número de personas que están empleadas en una casa de comercio, de acuerdo con el personal de un establecimiento agrícola o rural, tal vez las rentas serían suficientes, no sólo para los gastos de construcción y conservación de las carreteras departamentales, sino para toda la vialidad rural. Yo pretendo incluir esta facultad de las prestaciones personales en esta ley nacional, porque creo que es conveniente facultar de una manera expresa a los Gobiernos locales para que impongan la prestación, porque tal vez se les discutiría que la prestación personal no es un impuesto. Y creía que sería práctico, desde que en general todos están de acuerdo en que es un tributo justo, que se faculte a los municipios para que lo apliquen, y que una ley nacional lo establezca expresamente, como una facultad de los municipios.

Por el momento, señor Presidente, no tengo nada más que decir.

Señor Pereyra Bustamante — Pido la palabra.

Señor Presidente—Tiene la palabra el señor representante.

Señor Pereyra Bustamante—Yo voy a fundar muy brevemente mi voto en este asunto, señor Presidente.

Me declaro desde luego partidario de la construcción de carreteras; de manera que los detalles en materia de redacción de la ley no será obstáculo para que yo vote cualquier artículo que tenga como consecuencia la construcción de esas obras de vialidad tan importantes y tan reclamadas por las poblaciones que van a favorecer.

Yo creo, señor Presidente, que la Cámara debe aprobar la fórmula del señor diputado García Selgas, en cuanto al carácter de las carreteras, y debe aprobarla por la economía que ese sistema de carretera representa.

Mucho hay que hacer en nuestro país en materia de vialidad, y por lo mismo que hay mucho que hacer y que son muchos los Departamentos que están esperando los beneficios de esas obras, es que debe elegirse aquel sistema que sea más económico y que permita extender las carreteras al mayor número de zonas posibles.

Se ha hablado de si las carreteras deben o no deben ser paralelas a los ferrocarriles. Yo creo que en esta materia no se puede tener un criterio perfectamente rígido: habrá casos en que sea conveniente que sean paralelas y otros serán convenientes que no lo sean.—(Aprobados).

Se me ocurre, por ejemplo, el caso de la carretera que se proyecta entre la villa de San Ramón y el pueblo del Sauce, que vendría a unir a toda una rica y productiva zona del Departamento de Canelones, con la carretera que podría llamarse central, con el tronco principal de esa carretera que daría salida a todos esos productos a Montevideo. Esa carretera sería paralela a una línea, pero es tan malo el servicio que hace el ferrocarril en esa línea que puede decirse que la carretera es absolutamente indispensable. No solamente los itinerarios no satisfacen las exigencias de las zonas surcadas por el ferrocarril, sino que el precio de los fletes es tan exorbitante, que francamente, impone tal recargo al precio de los productos de esa zona, que di-

ficulta su colocación en la propia capital.

Señor Ximénez—Rigurosamente cierto.

Señor Pereyra Bustamante — En este caso, por ejemplo, me parece perfectamente justificado que la carretera sea paralela al ferrocarril y en muchos otros casos, porque, en general, mientras el Estado no pueda tener ferrocarriles, o mientras las concesiones a las empresas particulares no se hagan de suerte que puedan vigilarse el establecimiento de las tarifas, las carreteras serán siempre necesarias, no porque puedan hacer una rigurosa competencia, como se ha dicho, a los ferrocarriles, sino porque esta competencia, en cierto modo, será también necesaria o por lo menos es conveniente abrir otro medio de comunicación a los distintos vecindarios. Y en cambio, si se hiciera carretera en Rivera, debería ser transversal, poniendo en comunicación con las líneas a Rivera o a Melo.

Yo deseo decir, también, señor Presidente, en apoyo de mis manifestaciones respecto a que las carreteras deben ser económicas, que reconozco la necesidad de las que se proyectan, pero también es de hacer notar que los Departamentos que se van a beneficiar son aquellos que tienen mayores medios de comunicación hasta el presente. Ciertamente es que son los más cercanos, y por lo mismo aquellos que han adquirido una mayor capacidad de producción, pero no debe olvidar el Parlamento que los Departamentos más lejanos, como Rivera, son también capaces de progresar, también son ricos y esperan precisamente este medio de comunicación para desarrollar su comercio y para intensificar sus actividades, — medios de comunicación tan necesarios, porque resuelven no solamente el problema de interés comercial, sino también un problema de carácter social.

Yo soy un convencido de que la enseñanza y los medios de comunicación son los verdaderos factores que han de resolver en definitiva ese problema social que artificialmente se ha pretendido resolver por medio de leyes, y en la espe-

ranza, pues, de que pronto sea posible extender el beneficio de la vialidad al Departamento que represento, precisamente economizando en la construcción de estas carreteras, es que votaré la fórmula del señor diputado García Selgas con toda decisión.

He terminado.

Señor Martínez Trueba — Pido la palabra.

Señor Presidente — Tiene la palabra.

Señor Martínez Trueba — Yo voy a negarle mi voto al artículo sustitutivo propuesto por el señor diputado Urioste. Creo, en primer término, que este artículo no puede sustituir al primero del proyecto de la Comisión, puesto que es fundamentalmente distinto.

Por este artículo se deja librada a la iniciativa de los Gobiernos Departamentales la construcción de los caminos carreteros; y si esto puede ser justo y hasta constitucional cuando se trata de carreteras que van a satisfacer puramente las necesidades locales, es inconveniente cuando se trata de carreteras o trozos de carreteras nacionales, como son, por ejemplo, la de Montevideo a San José, o a Colonia si se aprueba el proyecto de la Comisión, a Florida o a Minas. — (Apoyados).

Este artículo sustitutivo propuesto por el doctor Urioste tiene en cambio alguna disposición que podría aceptarse como un artículo aditivo: es la que establece que cuando los Gobiernos Departamentales presenten al Ministerio de Obras Públicas sus planes sobre la construcción de carreteras y sean aprobados esos planes por el Ministerio, tendrán derecho a ser subvencionados con el 30 o/o del costo de las obras.

Señor Imhof — Eso debería ir en la ley general de carreteras.

Señor Martínez Trueba — Eso lo aceptaría como un artículo aditivo a este proyecto, porque a mí me parece que la construcción de carreteras, aún de puro interés local, no interesa solamente al Departamento que las construye, sino a todo el país. — (Apoyados).

Esas carreteras, facilitando la circulación de los productos, intensifican la producción, abaratan el transporte, provocan la subdivisión de la tierra y aumentan las posibilidades de trabajo y de bienestar general, no solamente para el Departamento que la realiza, sino para todo el país.

Me parece, pues, bien, que todo el país contribuya a la construcción y sostenimiento de esas carreteras locales. Por lo tanto, yo aceptaría que la ley estableciera que el Gobierno Nacional contribuiría con una parte del costo de esas carreteras. Entonces, si este artículo propuesto por el doctor Urioste no prosperara como yo lo espero...

Señor Urioste — Yo espero lo contrario.

Señor Martínez Trueba — ... yo pondré un artículo aditivo que contenga esa disposición a que me refiero.

Es lo que tenía que decir.

Señor Castro Zabaleta — Pido la palabra.

Señor Presidente — Tiene la palabra el señor representante.

Señor Castro Zabaleta — A mi modo de ver, señor Presidente, este proyecto, conjuntamente con el agregado propuesto por el señor diputado García Selgas, debe volver a la Comisión para que ésta, asesorada por las oficinas técnicas correspondientes, aconseje a la Cámara la solución que crea más justa y conveniente.

Yo me inclino a votar la fórmula propuesta por el señor diputado García Selgas, pero al mismo tiempo me asalta el temor de que sea beneficioso adoptarla como fórmula uniforme y general.

Entre los argumentos y los ejemplos que se han traído a la Cámara para propiciar la construcción de carreteras económicas con caminos de tierra adyacentes, se ha omitido, a mi juicio, un factor muy importante, que va a gravitar directamente sobre el costo del flete: me refiero a la diferencia de tracción entre un camino de tierra y un camino afirmado. Confirmando estas dudas, he encontrado en una revista algunos datos que

me voy a permitir leer, con permiso de la Mesa.

Señor Presidente — Puede leer el señor representante.

Señor Castro Zabaleta — Dice así:

"Se han realizado una serie de experimentos bajo la dirección del doctor J. B. Davidson, de la Universidad de California, para determinar en libras el esfuerzo requerido para mover un vehículo de una tonelada de peso en diferentes clases de caminos llanos. Se encontró con que eran necesarias 273 libras para un camino de grava suelta; 218 para un camino de tierra barrosa; 92 para un camino de tierra seca; 78 para un camino de grava bien apisonada; 64 libras para un camino de macadam en condiciones de perfección ideal, y "solamente 27.6" para un camino de concreto. Esto significa que un caballo puede hacer lo mismo en un pavimento de concreto, que diez caballos en un mal camino, y cuatro veces más tratándose de los mejores caminos usuales del país.

Independientemente de todas estas pruebas, un gran fabricante de camiones automóviles hizo una serie de cuidadosos experimentos con camiones de dos toneladas, cargados a su capacidad máxima. El objeto era determinar la distancia que podía hacerse con un galón de gasolina en diferentes clases de caminos planos. Se comprobó que en un camino de tierra en perfectas condiciones pudieron hacerse 5.78 millas con un galón; en un camino de grava, en buenas condiciones, 9.39; en un camino de macadam bituminoso, con superficie de piedra picada mezclada con asfalto, 9.48; en un camino de enladrillado en regulares condiciones, 9.38; en un camino enladrillado en perfectas condiciones, 11.44, y "en un camino de concreto", 11.78."

De manera, pues, que esta cuestión es de lo que a primera vista parece más complicado, y afecta, a mi juicio, fundamentalmente el aspecto, no sólo técnico, sino la capacidad económica de una vía de transporte.

En estas dudas que confirman la ver-

dad de que en un proyecto de carreteras o vías férreas no hay un solo problema, sino muchos problemas, de tal suerte conexos que es imposible resolverlos prescindiendo de un factor cualquiera, por pequeño que parezca.

En estas consideraciones me apoyo para pedir que este proyecto vuelva a Comisión nuevamente con todas sus modificaciones. — (Apoyados).

Señor Presidente — Está en discusión la cuestión previa planteada por el señor diputado Castro Zabaleta, para que el artículo 1.º, con todas sus modificaciones, vuelva nuevamente a Comisión.

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Pido la palabra.

Señor Presidente — Tiene la palabra el señor representante.

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Este debate, señor Presidente, es una nueva demostración de ese dicho común de que "lo mejor es enemigo de lo bueno".

La Comisión de Fomento, modestamente, había formulado el proyecto que está en discusión para que se hicieran algunas carreteras que ya han sido estudiadas y que se consideran esenciales.

Surge el debate en la Cámara y las modificaciones que se han propuesto son innumerables. Cada diputado quiere una carretera para su Departamento,...

Un señor representante — ¿Una sola?

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — ... y algunos, más que para sus Departamentos, para sus barrios. — (Hilaridad).

Señor Rodríguez Grolero — Voy a pedir una para mi localidad.

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — En esta situación, señor Presidente, la solución del problema se hace imposible, porque si fuéramos a atender todas esas iniciativas, el costo de la obra llegaría a una suma tan elevada que, probablemente, hasta el P. E. nos vetaría la ley, argumentando con ese déficit de que tanto se habla; pero yo entiendo, señor Presidente, que el señor diputado Castro Zabaleta ha tenido perfecta razón

en lo que dice. Yo, señor Presidente, en este momento me encuentro perdido: no sé cuál es la modificación que debe aceptarse, ni la que debe rechazarse, a no ser que nos cerremos a la banda y las rechacemos todas y sostengamos lisa y llanamente el proyecto presentado por la Comisión de Fomento a la consideración de la Cámara. — (Apoyados).

Pero, como creo que eso no prevalecería, porque todos los diputados departamentales, tácitamente confabulados, nos derrotarían, adhiero a la moción del señor Castro Zabaleta para que este asunto vuelva a la Comisión, y allí, tranquilamente, estudiemos todas las fórmulas, todos los agregados y modificaciones, en fin arreglaríamos un proyecto que se ajuste más o menos al ambiente general que reina en el momento en la Cámara.

Señor Sosa — Pido la palabra.

Señor Presidente — Tiene la palabra el señor representante.

Señor Sosa — Yo me voy a oponer decididamente a la moción que ha formulado el señor diputado Castro Zabaleta, precisamente, en virtud de los argumentos que acaba de formular el señor diputado Rodríguez Larreta. Es una mala costumbre en esta Cámara...

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Apoyado. Ya sé lo que va a decir.

Señor Sosa — ... la de discutir excesivamente los asuntos para complicarlos, y luego devolverlos a las Comisiones, para que ellas esclarezcan todo lo que se ha dicho en Sala... — (Apoyados).

Este es un caso típico de esa mala costumbre. La Comisión de Fomento, después de largos estudios, aconseja la aprobación de tres obras de vialidad importantes, regidas, no por intereses locales, sino por un verdadero interés nacional.

Se trata de tres carreteras que son tramos fundamentales del plan general de vialidad futura. Una que recorrerá toda nuestra costa Este y que tiene por finalidad esencial la de fomentar el turismo; otra, la de la Colonia, con una finalidad semejante, pero a la vez intensificada por

necesidades económicas de otra índole; la otra, que por ahora pasa por el Departamento de Canelones, que es el tramo inicial de otra gran carretera que seguirá la Cuchilla Grande, para ir a morir, después de pasar por Nico Pérez y Melo, a la frontera del Brasil.—(Apoyados).

Esta simple enunciación de las condiciones de las tres carreteras que propone la Comisión de Fomento, demuestra su gran importancia y, sobre todo, la superioridad de sus modalidades económicas y hasta patrióticas, sobre todas las demás propuestas como derivaciones fragmentarias, en obsequio, casi todas ellas, a simples intereses locales, o de barrio, como decía el señor diputado Rodríguez Larreta.

Señor Rossi—Pero muy dignas de tenerse en cuenta.

Señor Sosa—Sí, señor diputado, muy dignas de tenerse en cuenta, pero en el momento oportuno, no para complicar un debate y hacerlo acaso estéril, respecto de tres obras sobre cuya conveniencia fundamental nadie puede disentir.

Señor Rodríguez Grolero—Pero es perfeccionar el proyecto, señor diputado Sosa.

Señor Sosa—Perfeccionar el proyecto, señor diputado, en este caso, es malograrlo.—(Apoyados).

Señor Rodríguez Grolero—Pero no es esa la finalidad, señor diputado.

Señor Sosa—Vamos a resolver primero estas tres carreteras...—(Apoyados).

... Vamos a pasar luego todas las demás propuestas en este debate a la Comisión de Fomento, para que la Comisión de Fomento se expida sobre ellas con el mismo criterio que ha aplicado al estudio de éstas...

Señor Vacchelli—Como lo ha hecho con las otras.

Señor Sosa—... y entonces la Cámara, después de haber resuelto favorablemente tres obras de gran importancia, podrá resolver otras tres, u otras diez, si la importancia y practicabilidad económica también se demuestran evidentemente como en este caso...

Señor Rossi—Apoyado: lo dice el informe.

Señor Lavagnini—La inclusión de estas carreteras no ha dificultado, no ha enredado ni ha entorpecido el asunto en la Cámara; son otros los factores que han producido esas dificultades: tales son lo relativo al ancho de la carretera y a su financiación.

Señor Sosa—Pero si es lo que lo ha entorpecido hasta ahora, señor diputado...

Señor Lavagnini—Así que eso no ha complicando el asunto, señor diputado.

Señor Sosa—... como yo iba a observar más adelante. Esa es otra complicación absolutamente inconducente. Nosotros no tenemos por qué discutir ahora, aquí, el ancho de las carreteras, como no tenemos por qué discutir el material que se va a emplear...—(Apoyados).

... como tampoco tenemos por qué discutir la forma en que se hará su conservación.—(Apoyados).

Señor Pereyra Bustamante—Tenemos por qué discutirlo, porque tenemos que saber a cuánto alcanzará su costo, para votar los recursos, y para saber cuáles son las más convenientes en este momento.

Señor Sosa—No, señor. Un momento: voy a explicar la razón porque en esta circunstancia no tenemos por qué discutir eso: porque todas las carreteras que propone la Comisión de Fomento son meras prolongaciones de otras ya construidas...

Señor Tabárez—Carreteras nacionales.

Señor Sosa—... Carreteras nacionales que deben adaptarse a un solo tipo. Yo no concibo cómo puede sostenerse en esta Cámara que si la carretera a Maldonado, que ya llega al arroyo Solís, tiene cinco metros cincuenta o seis metros de ancho, pueda continuarse, dentro de una común finalidad, con tres metros de ancho hasta Maldonado o Punta del Este.

Señor Tabárez—En ninguna parte del mundo hay carreteras de tres metros de ancho.

Señor Sosa—Eso sería perturbar y dificultar absolutamente el tráfico que que-

remos favorecer por medio de esta ley...

Señor Perotti—Eso sería admitir que debe...

Señor Sosa—... Que se discuta, señores, la trocha o el material de carreteras nuevas, totalmente nuevas, a construirse; que se discuta un plan general de obras de vialidad en que intervengan todos los factores económicos y técnicos, yo me lo explico perfectamente, y en esa obra está empeñada la Comisión de Fomento...

Señor Pereyra Bustamante—¿Pero si el señor Sosa dice que eso responde a un plan general de vialidad?

Señor Sosa—Sí, señor; estas tres carreteras que propone la Comisión de Fomento están dentro de un plan general de vialidad...

Señor Pereyra Bustamante—Luego, es oportuno hacer modificaciones.

Señor Sosa—¿Por qué?... Porque son simplemente la prolongación de carreteras nacionales que están construidas en gran parte, y construidas en gran parte de acuerdo con un estudio completo y sistemático de todas las necesidades de las zonas que van a atravesar y servir...

Señor Pereyra Bustamante—Pero como irradian de Montevideo, tendrán todas el mismo ancho.

Señor Sosa—La carretera a Maldonado obedece a altos propósitos: la carretera a Colonia obedece, a su vez, a determinada finalidad; la carretera que hemos propuesto en Canelones responde a previsiones fundamentales, superiores en todos los casos a aquellas que puedan corresponder simplemente al interés o a la conveniencia de determinada localidad. Pues bien: si esas tres carreteras son continuación de otras tres carreteras que están dentro de un plan general de vialidad, ¿por qué hemos de enredarlas con otros ramales fragmentarios que se proponen en esta Cámara y que malograrán al mismo tiempo, tanto la realización de los ramales como la realización de las carreteras que ya están empezadas a construir?

Señor Rossi—Eso es evidente.

Señor Pereyra Bustamante—No hay ningún inconveniente en transformar los tipos.

Señor Sosa — Aquí se discute por eso, innecesariamente, inoficiosamente, la cuestión del ancho de las carreteras y los materiales a emplearse, porque se parte de un error: del error fundamental de creer que esta es una obra nueva, cuando es la simple continuación de obras ya decretadas por ley...

Señor Tabárez — La cuestión relativa al ancho de las carreteras es una cuestión muy antigua.

Señor Pereyra Bustamante — Que se prolongue de acuerdo con un nuevo tipo.

Señor Sosa — ... ¿por qué vamos nosotros, al prolongar estas carreteras de primer orden, que obedecen a necesidades nacionales, a sujetarnos al cartabón más estrecho de las carreteras trasversales, simplemente utilizadas para las comunicaciones entre puntos secundarios o entre un sistema y otro de vialidad?

Son dos cosas completamente distintas, señor Presidente, y por eso yo sostengo que este copiosísimo debate a que hemos asistido se ha desarrollado al margen del verdadero asunto que lo ha debido alimentar. — (Apoyados).

Señor Imhof — La Cámara ha estado debatiendo alrededor del ancho de las carreteras...

Señor Sosa — Yo me explico, señor Presidente, el deseo patriótico de todos los señores diputados de agregar a este proyecto de ley nuevas líneas y nuevos ramales. El interés local es pujante y apremia siempre a las representaciones populares. Es perfectamente legítimo, por otro lado. Pero también debe tenerse en cuenta, señor Presidente, en determinados momentos, que el interés nacional está sobre esos intereses locales y que esos intereses locales, combinándose, en algunas circunstancias, pueden hacer fracasar el interés nacional, que debemos defender todos a la vez.

Señor Rodríguez Grolero — Esos intereses locales combinados son el interés nacional.

Señor Sosa — Sí, señor; pero en este caso no debe caberle dudas al señor diputado de que un verdadero interés nacio-

nal determina la construcción de las carreteras que propuso exclusivamente la Comisión de Fomento. En cambio, se discute si ese interés nacional gravita de igual manera sobre las otras líneas o sobre los otros fragmentos de líneas que se han propuesto en el desarrollo del debate.

Por consiguiente, me parece lo práctico, me parece lo eficaz, como táctica parlamentaria, que empecemos por aprobar estas tres carreteras, cuyo trazado y cuya importancia nadie discute, para luego estudiar...

Señor García Selgas — Pero cuyo costo nadie conoce.

Señor Sosa — Pero ¿cómo no, señor diputado! Si todos sabemos que si estas carreteras se van a construir con el macadam común, costarán trece o catorce mil pesos el kilómetro.

Señor Rossi — Diez mil pesos, como máximo.

Señor Sosa — Diez mil pesos, no: más de diez mil pesos.

Señor Rossi — Diez mil pesos, como máximo.

Señor Sosa — Costarán de trece a catorce mil pesos. Tengo los datos más recientes...

Señor Rossi — Yo tengo datos de la Dirección de Vialidad que me permiten asegurar a la Cámara, — y lo voy a decir dentro de un momento, — que hasta en nueve mil pesos puede calcularse el costo efectivo.

Señor Sosa — Lo que olvida el señor diputado es que los presupuestos oficiales siempre se quedan cortos frente a la realidad de las obras.

Señor Rossi — Sin embargo, espero demostrar que no pasarán de los nueve mil pesos por kilómetro que anuncio en este momento, aunque hablo de diez mil en el informe.

Señor Sosa — Si las carreteras, antes de la guerra, valían once mil pesos por kilómetro, yo pregunto: ¿cómo pueden valer hoy la misma cifra, con todos los materiales encarecidos?

Señor Bellini Hernández — Es que las obras por administración resultan más baratas, señor diputado.

Señor Sosa — Yo, señor Presidente, — y creo que la mayoría de la Comisión de Fomento piensa como yo, — creo que este asunto, si debe pasar a Comisión, es para que la Comisión se expida respecto de todas las iniciativas que se han adicionado al proyecto de ley que esa Comisión acaba de informar. — (Apoyados).

Señor Gómez — Inclusive las propuestas por la Comisión después.

Señor Sosa — Incluso las propuestas por la Comisión o por el señor diputado Rossi, más propiamente dicho... — (Murmulllos).

... salvo una muy pequeña, de ocho o diez kilómetros, entre Santa Rosa y San Antonio, que cabe perfectamente aquí.

Señor Rossi—**Señor Sosa**: confiese que la Comisión había aceptado las dos, y que luego el señor Sosa ha conseguido de la mayoría de sus compañeros que sólo quedáramos en la de San Antonio a Santa Rosa. — (Murmulllos).

Señor Gómez — Yo con respecto a ninguna de ellas.

Señor Martínez Trueba — ¿Me permite, señor diputado Sosa?...

Yo había pedido que se construyera un pequeño trozo de carretera entre Florida y Sarandí Grande, y esta proposición está perfectamente dentro de las ideas expuestas por el señor diputado Sosa. Se trata de la continuación de una carretera nacional, completamente estudiada...

Señor Urioste—¿Quién sabe si conviene continuarla por ahí o por otro lado!

Señor Martínez Trueba — ... y cuya construcción fué detenida por falta de recursos hace tiempo. De manera que está dentro del plan general de vialidad a que se ha referido el señor diputado Sosa. No se puede confundir esta proposición mía con otras que se han hecho de puro interés local... — (Murmulllos).

Señor García Selgas — Lo cierto es que la Comisión confiesa que no sabe cuánto costarán las carreteras, pues mientras un miembro de esa Comisión dice que costa-

rán catorce mil pesos por kilómetro, otro dice que costarán nueve mil pesos, lo que demuestra que, en realidad, nadie conoce el costo de estas obras.

Señor Tabárez — Si se están construyendo carreteras, ¿cómo no se va a conocer?

Señor Sosa — Lo conoce todo el mundo. La Comisión de Fomento ha solicitado del Ministerio de Obras Públicas todos los antecedentes que se refieren a la vialidad del país, con el propósito de elaborar un plan general, al cual respondan, tanto las líneas actuales como las futuras líneas, que puedan eslabonarse con éstas y constituir el gran sistema definitivo del porvenir.

Si la Comisión de Fomento está en esta tarea, y ya en los actuales momentos cuenta con una serie de datos y antecedentes que le ha proporcionado el Ministerio de Obras Públicas, yo preguntaría cómo es posible que la Cámara se sustraiga al deber de esperar que esa Comisión, que sale de su seno para ilustrarla, la asesore concretamente sobre todos los proyectos que se han presentado a su consideración... — (Apoyados).

A mí me parece de una elemental previsión, y hasta de una elemental cortesía con esa Comisión informante, esperar a que ella se pronuncie sobre todas las iniciativas que han surgido en la Cámara alrededor de este debate sobre tres carreteras, tres carreteras, señor Presidente, repito, que han sido perfectamente estudiadas de acuerdo con los técnicos y que responden realmente a verdaderas necesidades públicas.

Señor Tabárez — ¿Me permite, señor diputado?... Pero hay un trozo de carretera, que si bien es cierto que son muy importantes las tres a que se refiere este proyecto, se podría agregar, como excepción, por la importancia que tiene: me refiero a la carretera nacional de Florida a Durazno, que tiene una importancia transcendental e indiscutible que todo el mundo reclama.

Señor Imhof — Si se empieza por excepciones, todas van a ser excepciones.

Señor Presidente — Está en discusión la cuestión previa, señor diputado, presentada por el señor representante Castro Zabaleta.

Señor Perotti — Hay otra proposición del señor diputado Martínez Trueba, para que se haga una carretera de Florida a Sarandí.

Señor Tabárez — Es de las principales del país; ninguna tiene la importancia de ésta. — (Murmullos).

Señor Presidente — Tiene la palabra el señor representante Sosa.

Señor Sosa — Yo sostengo, pues, señor Presidente,—y lamento tener que hablar así, en una forma tan deshilvanada, en virtud de las interrupciones,—yo sostengo que la Cámara debe concretarse a dar su opinión y su sanción en cuanto se refiere al proyecto ya informado por la Comisión de Fomento.

Estos asuntos no se pueden tratar así, a "coeur léger", bajo el apremio de intereses que en determinados momentos expresan los señores diputados. Es necesario vincular todos esos ramales, todos esos caminos que se proponen, a un sistema general, porque, de lo contrario, entonces sí que resultaría completamente antieconómica la obra que realicemos nosotros para satisfacer meramente las conveniencias de vecindarios. Entonces no sabríamos—hagámoslas angostas o hagámoslas anchas—cuánto vamos a invertir en carreteras, acaso perfectamente secundarias y algunas inútiles.

Yo no me atrevería, por ejemplo, a pronunciarme sobre una serie de ramales propuestos aquí en Cámara, que ya no unen siquiera poblaciones, sino que unen determinados parajes, que no sabemos si tienen toda la capacidad económica necesaria, toda la influencia que debe requerirse del tráfico, para poder alimentarlas y para poder mantenerlas en el concepto económico del Estado. Por eso, señor Presidente, no entro a tratar lo que se refiere al ancho y al trazado de las carreteras. A mí me parece que las carreteras fundamentales, las carreteras matrices, aquellas que vinculan grandes poblacio-

nes o puertos, deben estar en condiciones muy distintas de aquellas que simplemente unen determinados parajes para facilitar el intercambio parcial. Las llamadas carreteras nacionales, de vinculación económica de grandes centros de producción o de embarque, esas deben ser anchas, como deben ser anchas las carreteras destinadas al turismo.

No es posible tratar en la misma forma, ni en ningún país del mundo se ha tratado, la carretera de gran tráfico, la carretera de gran influencia, que une centros productores o puertos, y aquellas que simplemente sirven los intereses de localidades. Estas pueden ser angostas.

Más aún, señor Presidente: aquí se ha hablado de carreteras económicas. No es necesario macadamizar los caminos transversales o los caminos vecinales; basta, señor, arreglar los caminos de tierra, construir alcantarillas, construir puentes económicos, construir pisos de balasto simplemente sobre la tierra floja, para tener hermosos caminos de comunicación, sin los grandes gastos que irrojan las carreteras. Es preferible, pues, el camino de tierra, con estas obras de arte complementarias, a las pequeñas carreteras macadamizadas, estrechas, donde el tráfico no puede desenvolverse holgadamente...

Señor García Selgas—Está en un error el señor diputado; la carretera angosta realiza una función que cada día adquiere mayor importancia práctica, a expensas de las grandes carreteras, que la van perdiendo.

Señor Sosa — ... y donde en ningún momento el interés nacional exige el sacrificio que siempre importa una carretera de macadam tan difícil de conservar por su costo oneroso.

Es cierto que en muchas partes del mundo hay carreteras angostas, que hay carreteras hasta de dos metros cincuenta y hasta de tres metros. Nadie puede discutirlo. Pero nosotros no estamos aquí para hacer lo que hacen los demás, sin estudiar las verdaderas condiciones de nuestro país.

Señor Rodríguez Grolero — Estamos para hacer.

Señor García Selgas — Resulta que el único país donde no cabe esa solución, aceptada universalmente, es el nuestro: está en otro planeta, sin duda. — (Murmillos).

Señor Sosa — Permitanme, señores diputados!

Aquí no es necesaria la carretera de tres metros; aquí la carretera de tres metros se sustituye por el camino de tierra que generalmente va desenvolviéndose sobre el terreno duro de la cumbre de las cuchillas...

Señor García Selgas — En verano, sí, pero no en invierno.

Señor Sosa — ... En ciertos países, como en la Argentina, sí, es indispensable construir en primer término el cimiento del camino, porque la tierra es blanda y anegable, y entonces no es posible marchar sobre los caminos naturales...

Señor Pereyra Bustamante — Si lo oyeran los pobladores de ciertas zonas, no quedarían completamente conformes con lo que dice el señor diputado Sosa. Hay que ver lo que son los caminos de tierra, intransitables, cuando llueve, aún sobre las cuchillas, como dice el señor diputado Sosa, y sino, yo lo invitaría a que visite los caminos de Rivera.

Señor Sosa — Donde los caminos de tierra son intransitables, se hacen las obras necesarias para hacerlos transitables; se hacen extensiones, como existen en varios Departamentos, de caminos completamente cubiertos de balasto apisonado, caminos perfectamente utilizables y en los cuales el tráfico no se interrumpe jamás, si en las zanjas y en los arroyos se tienden alcantarillas y puentes económicos...

Señor Pereyra Bustamante — Si se construyen; pero no se construyen.

Señor Sosa — ... pero es mucho más barato, cuando se está hablando de planes generales de vialidad futura, hacer esos caminos, esos puentes y esas alcantarillas, que hacer carreteras aún de tres

metros, que serán onerosas para el interés público.

Señor Pereyra Bustamante — Que se proyecte y que se saque de la economía que se obtenga haciendo carreteras económicas, porque queremos para todos los departamentos y para todas las poblaciones y para todas las zonas esos beneficios que el señor diputado Sosa nos está pintando aquí hermosamente, pero que sabemos que no llegarán a esos mismos pobladores.

Señor Sosa — Lo que menos va a llegar es esa carretera lujosa que se preconiza aquí; eso es lo que no se va a hacer nunca!

Señor Pereyra Bustamante — Esa carretera lujosa que está defendiendo el señor Sosa es la que no va a llegar nunca a Melo, como lo afirma el señor diputado. — (Murmillos).

Señor Sosa — Por otra parte, señor Presidente, aquí se ha hablado simplemente de carreteras de macadam, y eso ya es un poco de historia antigua. Ahora, las carreteras modernas no se hacen con un material que es, como decía antes, de onerosísima conservación. Ahora — y es un dato que el señor Presidente de la Cámara lo tiene — ahora, por ejemplo, en Francia, donde se están reconstruyendo todos los grandes caminos deshechos por la guerra, se está empleando el cemento armado...

Señor García Selgas — Están construyendo con preferencia los pequeños caminos.

Señor Sosa — ... que no requiere gastos de conservación, y que constituyen un piso liso muy superior al macadam.

Señor Urioste — Serán de hormigón.

Señor Perotti — ¿Y de dónde lo aprendieron los franceses, señor diputado?

Señor Sosa — ¡De Norte América es que ha venido el sistema!

Señor Rossi — Es de Norte América, hay que ser justos.

Señor Sosa — Precisamente, cuando el ejército americano llegó a Francia y tuvo que hacer caminos para sus camiones, empleó el cemento armado.

Señor Pereyra Bustamante — El hormigón, que es cosa distinta.

Señor Sosa — ¡Empiece por establecer la diferencia, el señor diputado, entre el hormigón y el cemento armado!

Señor Pereyra Bustamante — Yo no tengo condiciones para contestarle como técnico. — (Murmullos).

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Hago moción para que se dé el punto por suficientemente discutido con respecto a la moción previa.

Señor Sosa — ¿No me deja terminar?

Señor Rossi — ¡Yo no voy a poder hablar! — (Murmullos).

Señor Polleri — Tiene que hablar como miembro informante.

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Hay una moción previa que hay que votar.

Señor Presidente — ¿Hace moción para que se dé el punto por suficientemente discutido para cuando termine su discurso el señor diputado Sosa?

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Yo creía que había concluido. — (Murmullos).

Señor Presidente — ¡Orden, señores diputados!

Puede continuar el señor diputado Sosa.

Señor Sosa — Ya que estoy en el uso de la palabra, señor Presidente, voy a aprovechar también para decir algo a propósito de una inculpación que se me ha hecho, completamente injusta, referente a las carreteras paralelas o transversales. Yo le dije al señor diputado Urioste el otro día, en una interrupción, que nosotros no teníamos por qué resistirnos a hacer carreteras paralelas a los ferrocarriles; que, al contrario, había un gran interés nacional en hacer esas carreteras paralelas a los ferrocarriles, como las hay en todas partes del mundo, porque esto no es una novedad; todo el que ha viajado, sabe que al costado de

los ferrocarriles siempre hay una carretera.

Señor Tabárez — Todas las grandes vías la tienen, todas las grandes vías tienen carreteras y canales.

Señor García Selgas — Pero tratándose de carreteras paralelas a las vías férreas, interesa saber cuál existió primero: ¿la carretera o el ferrocarril? Porque es claro que si la carretera ya existía, no se iba a destruir porque después se construyera un ferrocarril paralelo a ella.

Señor Sosa — ¡Según! Los romanos hicieron primero los caminos, porque no había ferrocarriles. ¡Y son las primeras carreteras del mundo, todavía, hoy! — (Murmullos).

Señor García Selgas — Pero lo lógico es no construir una carretera cerca del ferrocarril, sino cuando el dinero sobre, y las carreteras no hacen falta en otras zonas.

Señor Berro (don Aureliano) — Yo me he ocupado de ese asunto, señor diputado Sosa, pero no le he hecho ninguna inculpación.

Señor Sosa — Me refiero al señor diputado Urioste.

Yo sostengo, y quiero explicar bien mi pensamiento a este respecto, que la carretera paralela al ferrocarril no está nunca de más. Las carreteras paralelas al ferrocarril responden a necesidades complementarias de la vía férrea, y hoy, sobre todo, responden fundamentalmente a necesidades de turismo.

Eso, en general; pero en nuestro país la carretera paralela al ferrocarril llena una necesidad mucho más fundamental: no hay un señor diputado, e incluyo en la lista al señor diputado Urioste, que no proteste enérgicamente contra la conducta de las empresas particulares que monopolizan el tráfico ferroviario del país, porque constituyen un gravamen oneroso para la producción.

Señor Urioste—Soy el primero.

Señor Rodríguez Grolero—Todos protestamos, estamos de acuerdo.

Señor Sosa—Muy bien; si todos protestamos contra esos ferrocarriles tan mal

administrados del punto de vista del interés nacional, porque sólo se proponen llenar las conveniencias de sus accionistas, ¿por qué nosotros nos vamos a negar, ya que todavía no podemos hacer ferrocarriles en las mismas condiciones, a hacer carreteras paralelas a esos ferrocarriles particulares para que le hagan una competencia, no desfavorable para el interés público, sino perfectamente conciliable con él, desde el momento que vamos a abrir las puertas a los productores por una nueva senda, para librarlos de la opresión económica que ejercitan las empresas particulares?

Señor Ramírez—Esto es el fondo del asunto. Se está discutiendo la moción previa.

Señor Urioste—¿Me permite?... Lo que debemos reclamar todos...

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano)—No reclame nada!—(Hilaridad).

Señor Urioste—... es que el ferrocarril regule sus servicios y disminuya las tarifas.

Señor Sosa—Desgraciadamente no podemos, señor diputado...

Señor Presidente—De acuerdo con la indicación que se ha formulado, la Mesa recuerda que se está discutiendo la moción previa.

Señor Sosa—Sí, señor Presidente; pero dentro de la discusión de la moción previa caben estas observaciones porque yo estoy queriendo demostrar que la Cámara no debe tratar así, improvisadamente, las enmiendas que se acaban de proponer, que todo eso debe pasar a la Comisión de Fomento y que sólo debe tratarse en esta sesión lo que la Comisión de Fomento ya ha informado.

Por eso estaba demostrando, porque se ha hecho gran cuestión de lo que yo decía en este debate, que no debemos preocuparnos de si las carreteras son o no paralelas; debemos preocuparnos de que esa carretera que proponemos responda a una verdadera conveniencia nacional. Esto no quiere decir que no hagamos también carreteras transversales de vinculación secundaria de centros de

producción, y que a la vez vengán a las estaciones del ferrocarril o a los cruces de esas mismas carreteras. No; el plan debe ser completo, debe ser armónico, debe ser sistemático. La carretera transversal es el auxiliar de la carretera paralela al ferrocarril, como es auxiliar del ferrocarril mismo. Nosotros no podemos alimentar el tráfico del ferrocarril mientras no hagamos caminos a sus estaciones, pero tampoco alimentaremos el tráfico de la gran carretera paralela, si no traemos esos caminos a descongestionarse en ella para comunicar todos los centros de producción secundarios.

Yo, pues, termino, señor Presidente, insistiendo en que la Cámara debe tratar sólo el proyecto informado por la Comisión de Fomento, y que deben pasar a estudio de esta Comisión todas las demás enmiendas propuestas en el debate.

Señor García Morales—Pido la palabra.

Señor Presidente—Tiene la palabra el señor representante.

Señor García Morales—He pedido la palabra, señor Presidente, con el solo objeto de apoyar la moción del señor diputado Castro Zabaleta. Creo que es necesario que se asesore la Cámara para que ella se pueda pronunciar sobre dos enmiendas de fundamental importancia. La del señor diputado García Selgas referente al ancho de las carreteras, y la del señor diputado Urioste sobre construcción de parte de esas carreteras por los Gobiernos locales. Si ese asesoramiento no se produce, la Cámara forzosamente tendrá que pronunciarse sobre esas enmiendas, y yo declaro que en tal caso me inclinaría a votar afirmativamente la moción, por considerar que lo que debemos hacer es abaratar en lo posible el costo de las carreteras como medio de disminuir el impuesto que soportarán los vecindarios, y dar lugar a que el aporte de las rentas generales alcance para cumplir un programa más vasto.

El señor diputado Rodríguez Larreta decía hace un momento que con esta cantidad de carreteras que se iban propo-

niendo, los recursos no alcanzarán; pero esos recursos alcanzarán si se reduce a la mitad el costo de los mismos caminos. Es necesario que la Comisión nos asesore sobre ese punto, porque la Cámara tendrá que pronunciarse por sí o por no.

Señor Sosa—¿Cómo se va a pronunciar?

Señor García Morales — A mí no me tranquiliza la afirmación reiterada de algunos vecindarios que se muestran partidarios de los impuestos que ha propuesto la Comisión. Hay a este respecto una experiencia aleccionadora cuando se construyeron las obras de saneamiento de Salto, Paysandú y Mercedes, los vecindarios afirmaron su voluntad de soportar el impuesto; pero luego, cuando el impuesto empezó a cobrarse, resultó tan alto que fué necesaria una nueva ley para reducirlo, creo que a la quinta parte de su primitivo monto. Yo considero que esos impuestos son muy altos; es necesario reducirlos, y la fórmula del señor diputado García Selgas nos llevaría a tal resultado.

Ya que estoy en el uso de la palabra, y para el caso de que el asunto vuelva a Comisión, me hago eco del deseo del vecindario del Departamento de San José.

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano)—¿Va a pedir otra carretera?

Señor García Morales—Para pedir una enmienda al inciso 2.º del artículo de la Comisión, que se refiere a la carretera de Colonia a San José. Creo que la enmienda armoniza con el criterio de esta misma Comisión, desde que ella parece desear que la carretera cruce los principales poblados que existen entre esas dos cabezas de Departamentos, y siendo así, es razonable que la carretera pase también por el pueblo de Ecilda Paullier.

Señor Rossi — Es claro! Lo iba a proponer la Comisión, señor diputado.

Señor García Morales — De manera que propondría una modificación que dijera así: "pasando por los poblados de Ecilda Paullier, de Rosario y La Paz".

No sólo armoniza esta enmienda con el criterio de la Comisión, repito, sino que

haciendo pasar la carretera por Ecilda Paullier, la zona más agrícola del Departamento de San José podrá utilizarla como medio de transporte.

Otra proposición formuló también para el caso de que el proyecto vuelva a Comisión, sobre construcción de una carretera que partiendo del puente en construcción sobre la Barra del río Santa Lucía, vaya a la ciudad de San José, pasando por el pueblo de Libertad...

Señor Rodríguez Grolero — ¿Esa es nueva?

Señor García Morales — Es nueva. Creo que es un complemento indispensable de esa gran obra del puente, en la cual se van a invertir muchos cientos de miles de pesos.

Señor Ramírez — Se podría fijar un plazo, señor Presidente, para que los señores diputados presentaran sus pedidos sobre carreteras!

Señor Rodríguez Grolero — Tiene que ir el asunto a Comisión.

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Hago moción para que se dé el punto por suficientemente discutido, y se vote la moción del señor diputado Castro Zabaleta.

Señor Presidente — Han pedido la palabra con anterioridad a su moción los señores diputados Rodríguez Larreta (don Eduardo) y Perotti.

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Van a ser las seis, señor Presidente, y no vamos a votar nada.

Señor Presidente — Si el señor diputado Rodríguez Larreta mantiene su moción, se va a votar.

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — La mantengo.

Señor Rossi — ¿Pero respecto de qué punto?

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Sobre la moción previa.

Señor Perotti — Yo pediría al señor diputado que retirara su moción, de que se dé el punto por suficientemente discutido, máxime cuando hay una proposición para que pase el asunto a Comisión.

Señor Presidente — Lo que se va a

votar es si se da el punto por suficientemente discutido, con respecto a la moción de orden.

Señor Perotti — Pero yo voy a oponerme a esa moción.

Señor Presidente — Bien, señor diputado; pero el doctor Rodríguez Larreta mantiene su moción. De manera que se va a votar si se da el punto por suficientemente discutido respecto a la moción de orden.

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Si quiere hablar el señor diputado Perotti sobre la moción previa, que hable. ¡Cómo vamos a perder su discurso!

Señor Ramírez — El doctor Rodríguez Larreta (don Eduardo) quiere hablar, también.

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Retiro la moción, entonces.

Señor Presidente — Tiene la palabra el señor diputado Eduardo Rodríguez Larreta.

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Ahora hago moción para que se prorrogue la sesión hasta concluir con la moción previa. — (Apoyados).

Señor Presidente — Se va a votar la moción previa formulada por el señor diputado Rodríguez Larreta, para que se prorrogue la sesión hasta votar la moción previa formulada por el señor diputado Castro Zabaleta.

Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie. — (Afirmativa).

Tiene la palabra el señor diputado Eduardo Rodríguez Larreta.

Señor Rodríguez Larreta (don Eduardo) — Yo voy a decir dos palabras, señor Presidente, porque la garganta no me da para más...

Señor Buero — Pido la palabra para una moción de orden.

Señor Presidente — Tiene la palabra el señor representante.

Señor Buero — Yo entiendo que bajo el título de cuestión previa, del pase a Comisión, se están ocupando realmente del fondo del asunto, por lo cual van a insumir toda esta media hora, haciendo frustráneas las preferencias votadas. En ese sentido, hago moción para que se trate inmediatamente el asunto que figura en primer término después de las seis de la tarde, que es el referente a Colegios Electorales de Senador. — (Apoyados).

Señor Ramírez — Lo que hay que hacer es que los señores diputados se cifien a la cuestión.

Señor Presidente — De manera que se va a votar la moción del señor diputado Buero.

Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie. — (Negativa).

Tiene la palabra el señor diputado Eduardo Rodríguez Larreta.

Señor Rodríguez Larreta (don Eduardo) — Yo acepto, señor Presidente, el cargo velado que se ha hecho aquí en la Cámara contra los diputados que hemos propuesto carreteras para los Departamentos que representamos en la Cámara.

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Yo rectifico ahora: no lo he hecho veladamente.

Señor Rodríguez Larreta (don Eduardo) — Lo acepto, haciendo notar que es la primera vez que en la Cámara pido una obra para el Departamento de Soriano, lo cual demostrará que yo no pido gollerías ni cosas inútiles, ni siquiera cosas superfluas.

Cuando me atrevo a pedir una carretera es porque estoy convencido de que consulto una necesidad fundamental para el Departamento de Soriano y de fácil solución para el país.

En cambio, aquí se ha declamado mucho acerca de las grandes carreteras nacionales que llenan importantísima función, cuyas carreteras importantes y cu-

yas funciones esenciales no veo. No creo, por ejemplo, que la carretera a Punta del Este sea importante; me parece una carretera superflua, de lujo. Creo que es una carretera para que vayan a pasearse en automóvil unos cuantos enriquecidos.

Señor Ramírez—Para que vayan a bañarse a Punta del Este.—(Hilaridad).

Señor Rodríguez Larreta (don Eduardo)—Para que vayan a bañarse, en verano, porque en invierno no irá nadie, y para ir a bañarse a Punta del Este tienen el ferrocarril, que no es muy caro, y va con bastante rapidez. En cambio hay zonas importantes del país que reclaman una línea de tráfico para salida de sus productos, de sus frutos, para servir intereses del país, y me parece que estas modestas carreteras locales que reclaman las localidades, esas vías únicas de acceso a la Capital, son mucho más importantes... — (Apoyados).

... que esas carreteras de lujo, muy agradables y muy estéticas, — ojalá se construyan todas, — pero no imposterables.

Tanto la carretera a la Colonia como la carretera a Maldonado, son carreteras superfluas, por cuanto tienen el ferrocarril a su lado.—(No apoyados).

Disponiendo del ferrocarril, la finalidad esencial de tráfico nacional está llenada.

Señor García Selgas—Y tiene la vía marítima.

Señor García Morales—Y el ferrocarril a Maldonado es un ferrocarril del Estado.

Señor Sosa—Contraloreado por el ferrocarril particular.

Señor Rodríguez Larreta (don Eduardo)—Todavía me dan dos argumentos más los señores diputados García Morales y García Selgas: que tanto la Colonia como Maldonado tienen la vía marítima.

Señor Tabárez—Pero no hay vapores, señor diputado.

Señor Rodríguez Larreta (don Eduardo)—Y todavía para el caso de Maldonado puedo agregar que esta competencia que algunos creen conveniente desarrollar entre la carretera y el ferro-

carril no tendría objeto de ninguna especie, por cuanto la carretera y el ferrocarril serían de propiedad del Estado.

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano)—Me parece que se va a producir una lucha civil entre los Departamentos!

Señor Rodríguez Larreta (don Eduardo)—Yo he aceptado el cargo, pero pido que otros lo acepten también y que lo recojan. Lo que hay es que a veces la posición en que nos colocamos nos hace ver las cosas de distinto tamaño y en proporciones diversas, distantes de la realidad.

El señor diputado Sosa cree, probablemente con absoluta sinceridad...

Señor Sosa—Seguramente!

Señor Rodríguez Larreta (don Eduardo)—No tengo la menor duda, señor diputado. Depende del punto de vista en que nos coloquemos. El señor diputado Sosa va muy a menudo a Maldonado; es diputado también por ese Departamento; de manera que está en un caso semejante al nuestro. Yo me coloco en el otro punto de vista, y creo tener derecho a sostener que es mucho más urgente e imposterable una modesta carretera que saque a una ciudad de importancia, de su aislamiento total y absoluto, que no una carretera que va a colaborar con el ferrocarril.

Señor García Selgas — Y nosotros, que no representamos ni a Maldonado ni a Soriano, consideramos más importante la carretera propuesta por Rodríguez Larreta.

Señor Sosa—Ahí le llevo una ventaja al señor diputado Rodríguez Larreta: como voy a Maldonado, conozco sus necesidades y sé que la carretera es útil.

Señor Rodríguez Larreta (don Eduardo)—Yo no lo pongo en duda, señor diputado. Voy a menudo en verano a Maldonado, y he ido hasta Piriápolis y hasta Punta del Este en automóvil...

Señor Tabárez—Pues yo hubiera deseado verlo utilizar la vía marítima, señor diputado.

Señor Rodríguez Larreta (don Eduardo)—Y el país no ha ganado nada con

mi viaje, y posiblemente no gana nada tampoco con la mayoría de los viajes de paseo que hasta allí se hacen. El turismo...

Señor Sosa—El turismo es una gran industria que hay que fomentar!

Señor Rodríguez Larreta (don Eduardo)—Pero en una forma muy secundaria.

Yo creo que hay que propiciar en primer término la salida de los frutos del país. Hay que propiciar las industrias agrícolas y ganaderas.

Señor Ramírez—Hay que hacer las dos cosas.

Señor Rossi—Y en la zona que atraviesa conviene intensificar su producción.

Señor Rodríguez Larreta (don Eduardo)—Esas playas del Este, señor Presidente, tienen medio de acceso cómodo. Generalmente los que van a ella son enriquecidos, y los enriquecidos...

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Se está fuera de la cuestión.

Señor Presidente — Así lo considera la Mesa.

Señor Rodríguez Larreta (don Eduardo) — Estaré fuera de la cuestión, pero estoy tratando una cosa interesante.

Señor Presidente — Está en discusión la moción formulada por el señor diputado Castro Zabaleta, señor diputado.

Señor Rodríguez Larreta (don Eduardo) — Y esa gente a que me refería, señor Presidente, llega a las playas en ferrocarril o en auto o... en aeroplano! En verano, que es la época en que afluye la gente a esas playas, hay buenos caminos; en verano no son tan necesarias las carreteras; los caminos de tierra prestan servicios más eficaces y son más cómodos para el tránsito de los automóviles que las propias carreteras.

Señor Bellini Hernández — No es exacto. Esa es una enormidad.

Señor Vacchelli — Y, ¿cuando llueve?

Señor Rodríguez Larreta (don Eduardo) — Pero estoy hablando del verano!

Señor Vacchelli—Pero en verano llueve lo mismo que en invierno, o aún más.

Señor Rodríguez Larreta (don Eduar-

do) — ¡Cómo va a llover! — (Hilaridad).

Ahora va a resultar que en verano es cuando los caminos están malos.

Señor Vacchelli — Pero es que en verano llueve lo mismo que en invierno.

Señor Rodríguez Larreta (don Eduardo) — Pero en verano los caminos se conservan bien.

Señor Vacchelli—¿Cómo se conoce que al señor diputado no lo ha agarrado un temporal en campaña!

Señor Rodríguez Larreta (don Eduardo) — Me han tomado, sí, señor, y, precisamente, cerca de Dolores. Ahí tiene usted el origen del proyecto. — (Murmillos e interrupciones).—(Suena la campana de orden).

Señor Presidente — Orden, señores diputados!

Tiene la palabra el señor representante Rodríguez Larreta para ocuparse de la moción de orden.

Señor Rodríguez Larreta (don Eduardo) — Deseaba decirle al señor diputado Vacchelli que cerca de Dolores me han tomado varios temporales y he podido comprobar el aislamiento lamentable...

Señor Ramírez — Entre Dolores y Bizcocho.

Señor Rodríguez Larreta (don Eduardo) — ... en que se encuentra una zona rica del país. Por ese motivo, señor Presidente, me he permitido hacer esa proposición y pido a la Comisión la estudie porque es muy justa y muy barata.

En descargo de mi actitud, debo declarar que nunca he pedido nada para el Departamento que represento. En cinco años nunca he hecho una solicitud a su favor, de manera que no se puede suponer que lo hago para deslumbrar a mis electores o para llenar otros fines de naturaleza secundaria, sino porque me he convencido de que es una verdadera necesidad que se puede satisfacer en una forma práctica y sencilla.

Señor Perotti — Pido la palabra.

Señor Presidente — Tiene la palabra el señor representante.

Señor Perotti — No me encontraba en

Salta, señor Presidente, cuando el señor diputado Castro Zabaleta formuló su moción, pero me parece que el alcance de ella es que pase nuevamente a estudio de la Comisión de Fomento el asunto que se debate, en mérito a las enmiendas que se le han hecho. Si es así, debo manifestar, desde ya, mi oposición a la misma.

Entiendo que la Comisión respectiva ha estudiado el asunto en forma y se ha pronunciado sobre carreteras que indudablemente son de alto interés nacional, que hay que realizar a la brevedad posible.

Aceptaría que pasen a estudio de la Comisión las enmiendas propuestas sobre nuevos trazados, para cuyas iniciativas se han aducido aquí una serie de argumentos también muy valederos, y a este respecto, entonces, haciendo uso también del derecho que los demás señores diputados han creído ejercer en esta oportunidad, yo manifiesto igualmente mi conformidad con lo propuesto por el señor diputado Martínez Trueba sobre la conveniencia de la prolongación de la carretera a Florida hasta Sarandí Grande, que será el punto de arranque de una carretera que deberá hacerse muy pronto hasta Trinidad, capital del Departamento de Flores, que es el que represento.

Señor Nieto y Clavera — Hasta Rivera.

Señor Perotti — Señor Presidente: voy a decir, en mérito a las observaciones que se me formulan, que no hago una cuestión de interés localista, porque yo entiendo que todas las carreteras son convenientes. Convenientes las carreteras que tienen por objeto dar salida a la producción y convenientes las carreteras que tienen por objeto facilitar el turismo que, como ha dicho muy bien el señor diputado Sosa, es una remuneradora industria nacional que debemos poner a contribución.

Yo, señor Presidente, adhiero, pues, a la proposición del señor Martínez Trueba y desearía que también la Comisión se expidiera sobre esa carretera a Trinidad, prolongándose desde Sarandí Grande, carretera que sería de poco costo, porque

atravesara una zona donde no hay cursos de agua, donde, como se dice vulgarmente, se despuntan los arroyos y donde, por consiguiente, no hay que hacer obras de arte de ninguna clase. Carretera, pues, de realización fácil y rápida.

Además, la circunstancia de llegar la carretera a la ciudad de Trinidad,—anticipándome, al proponerlo así, a la presentación de un proyecto que oportunamente iba a formular como complemento del proyecto de construcción del puente sobre el paso del puerto del río Negro,—haría accesible también el tránsito hasta esa zona, garantizando la comunicación del Departamento de Flores con el de Río Negro, en una zona muy grande de producción y de comercio que durante el invierno queda poco menos que aislada.

Yo, señor Presidente, si admito, como el señor diputado Sosa, que no se puede improvisar en Cámara respecto de estos trazados,—y por eso no hago sino pedir que la Comisión informante estudie lo que se ha insinuado ahora,—no puedo admitir que la Cámara no deba pronunciarse sobre la conveniencia de tal o cual tipo de carretera.

Señor Sosa — Yo no sostengo lo contrario, pero en el momento en que tenemos un plan de carreteras.

Señor Perotti — Evidentemente, no debería ser sancionada ninguna ley de carreteras, sin conocerse antes el plan exacto...

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Pero se pueden derogar las dictadas, por otras leyes.

Señor Perotti — ... a que deberían sujetarse, porque admitir, como lo hace el señor diputado Sosa, que estas carreteras, en realidad, no son más que una prolongación de las existentes, es dar por sentado que las existentes son buenas, y es, precisamente, lo que se discute.

Señor Sosa — No se discute eso.

Señor Berro (don Emilio) — Pero, no las vamos a deshacer.

Señor Perotti — Yo no digo que se deshagan, pero deseo que en la continuación las mismas puedan modificarse. Por

lo pronto, no me citará el señor diputado Sosa ni ningún otro señor diputado el caso de ningún país donde todo el sistema de carreteras sea absolutamente igual.

Señor Sosa — Nadie ha dicho eso.

Señor Perotti — Entonces, tengo razón en lo que afirmo.

Señor Sosa — En Holanda son de ladrillos vidriados!

Señor Tabárez — Lo que no puede admitirse son carreteras principales de tres metros.

Señor Perotti — Por consiguiente, si fuera necesario hacer la prolongación, debe aceptarse que la Cámara pueda pronunciarse sobre determinado tipo de carretera o que, por lo menos, se hagan estos debates, de manera que las autoridades llamadas a intervenir en último caso, sepan que no son esas las carreteras que queremos, porque no son buenas, porque si han respondido a un plan antiguo y si se han considerado buenas entonces, hoy, perfeccionados los sistemas de construcción de esas vías de comunicación, otros sistemas más útiles y más económicos pueden adoptarse.

Señor Imhof — Es de suponerse que las autoridades lo harán.

Señor Perotti — Perfectamente, pero no es un debate ocioso el que se hace en Cámara.

Por otra parte, el señor Sosa, contradiciéndose, aceptó después...

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Pero, ¿y la moción previa, señor Presidente!

Señor Perotti — Señor diputado Rodríguez Larreta: ¿por qué los demás han podido excederse en sus exposiciones y no he de hacerlo yo?

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Tiene razón en eso.

Señor Perotti — Yo voy a terminar. Quiero reivindicar para mí el título de juicioso y verá cómo voy a ser breve. El señor Sosa, contradiciéndose, aceptó después que en Francia la carretera moderna es, por ejemplo, de mampostería o cemento armado.

Señor Sosa — Una cosa es mampostería y otra cosa cemento armado; la mampostería puede ser de ladrillo y cal...

Señor Buero — Explique la diferencia que hay entre mampostería y cemento armado. — (Hilaridad).

Señor Perotti — Yo no hago la distinción que con toda sutileza quiso el señor Sosa que se hiciese. Llámese hormigón o llámese cemento armado, quiero dejar por sentado que aceptó que se hacían esas carreteras.

Señor Sosa — ¡Cómo voy a dejar de aceptar una cosa evidente!

Señor Perotti — Pero la diferencia consiste en creer que precisamente todas las carreteras deben ser anchas en su parte de afirmado. La carretera debe ser ancha, al revés precisamente de lo que se hace aquí, que son angostas, pero no deben, sin embargo, tener afirmada toda su anchura. Esta misma carretera nacional a Florida es excesivamente angosta, y además está limitada por los árboles y las zanjas...

Señor Sosa — De ahí vienen los accidentes.

Señor Perotti — No solamente los accidentes. El tránsito se efectúa siempre por los mismos lados, y por ello el desgaste es rapidísimo y la conservación costosa. Hay que hacer carreteras anchas con afirmado angosto, que, como decía el otro día, sirven en último análisis para asegurar la comunicación constante en el caso de que las vías laterales, los "paseos" o los caminos de tierra estén intransitables.

Por consiguiente, señor Presidente, yo creo que el pasaje a Comisión de este asunto no corresponde.

Señor Sosa — ¿Me podría explicar más claramente eso de la contradicción?...

Señor Perotti — Contradicción del señor Sosa, porque empezó por decir que la Cámara no debía pronunciarse sobre si tal sistema...

Señor Sosa — No dije nada de eso!

Señor Perotti — Yo me remito a la versión taquigráfica.

Señor Sosa — Dije que en estos mo-

mentos, tratándose de estas carreteras que son continuación de otras, no entraríamos a eso; pero que la Comisión de Fomento, que está estudiando un plan general de carreteras, va a estudiar también los tipos...

Señor Perotti — Ahí está la contradicción, porque el señor Sosa considera que por el hecho de estar trazadas ya en sus tramos principales las carreteras actuales, deben continuarse en la misma forma. ¡Si es un soberano error!...

Señor Sosa — No, señor; el ancho de la carretera no debe cambiarse. En otras cosas podrá cambiarse, pero en eso no debe cambiarse.

Señor Perotti — Yo creo que se debe cambiar fundamentalmente; que la parte de afirmado debe ser menor que en la actual, pero que, sin embargo, debe haber dos líneas paralelas de camino para que el tránsito pueda hacerse por ambos lados en condiciones regulares.

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Pero esa es una cosa que la saben mejor en el Ministerio de Obras Públicas.

Señor Perotti — Pero, en fin, señor Presidente; yo admito que nosotros no somos los que debemos pronunciarnos en definitiva sobre el asunto.

Señor Sosa — Esa es la contradicción de' señor diputado.

Señor Perotti — No, señor; deben hacerse estos debates para que las autoridades competentes sepan...

Señor Sosa — Felizmente no lo sabrán.

(El señor representante Buero hace una interrupción en voz baja).

Señor Perotti — Entonces, lo que habría que hacer, según el doctor Buero, sería suponer que las autoridades son incompetentes; lo que dice probaría que después de aceptar un tipo no es posible variarlo, y eso resulta absurdo si se tiene en cuenta que se trata de una importante obra pública que determina la inversión de ingentes sumas de dinero...

Señor Sosa — Nadie dice eso!...

Señor Perotti — ... que se van a ha-

cer gravitar, además, en forma de contribución realmente onerosa, sobre una clase productora del país.

Señor Rossi — ¡Cómo onerosa! Eso es no conocer el asunto. — (Murmillos).

Señor Perotti — De esa manera vamos a entrar al fondo del asunto y yo no quiero hacerlo.

Resumiendo, señor Presidente, acepto únicamente el pasaje a Comisión de las enmiendas y agregados que han sido hechos en Cámara, pero, repito, deberá tenerse en cuenta la proposición que he formulado en apoyo de la indicación del señor representante Martínez Trueba.

Señor Presidente — Se va a votar la moción del señor diputado Rodríguez Larreta.

Si se da el punto por suficientemente discutido.

Los señores por la afirmativa, en pie. — (Afirmativa).

Se va a votar la moción del señor diputado Castro Zabaleta.

Señor Sosa — Hay dos mociones: una del señor Castro Zabaleta para que pase a Comisión todo, y otra mía para que se trate lo propuesto por la Comisión y pasen a Comisión las enmiendas.

Señor Presidente — ¿La moción del señor diputado Castro Zabaleta es para que pase sólo el artículo, o todo el proyecto?

Señor Castro Zabaleta — Todo el proyecto con las enmiendas.

Señor Presidente — Se van a votar las mociones formuladas: la del señor representante Castro Zabaleta, para que todo el proyecto pase a Comisión, y la moción formulada por el señor representante Sosa para que únicamente pasen a Comisión las modificaciones propuestas por los señores diputados en Sala.

Se va a votar, primero, la del señor diputado Castro Zabaleta.

Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie. — (Negativa).

Se va a votar la moción formulada por el señor representante Sosa, para que pasen a Comisión las enmiendas propuestas por los señores diputados en Sala.

Señor García Morales—¿Entonces queda paralizado el proyecto?

Señor Sosa—No; sigue el proyecto.

Señor García Morales—Pero entonces el derecho de los diputados de proponer fórmulas sustitutivas queda quebrantado.

Señor Presidente—Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie.
—(Afirmativa).

7—Continúa la orden del día con la discusión del proyecto de ley sobre Colegios Electorales de Senador.

Léanse los antecedentes.

Señor Buero—Hago moción para que se suprima la lectura.

Señor Pérez—Yo creo que debe leerse el proyecto y los informes, no sólo porque el asunto fué repartido hace un mes, sino porque se ha tomado de sorpresa a la Cámara.

Señor Presidente—Léase.

(Los antecedentes de este asunto son los siguientes):

“Cámara de Senadores.

La Honorable Cámara de Senadores, en sesión de hoy, ha sancionado el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Modifícase el artículo 41 de la ley de Elecciones de 22 de Octubre de 1898, en la siguiente forma:

“Artículo 41. Reunido el Colegio, nombrará, a mayoría absoluta de votos y por votación separada y sucesiva, un senador y cuatro suplentes, determinando para cada suplente el puesto para que se elija.

La votación se hará en cédulas firmadas por cada uno de los electores. Si producidas la primera y segunda votación para un cargo, no hay ningún candidato que haya obtenido mayoría absoluta, en la tercera votación los miembros del Colegio Elector deberán sufragar necesariamente por uno de los dos candidatos más votados en la segunda votación.

El miembro del Colegio Elector que en esa última votación se negare a votar o se obstinare en votar por un tercer candidato, será eliminado del Colegio, reemplazándosele por el suplente respectivo. Integrado de nuevo el Colegio, la elección se repetirá luego para el cargo o cargos no llenados, como si no se hubieran producido las votaciones sin resultado.”

Art. 2.º (Disposición transitoria). Esta

ley regirá desde el momento de su promulgación y se aplicará a los Colegios Electorales anteriormente elegidos que aún no hubiesen designado senador y suplentes.

Art. 3.º Comuníquese, etc.

Salida de Sesiones del Honorable Senado, en Montevideo, a 5 de Abril de 1921.

JOSE ESPALTER, Presidente.
— M. Magariños Solsona, 1.º Secretario.

Comisión de Legislación Electoral.

Honorable Cámara:

La Comisión de Legislación Electoral en mayoría, al estudiar el proyecto sancionado por el Senado, modificando las disposiciones legales relacionadas con las funciones de los Colegios Electorales de Senadores, encontrándolo inconveniente, por las razones que expresará en seguida, ha resuelto aconsejar la sanción de uno sustitutivo, que se adjunta.

El proyecto de ley venido con sanción del Honorable Senado complica y dilata, en cierto modo, el pronunciamiento de los Colegios Electorales de Senadores, porque mantiene la disposición de la ley de Elecciones, exigiendo la mayoría absoluta de los sufragios de los miembros de aquellas corporaciones para que sea proclamado electo el senador titular y los suplentes; porque establece la condición de varias convocatorias para la reunión del Colegio y de varias votaciones dentro de su seno; y, principalmente, porque obliga a los componentes de la corporación a proceder dentro de una esfera limitada (la opción entre las dos candidaturas más votadas en primer término), aplicando la severa sanción de la destitución al elector que se separe de ellos o que no asista a las sesiones.

Estas dos últimas medidas atacan la libertad del elector; ejercen presión sobre su conciencia y restringen el derecho del voto, todo lo cual es inadmisibles.

La fórmula sustitutiva, sin entrar para nada en ese campo vedado, facilita, por medios prácticos y sencillos, la reunión del Colegio Electoral y el cumplimiento inmediato de su cometido; garantiza su triunfo al partido que haya aportado mayor número de sufragios en la elección primaria, porque ha de consagrarlo con el doble voto simultáneo dentro del Colegio, en virtud de la primera operación de escrutinio tendiente a ese fin; y soluciona los conflictos que puedan producirse en el partido triunfante, con respecto a las candidaturas, porque en ese caso resultará electo el candidato que obtenga la mayoría entre los electores agrupados bajo el mismo lema partidario, sin que en esta segunda operación puedan inmiscuirse los adversarios, porque ya

han quedado descartados en la primera operación, que ha determinado cuál es el partido vencedor y el que tiene, por consecuencia, derecho a proveer el cargo.

La fórmula de la Comisión en mayoría deroga la disposición vigente, que exige la mayoría absoluta para la elección; pero mantiene la que requiere la presencia de la totalidad de los miembros, — titulares o suplentes, — del Colegio Electoral, para que éste pueda constituirse y llenar sus funciones, lo cual importa una garantía más para el partido triunfante, puesto que evita las argucias que pudieran tender a obstruccionar el funcionamiento del Colegio.

En síntesis, son estos los fundamentos principales de la fórmula aconsejada, y ellos podrán ser ampliados por el miembro informante de la Comisión, si se hiciera debate al considerarla la Cámara.

Sala de la Comisión, Mayo 27 de 1921.

Ernesto F. Pérez, miembro informante. — L. Enrique Andreoli. — Julio E. Bonnet. — Claudio A. Viera.

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

Artículo 1.º Modifícase el artículo 41 de la ley de Elecciones de 22 de Octubre de 1898, en la siguiente forma:

"Artículo 41. Reunido el Colegio Electoral con la totalidad de sus miembros, — titulares o suplentes, — nombrará un senador y cuatro suplentes, determinando, respecto de cada uno de éstos, el puesto para que se elija.

Cada elector votará simultáneamente, en lista firmada, por el partido político, permanente o accidental a que pertenezca y por los candidatos a titular y suplentes.

El escrutinio se verificará en dos actos: en el primero se agruparán las listas por sus lemas respectivos y se contarán para determinar a qué partido corresponde la mayoría; y en el segundo, se tomarán en cuenta, únicamente, los votos del partido que resulte triunfante en la operación anterior y se proclamarán electos al titular y suplentes más votados bajo el lema de aquél.

En caso de empate, en una o en las dos operaciones de escrutinio, decidirá la suerte."

Art. 2.º (Transitorio). Esta ley regirá desde el momento de su promulgación y se aplicará a los Colegios Electorales an-

teriormente elegidos, que no hubieran llenado aún sus funciones.

Art. 3.º Comuníquese, etc.

Montevideo, Mayo 27 de 1921.

Pérez — Andreoli. — Bonnet.
— Viera.

Comisión en minoría.

INFORME

Honorable Cámara:

Vuestra Comisión de Legislación Electoral, en minoría, considera inconveniente el proyecto sustitutivo de la mayoría, y os aconseja, en cambio, que prestéis aprobación al que ha venido con sanción del Honorable Senado. Tiene este último la doble ventaja de asegurar la elección del senador, aun cuando uno o más miembros del Colegio Electoral no cumplan con los deberes cívicos que su cargo les impone, y de mantener la garantía de la exigencia de la mayoría absoluta de votos para la elección. En cambio, el proyecto de la mayoría de la Comisión es incompleto, puesto que no da la seguridad de que se llene la función electoral para que han sido designados los miembros del Colegio, y es inconveniente porque, derogando el sistema de la mayoría absoluta, deja en manos de las minorías, convertidas en mayorías accidentales, la solución del problema senatorial.

Vuestra Comisión en minoría ampliará verbalmente, cuando este asunto sea discutido en el seno de la Honorable Cámara, los fundamentos de su adhesión al proyecto del Honorable Senado. Entretanto, desea dejar constancia de su decisión que se inspira en el propósito de evitar que los procedimientos legales desnaturalicen la voluntad exacta de los electores.

Sala de la Comisión, Montevideo, 27 de Mayo de 1921.

Lorenzo Vicens Thievent. — César M. Gutiérrez. — César F. Canessa."

Está en discusión general.

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Pido la palabra.

Señor Presidente — Tiene la palabra el señor representante.

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Me perdonará la Cámara y todos mis colegas que manifieste que estos proyectos me producen una gran satisfacción, tal vez diga demasiado al decir gran; una pequeña satisfacción. Estos proyectos, lo que se proponen, es sacarle

el cuerpo a aquella ley famosa que voté solo en contra en este sector, de lo que me alegro mucho, que estableció la representación proporcional en los Colegios Electorales de Senador.

Ese error dió sus frutos... — (Apoyados).

... y es preciso corregirlo con tiempo, señor Presidente, porque si no se corrige, lo que está pasando en Soriano va a pasar en casi todos los Departamentos de la República. Se van a producir esos conflictos que dan lugar a que los Colegios de Senador sean impotentes para designar el senador y sus suplentes. Así que yo no prefiero ninguno de esos dos proyectos. Los dos, como maniobras más o menos articuladas, van a ese resultado.

Señor Pérez — No apoyado, eso de "maniobras", está fuera de lugar.

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Póngale el nombre, entonces, señor diputado. ¿Qué nombre quiere ponerle?

Señor Pérez — El señor diputado está en el deber de calificar las cosas como se debe y no como quiere.

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — ¿Cómo quiere que las califique?

Señor Berro (don Emilio) — Fórmulas.

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — ¡Fórmulas!... — (Hilaridad).

Estoy conforme; si no le parece suave, estoy dispuesto a emplear la palabra que quiera el señor diputado Pérez. Lo que quiero significar, señor Presidente, no es cuestión de palabras: es que las dos formas de salvar los inconvenientes que produce el absurdo de la representación proporcional para las elecciones de los miembros que deben proponer...

Señor Pérez — Absurdo de la Constitución.

Señor Ramírez — ¿Y no podría modificar esa palabrita de "absurdo"? — (Hilaridad).

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — Póngale, también, el señor diputado otra palabra.

Señor Ramírez — El inconveniente.

Señor Rodríguez Larreta (don Aureliano) — El inconveniente. — (Hilaridad).

Muy bien, señor Presidente: lo que yo quería, como lo dije al principio, es darme esa pequeña satisfacción.

Recordarán los señores diputados que yo voté en contra de esa solución. Yo oreo que tuvo casi la unanimidad de la Cámara, al menos de este lado. A mí me gusta, de cuando en cuando, darle a mis correligionarios una lección para que les sirva en el futuro; así cuando yo haga una indicación, que le presten la atención que merece. — (Apoyados).

He terminado, señor Presidente.

Señor Bonnet — Pido la palabra.

Señor Presidente — Tiene la palabra el señor representante.

Señor Bonnet — Voy a decir pocas palabras para fundar mi voto en este asunto, por ser el único colorado de la Comisión que ha suscripto el proyecto de la minoría nacionalista.

Cuando se discutió en la Cámara el proyecto de representación proporcional para integrar los Colegios Electorales de Senadores, yo voté en contra de este sistema de elección. Pero establecido por una ley que los Colegios Electorales de Senador deberán ser elegidos por la representación proporcional, creo que no es bastante correcto que por medio de una ley o por medio de una fórmula o de un medio indirecto, más o menos subrepticio, se modifique este sistema, y es precisamente a lo que iría el proyecto venido del Senado, si él fuera sancionado por esta Cámara.

El proyecto del Senado va en contra de la ley que ha dispuesto que los Colegios Electorales sean elegidos por representación proporcional.

De manera que creo que, sobre todo, los que votaron este sistema para la elección de estos cuerpos, deben ser partidarios de la fórmula sustitutiva de la Comisión de Legislación Electoral, y no del proyecto sancionado por el Senado, por cuanto el proyecto del señor diputado Pérez contempla la representación propor-

cional que la Cámara, por gran mayoría, prestigió cuando se discutió aquella ley.

Otra razón que he tenido para aconsejar el proyecto sustitutivo es la siguiente: la disposición contenida en el proyecto del Senado, por la cual, si después de dos votaciones ninguno de los candidatos votados llega a obtener la mayoría absoluta de votos, la votación sucesiva, es decir, la tercera, debe concretarse únicamente a los dos candidatos más votados, y si hubiera un miembro del Colegio Electoral que no quisiera votar por ninguno de esos candidatos o se obstinare en hacerla por otro, es eliminado en su carácter de miembro del Colegio. Considero que esto constituye una situación excesivamente violenta, de que un miembro del Colegio Electoral que debe su situación a un acto de la soberanía, sea declarado cesante en sus funciones de elector de senador, por el hecho de que no quiera votar por uno u otro de los dos candidatos, que con arreglo a su criterio no son acreedores a esa elección.

El proyecto que aconseja la Comisión en mayoría subordina en una forma mejor, de una manera más impersonal, la situación que se crearía el miembro del Colegio Electoral que no quisiera votar por uno u otro candidato. Además debe tenerse en cuenta que la forma cómo está redactado el artículo 41 de la ley de Elecciones que tratamos de modificar, relativo a la exigencia de la mayoría absoluta, está de acuerdo con el principio que se establecía entonces, de que la elección del Colegio Electoral debía ser hecha por el sistema de la mayoría; pero si se ha modificado ese procedimiento estableciéndose que la elección debe ser hecha por representación proporcional, es lógico a su vez que la condición de mayoría absoluta, para que el Colegio elija senador, también sea modificada, y es a lo que tiende el proyecto sustitutivo, fijando la simple mayoría.

Un último argumento: en la ley de Elecciones está establecido el sistema del doble voto simultáneo, que se aplica para las elecciones de diputados, de miem-

bros de las Asambleas Representativas, de los Concejos de Administración Departamentales, en una palabra, se aplica para lo que se llama elecciones generales. Si este principio rige para tan gran número de elecciones, no veo inconveniente en que se extienda también para los Colegios que han de designar senador, cuyos miembros pueden votar con arreglo al sistema del doble voto simultáneo, es decir, por el partido al cual pertenece el elector y a su vez por el candidato.

Me parece más lógico y conveniente que toda la legislación electoral esté subordinada a un sistema único de elección y no a una variedad tan injustificada.

Señor Buero—Pido la palabra para una moción de orden.

Señor Presidente—Tiene la palabra el señor representante.

Señor Buero—Mociono para que se prorogue la sesión hasta terminar con este asunto.—(Apoyados).

Señor Presidente—Se va a votar la moción del señor diputado.

Señor Manini Ríos—Pido la palabra.

Señor Presidente—Tiene la palabra el señor representante.

Señor Manini Ríos—Yo no tendría inconveniente en votar una moción para concluir de una vez con este asunto y con el pleito de Soriano, que por él se trata de resolver; pero pediría que no se prorrogara precisamente la sesión de hoy. A algunos nos ha tomado,—no diré de sorpresa, porque este asunto ya ha sido debatido en el Senado,—pero sin una preparación respecto al proyecto emanado de la Cámara, la moción de preferencia que se ha hecho en el día de hoy.

Señor Tabárez—Ya se había votado antes.

Señor Manini Ríos—Hay que cotejar ambos proyectos, respecto a los cuales está dividida la Comisión informante. Supongo, pues, que no habría ningún inconveniente en acordarnos una prórroga de 48 horas, de tal manera que este asunto se tratara y resolviera el miércoles próximo.

en primer término a las seis de la tarde.

Señor Pérez—En la primera parte de la orden del día.

Señor Buero — Modificaría la moción, señor Presidente, estableciendo que se tratara este asunto entonces en primer término y en la orden del día del miércoles próximo a las cuatro de la tarde.— (Apoyados).

Señor Vicens Thievent—Hago moción para que se prorrogue la sesión hasta que se termine este incidente.—(Apoyados).

Señor Presidente—Se va a votar la moción del señor diputado Vicens Thievent. Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie.—(Afirmativa).

Se va a votar la moción formulada por el señor diputado Buero para que se coloque este asunto en primer término en la orden del día del miércoles.

Señor García Morales — ¿En la orden del día grande?

Señor Presidente—Sí, señor diputado: a las cuatro.

Si se aprueba la moción.

Los señores por la afirmativa, en pie.—(Afirmativa).

Puede continuar el señor diputado Bonnet.

Señor Bonnet—Cuando fui interrumpido por la moción de orden del señor diputado Buero, iba a terminar, porque las razones fundamentales que he tenido para suscribir el informe de la mayoría de la Comisión, ya las había expresado. Creo que la Cámara, consecuente con el criterio que tuvo cuando sancionó la ley de Re-

presentación Proporcional en los Colegios Electores de Senador, debe votar la fórmula sustitutiva y no la que ha venido con aprobación del Honorable Senado.

He terminado.

Señor Pereyra Bustamante—Pido la palabra.

Señor Presidente—Tiene la palabra el señor representante.

Señor Pereyra Bustamante—Voy a hacer uso de la palabra para ocuparme del asunto, pero la Cámara se ha manifestado ya, en cierto modo, contraria a la prórroga de la sesión. Faltando breves minutos, hago moción para que se levante la sesión, sin perjuicio de hacer uso de la palabra, en primer término, el miércoles.

Señor Presidente—Se va a votar la moción del señor diputado Pereyra Bustamante.

Si se levanta la sesión.

Los señores por la afirmativa, en pie.—(Afirmativa).

Queda con la palabra el señor diputado Pereyra Bustamante.

Queda terminado el acto.

(Se levantó la sesión a la hora 18 y 25).

Domingo Veracierta,
Secretario Redactor.

Arturo Miranda,
Secretario Relator.