

12.a REUNION - 6a. SESION ORDINARIA

JUNIO 9 DE 1915

PRESIDENCIA DEL SR. D. ALEJANDRO CARBO
Y DEL DR. D. CELESTINO I. MARCO

DIPUTADOS PRESENTES

Acosta, Aguirre (D.), Aguirre (R. M.), Albarracín, Aldao, Alvear, Araya (R.), Arce, Atencio, Avellaneda (M. A.), Barrera, Bas, Beltrán, Beresche, Bonastre, Borda, Bravo, Cabanillas, Cafferata, Carballido, Castillo, Coronado, Costa, Cúneo, Demaría, Dickmann, Drago, Echagüe, Echeburay, Escobar, Frugoni Zavala, Gallo, Gandolla, García, Garzón-Giménez, Hernández, Herbe, Jaramillo, Jerez, Justo, Lagos (O. A.), Leguizamón, Linares, López Buchardo, Marchini, Marcó, Márquez, Massa, Melo, Mena, Milura, Mora y Araujo, Noriega, Nongués, Oliver, Olmedo, Ordóñez, Oyhanarte, Padilla, Palacios, Pastor, Pereyra, Iraola, Pérez Virasoro, Pinedo, Reibel, Repetto, Roca, Rojas, Rolón, Rothe, Saavedra, Lamas, Saguier, Salas Oroño, Salvatierra, Santamarina, Santillán, Saravia, Semprun, Silvetti, de Tomaso, de la Torre, Uriburu, Valdez, del Valle, de Vedia, Veyga, Zaccagnini, Zeballos (E. S.).

DIPUTADOS AUSENTES:

Con aviso:

Araucibia Rodríguez, Araya (P.), Barco, Cantilo, Castellanos, Cevallos, Correa, Demarcia, Frers, Funes (Lindero), Funes (Lucio), González Pérez, Igarzábal, Le Breton, Paz, Rivarola, Zavalía Guzmán.

Sin aviso:

Avellaneda (N. A.), Cajarano, Camaño, Mariño, Mercado, Morán, Paiz, Posenti, Rodoni, Sánchez Viamonte, Varela, Vergara.

SUMARIO

- 1.—Se lee y aprueba sin observación el acta de la sesión anterior.
- 2.—Mensaje del poder ejecutivo adjuntando el último balance anual de la universidad de Buenos Aires.
- 3.—Peticiones particulares.
- 4.—Proyecto de ley del señor diputado Próspero Mena sobre provisión de agua a la ciudad de Tucumán.
- 5.—Despacho de las comisiones.
- 6.—Constitución de comisiones.
- 7.—El señor diputado Enrique Dickmann pide el pronto despacho de sus proyectos de ley sobre jornada legal de trabajo y sobre descanso en día sábado. — El señor diputado Antonio de Tomaso pide el pronto despacho de la minuta de comunicación al poder ejecutivo respecto a facultades de investigación de los

señores diputados. — El señor diputado Mario Bravo pide el pronto despacho del mensaje del poder ejecutivo contestando a la minuta de la honorable cámara relativa a la versión de fondos secretos de la policía.

- 8.—Proyecto de minuta de comunicación al poder ejecutivo del señor diputado Antonio de Tomaso pidiendo explicaciones respecto de la construcción del palacio de justicia.
- 9.—Consideración del despacho de la comisión de legislación en el proyecto de ley en segunda revisión sobre jubilación de empleados ferroviarios.

—En Buenos Aires, a 9 de junio, a las 3 y 40 p. m., dice el

Sr. Presidente. — Queda abierta la sesión con 61 señores diputados.

cutivo. En ese caso yo lo acompañaría con toda decisión; pero no estaría dispuesto a hacerlo en la forma en que se presenta, porque el señor ministro de obras públicas va a tener que concurrir a artesalas y esperar una, dos o tres sesiones a que se despachen otros asuntos, que siempre se presentan, perturbando en esa forma el trabajo administrativo para una interpección que, en definitiva, no vemos que pueda dar mucho resultado práctico.

Yo le pediría, pues, al autor de la moción que la aclarara, indicando los puntos que desea aclarar sobre las causas de la renuncia, es decir, el punto concreto que desea conocer, a fin de que el poder ejecutivo informe a su respecto.

Sr. De Tomaso. — Pido la palabra.

En las breves palabras que he pronunciado, ya he dicho, señor presidente, con toda claridad, cuáles eran los motivos que me inducían a hacer la indicación que la cámara ha escuchado.

Esa renuncia tiene como fundamento una divergencia de criterio con el ministerio de obras públicas respecto a la forma cómo ese ministerio ha procedido en este asunto, o, mejor dicho, a las relaciones que el mismo tiene con la empresa constructora del palacio de justicia.

Está de por medio el pago indebido de una suma importantísima, de casi dos millones y medio de pesos; y es esa cuestión, que no es nimia, la que yo quiero que se aclare públicamente. No tengo fe, no creo en los informes mandados por escrito por el poder ejecutivo, que no llegan nunca o que llegan tarde. Creo que es preferible la discusión pública, con la posible controversia, en la cámara, para que este asunto quede ampliamente esclarecido.

Si la dificultad que encuentra el señor diputado es la forma en que está redactada la minuta, yo no tengo ningún inconveniente en modificar sus términos y en proponer, por ejemplo, esta otra: "... para que el ministro de obras públicas informe respecto al cumplimiento de la ley de construcción del palacio de justicia."

Sr. Oliver. — En esa forma aceptaría, señor diputado.

Sr. Presidente. — Está en discusión en la nueva forma propuesta por el señor diputado.

La secretaría va a dar lectura de ella.

—Se lee:

La honorable cámara de diputados invita al señor ministro de obras públicas a la sesión del 18 del corriente o siguiente, a fin de que concurra ante la misma a informar respecto de la forma cómo se cumple la ley de construcción del palacio de justicia.

Sr. Presidente. — Se votará.

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

9

JUBILACION DE FERROVIARIOS

Sr. Presidente. — De acuerdo con la sanción de la honorable cámara, corresponde que ella se ocupe del despacho de la comisión de legislación contenido en la orden del día número 14 del año próximo pasado: ley de jubilación de empleados ferroviarios.

—Se lee. (Véase la página 297).

Sr. Presidente. — Está en discusión.

Tiene la palabra el señor miembro informante de la mayoría de la comisión.

Sr. Bas. — En nombre de la mayoría de la comisión de legislación, debo informar brevemente el despacho de la misma aconsejando la aceptación de las modificaciones introducidas por el honorable senado al proyecto de ley sobre jubilación de empleados ferroviarios.

Quando se trató por primera vez este asunto, tuve también el honor de informarlo, consiguiendo entonces de la honorable cámara que sancionara la primera ley de esta índole destinada a satisfacer las justas aspiraciones de un gremio importantísimo del país, que tiende a regularizar el servicio ferroviario, tan íntimamente vinculado a la seguridad y la grandeza argentina.

Al considerar la comisión las modificaciones introducidas por el honorable senado, haciéndolo dentro del procedimiento parlamentario, ha tenido que efectuarlo con el criterio que él le marca, o sea aceptándolas o rechazándolas, sin poder entrar en modificaciones a su respecto. En ese sentido, la mayoría de la comisión se ha resuelto por la aceptación de las modificaciones propuestas por el honorable senado, entendiendo que ellas no afectan fundamentalmente el concepto de la sanción originaria de la cámara,

lo que, por otra parte, es la forma única de dar rápidamente justa satisfacción a los anhelos de la inmensa masa de empleados ferroviarios que esperan esta ley como el medio de conseguir una vejez tranquila y un descanso merecido después de fatigosas horas de labor, como son las impuestas a los empleados ferroviarios.

La comisión ha entendido que esas modificaciones propuestas por el honorable senado tienden únicamente a aclarar conceptos de la sanción primitiva; a tal punto que la única que ha de merecer alguna discusión es la que se refiere al artículo 11, introducido por la alta cámara, que en realidad no implica contradicción con la sanción primitiva de diputados, sino un criterio diferente sobre la oportunidad en que dicha disposición debía incorporarse a la ley de jubilación de ferroviarios.

Es, pues, con este concepto que dentro de la brevedad que corresponde a un informe de carácter general, voy a considerar cada una de las modificaciones, dejando para la discusión en particular, si se objetaran algunos artículos seriamente, hacer observaciones más fundamentales a su respecto para afirmar el criterio de la cámara en el sentido del despacho de la mayoría de la comisión.

La primera modificación del senado consiste en suprimir del artículo 10. las palabras "como institución del estado". Dicha disposición, contenida en la sanción primitiva de la cámara de diputados, tenía su razón de ser, entre otras causas, porque dentro de ella quedaban comprendidos también los empleados de las empresas del estado o sean los del ferrocarril central norte y otros; pero por la sanción del honorable senado, que hoy acepta la comisión, se excluye de esta ley a los empleados de los ferrocarriles del estado, que quedan sometidos a la ley general de jubilaciones y pensiones de empleados nacionales.

Por otro concepto, la supresión de las palabras "como institución del estado" tiene como fin, en la sanción del honorable senado, excluir la idea de que el estado pudiera en cualquier momento ser garante para el caso de que los fondos de la caja no alcanzasen a cubrir las obligaciones de la misma. Este fué también el concepto de la sanción de la cámara de diputados; precisamente al pensamiento de crear

una caja económicamente estable respondía el criterio según el cual la ley se dividía en dos partes: la ley básica, que hoy discutimos, y la ley orgánica que vendría con posterioridad, como consecuencia de aquélla. La ley básica, crea el derecho, acumula los fondos y ordena el nombramiento de una comisión destinada a clasificar los empleados según su categoría y edad, estableciendo las condiciones y forma de retiro; y la ley orgánica a base de fondos acumulados, del derecho reconocido y de datos concretos, fijará las condiciones de funcionamiento de la ley en forma de garantizar su absoluta estabilidad.

Precisamente el que habla, como miembro informante de la comisión, al fundar este desdoblamiento de la ley, lo hizo teniendo en cuenta esa circunstancia, que consignó de una manera categórica, al decir que tratándose de empleados de empresas particulares, nunca podría el estado ir a responder en caso de falencia de la caja, lo cual demostraba la necesidad de hacer distinciones, en cuanto a las condiciones de las jubilaciones.

Por consiguiente, la supresión de las palabras "como institución del estado", hecha por el honorable senado, está dentro de este criterio y dentro del concepto mismo de la sanción de la honorable cámara, tanto más después de haberse excluido a los empleados de los ferrocarriles del estado de las disposiciones de esta ley.

El artículo segundo, como digo, ha eliminado de esta ley a los empleados de los ferrocarriles del estado.

Las razones que tuvo el honorable senado para hacer esta supresión fueron, en primer término, la diferencia de condición que existe entre los empleados de los ferrocarriles del estado—que desde luego no pueden reputarse sino como empleados nacionales—y los empleados de las empresas particulares. La diferente situación que lógicamente comporta para unos y otros implicaba la conveniencia de una legislación distinta según el criterio del honorable senado, criterio perfectamente aceptable. En segundo lugar, la inclusión de los empleados de los ferrocarriles del estado para que contribuyeran a formar esta caja especial, implicaba una serie de operaciones de transferencia de fondos, de mucha complicación; y en tercer lugar, se tuvo presente que dicha inclusión había determinado una

resistencia de parte de los empleados de los ferrocarriles del estado, por los beneficios enormes que esa ley acuerda a los jubilados, en razón de la liberalidad con que ha sido dictada, lo que va a producir, en breve término, un verdadero fracaso, como tuve oportunidad en otra ocasión de manifestarlo.

Así, pues, los empleados de los ferrocarriles del estado, creyendo que esta ley iba a perjudicarlos, se opusieron a ser incluidos.

Ante estas consideraciones, el honorable senado creyó más conveniente dejar a los empleados de los ferrocarriles del estado comprendidos en la ley actual de jubilaciones y pensiones y referir la ley que estamos tratando tan sólo a los empleados dependientes de las empresas particulares.

Incluyó también en este artículo a los empleados de los puertos, que están más o menos en una condición análoga, pero siempre tratándose de las empresas particulares.

El artículo tercero hace un agregado a la sanción de la cámara, tendiente a fijar la situación en que se encontraban numerosos empleados de los ferrocarriles particulares, que habían sido despedidos sin causa justificada, con posterioridad a la fecha en que se dió la sanción de la cámara de diputados. Para salvaguardar esa situación, que podría hacer perder derechos adquiridos a empleados viejos y meritorios, el honorable senado establece que a los efectos de la jubilación debe tomarse como punto de partida la fecha de la sanción de la cámara de diputados.

En el artículo cuarto, que se refiere a los recursos, hace también el honorable senado algunas modificaciones. En primer lugar, una que no tiene mayor importancia y que no es fundamental del punto de vista del concepto de la ley. Fija la contribución de los empleados y de las empresas para constituir el fondo de la caja en un tres por ciento, en vez del cinco por ciento que estableció la sanción originaria de diputados.

Modifica también la contribución del estado para ayudar a la formación de la caja. La cámara de diputados había creado un impuesto a los pasajes y el honorable senado substituye este impuesto por otro a las cargas. Es indudable que la sanción del honorable senado contiene ventajas bajo diferentes puntos de vista. En primer lu-

gar, ella ha sido hecha con informes previos de la dirección general de ferrocarriles que ha informado, y ha demostrado cómo el impuesto a las cargas es de más fácil percepción que el otro, permitiendo un contralor más seguro. Por otra parte, tiene otra ventaja fundamental: su gran elasticidad. El impuesto a los pasajes es fijo, mientras que el impuesto a las cargas es un impuesto que puede oscilar entre un "máximum de tres por ciento" y un mínimum de un octavo o un décimo, según las necesidades de cada momento. De modo que esta forma de consignar el impuesto da al poder ejecutivo la facultad de fijar el impuesto que deba pagarse según las necesidades de la caja y la situación económica del país. Así, pues, su propia elasticidad y las facilidades de amoldarse a las necesidades del país aconsejan la aceptación de este artículo en la forma que lo ha sancionado el honorable senado.

Las otras disposiciones, modificando artículos de la honorable cámara, son simplemente de redacción, excepción hecha del artículo 11, cuya introducción tiene, seguramente, un carácter más fundamental.

El artículo 11 de la sanción del honorable senado establece que en los casos de abandono individual o colectivo del servicio *que perturbe o paralice la marcha de los trenes* y cuando ese abandono individual o colectivo sea declarado *injustificado y voluntario, a juicio de una comisión mixta* que crea el artículo 70., los obreros ó empleados ferroviarios que estén en esos casos perderán su empleo y con él también los derechos inherentes a la jubilación.

Como habrá notado la honorable cámara, en dicha disposición no se ha calificado como delito, ni mucho menos, el hecho del abandono individual o colectivo del servicio (la huelga) y que ni se establece penalidad para la última. Lo único que dice el artículo es que cuando un empleado que ha contratado un servicio con la empresa lo abandona, ya sea individual o colectivamente, y cuando este abandono ha causado la *paralización en la marcha de los trenes* con los perjuicios enormes que son consiguientes; y más todavía cuando ese hecho no sólo ha producido esos tan graves males, sino que es ilegítimo y a la vez voluntario, es decir, no determinado por la vio-

lencia de los otros empleados,—todo esto resuelto por un tribunal mixto de empleados y obreros,—en esos casos la ley, tomando en cuenta *un hecho, la cesación voluntaria del contrato de trabajo*, lo acepta con todas sus consecuencias, o sea la pérdida de los derechos que emergen del contrato abandonado. No se ha calificado eso de delito, ni mucho menos se establece penalidad.

La ley de que se trata, como habrá visto la honorable cámara, exige un aporte considerable a las empresas y al público en forma de un impuesto; y lógico es entonces que cuando esos aportes se exigen en razón del carácter público del servicio, el estado no permanezca indiferente cuando por un acto ilegítimo se producen grandes perturbaciones.

Cuando llegue la oportunidad—que la espero, ya que parece que este artículo va a ser objeto de alguna discusión—he de traer a la cámara antecedentes precisos para demostrar que no sólo la legislación argentina, en este caso, no va más lejos de lo que han ido la de otros países, sino que se encuentra entre las más benignas de todas, aún incluyendo la legislación francesa que bajo este punto de vista se caracteriza por su tendencia favorable al obrero.

Y he de demostrar que en casi todas las legislaciones el hecho de que se trata y que para nuestra ley únicamente crea responsabilidades de orden civil, se califica como delito y es penado con privación de la libertad.

Las legislaciones aludidas distinguen perfectamente el derecho a la huelga en general, como corolario de la libertad del trabajo; la responsabilidad ante las empresas, por el abandono individual y voluntario del servicio, ya que éste es una obligación correlativa que nace de ese contrato; y, por último, la facultad del estado para castigar los actos que puedan causar una alteración en los servicios públicos ante el derecho y el deber de garantizar su propia estabilidad.

Nada más, porque creo que para consideraciones generales sobra; y en lo que se refiere al debate en particular, he de hacerme un honor en contestar todas las observaciones que puedan hacerse.

Sr. Roca. — Pido la palabra.

He subscrito, en compañía del señor diputado Zavalla Guzmán, y en

parte del señor diputado Palacios, una disidencia con el despacho de la mayoría de la comisión, en lo que se refiere a la prescripción contenida en el artículo 11 del proyecto que está a consideración de la cámara.

Creo innecesario recordar a los señores diputados que este proyecto fue introducido en el senado y que viene como un agregado, como una novedad a formar parte de la articulación general de la ley.

Para fijar perfectamente el alcance de esta disidencia, que he de formular en términos breves y precisos, debo hacer presente a la cámara que esta ley, que se denomina impropiaamente, a mi juicio, “ley de jubilación ferroviaria”, cuando en realidad no es más que la ley que organiza y constituye la caja de jubilaciones—porque la verdadera ley de jubilación será la ley orgánica que está prevista en las prescripciones de la ley en debate—debió contraer todas sus prescripciones a lo que fuera la obra preparatoria del funcionamiento de la ley orgánica definitiva.

Este debió ser el criterio con que la despachó la comisión de la cámara y con que la cámara sancionó la ley, al no incluir ninguna prescripción que fuera un anticipo innecesario a las que debía contener la ley orgánica de jubilación ferroviaria.

Circunstancias ocasionales determinaron en el senado la inclusión del artículo 11, que no condice con los términos y la economía general de la ley, y que viene a introducir, anticipada e inoportunamente, prescripciones destinadas a perjudicar el propio prestigio de la ley.

La sanción del artículo 11 es inconveniente, a juicio de la minoría de la comisión, porque establece limitaciones y restricciones allí donde no están perfectamente justificados los derechos correlativos. La sanción de esta ley, al acordar en términos generales, casi teóricos, el derecho a la jubilación ferroviaria, no determina para los empleados, en prescripciones precisas, cuáles son los derechos que ella misma consagra; y, en cambio, la sanción del artículo 11 establece en forma definitiva limitaciones y restricciones que afectarán profundamente el prestigio de la ley ante los propios gremios que está destinada a favorecer.

Pero no solamente es inconveniente la redacción del artículo 11 que la

comisión no ha podido intentar modificar, en razón de la manera en que viene a consideración de la cámara este proyecto, pues debe pronunciarse por sí o por no, sino que tiene disposiciones que afectan principios generales de derecho y de equidad y vienen a consagrar normas repugnantes al espíritu moderno de las instituciones civiles, que seguramente no serán la expresión de las sanciones definitivas de la propia ley de jubilación ferroviaria.

Así, por ejemplo, los conceptos en que se basa la decisión de los conflictos entre el capital y el trabajo, la acción de los tribunales de conciliación y de arbitraje, está fundamentalmente viciada por las prescripciones de esta ley, al someter las cuestiones que se produzcan entre las empresas ferroviarias y los obreros a la decisión de un tribunal que, si aparentemente está compuesto de representantes de unos y de otros, en el fondo significa el predominio exclusivo de la representación y representantes de las empresas.

Para precisar este juicio, debo referirme a la prescripción contenida en el artículo 70. de la ley, que organiza la administración de la caja y que establece que ésta será ejercida por un presidente nombrado con acuerdo del honorable senado y cuatro vocales designados por mitad entre los empleados y representantes de las empresas. Se trata, como se ve, de una comisión que tendrá funciones de administración sedentarias y cuya composición debería ajustarse a los mismos intereses que está destinada a tutelar. La administración sedentaria de esta caja exige de parte de los vocales designados una residencia permanente en la capital de la República y exige, además, condiciones y aptitudes que no son muy generales; y lo más probable es que los empleados que sean designados a ese efecto sean los de alta jerarquía, aquellos que el gremio puramente obrero considera habitualmente como formando parte integrante del interés capitalista de las empresas.

De manera, señor presidente, que el tribunal arbitral constituido para definir las sanciones del artículo 11, si aparentemente podría equivaler a un tribunal de conciliación y arbitraje, es un tribunal, en realidad, en el que predominará exclusivamente el interés de una de las partes.

Dadas las notorias deficiencias de forma, dados los notorios inconvenien-

tes de la inclusión prematura de esta prescripción en la ley preparatoria de la caja, no creo, señor presidente, que sea del caso entrar al estudio de fondo de lo que se refiere al derecho de huelga y a las sanciones de este derecho. Estas cuestiones deben ser promovidas en la sanción de la ley orgánica y no pueden ser articuladas en la improvisación de un proyecto; deben, por el contrario, ser la obra serena y meditada del legislador contraído especialmente a resolverlas.

Fuera de estas circunstancias que determinaron a los diputados que constituyen la minoría a firmar en disidencia el artículo 11, no debe perderse de vista el alcance político que tiene la sanción de esta ley, encaminada primordialmente a ser una ley de pacificación, destinada a tranquilizar a todo el gremio obrero, agitado en las épocas en que se iniciara la sanción de esta ley por hondas perturbaciones que afectaron el bienestar y la riqueza pública. Y si esta ley ha de producir todos los efectos que se han tenido en vista al sancionarla, es necesario, señor presidente, que sea acogida con simpatía y con respeto, y con entera confianza en la plenitud y en el detalle de cada una de sus disposiciones, por todos aquellos intereses que está destinada a tutelar.

Y bien, señor presidente: la sanción de esta ley, incluido el artículo 11 en el articulado del proyecto, no realizará estos propósitos fundamentales, no sólo porque ella crearía una situación de inquietud y de desconfianza respecto de sus prescripciones, sino porque estos sentimientos y estas maneras de ver han sido claramente expresados por los gremios interesados. Así, la comisión de legislación, que consultó, por el órgano de sus representantes debidamente constituidos, a los gremios de empleados y de obreros, recibió de los segundos una contestación francamente negativa a la aceptación de la cláusula del artículo 11.

Creo, señor presidente, que las consideraciones que acabo de exponer, en la forma más breve que me ha sido posible, abonan perfectamente la inconveniencia de la inclusión del artículo 11 en el proyecto que está a consideración de la cámara.

Disposiciones de la naturaleza de las que entraña el artículo 11 podrán ser oportunamente incluidas en la ley orgánica definitiva que se dicte como consecuencia de las propias disposiciones

contenidas en la ley que se debate. Nada se perderá con que ellas vengan a su hora, con la colaboración necesaria de todos los intereses, para fijar soluciones que sean la expresión del consenso general y que establezcan reglas de equidad y de derecho destinadas a fortalecer el prestigio de la ley.

Nada más. (*¡Muy bien! ¡Muy bien!*)

Sr. Palacios. — Pido la palabra.

Los diputados Roca y Zavallía Guzmán firman en disidencia el despacho en lo que se refiere al artículo 11, y yo los acompaño. Pero a mi vez, minoría dentro de una minoría, he de fundar mi voto en contra de las otras modificaciones introducidas por el senado, que desvirtúan el pensamiento iniciador de la reforma.

No puede pasar inadvertida a la honorable cámara, que ha recibido innumerables peticiones de los obreros ferroviarios, la imperiosa necesidad de que se dicte esta ley de justicia, tan resistida por las empresas.

Cuando la discutimos en el seno de la comisión de que formo parte, los señores gerentes, no obstante declarar que adherían al principio que la informaba, opusieron toda clase de dificultades. Posteriormente, cuando se sancionó nuestro despacho, las empresas recurrieron al senado con una presentación de fecha 31 de julio de 1913, invocando la ley Mitre para resistir la contribución que se les imponía; y triunfaron en parte, pues el proyecto volvió desnaturalizado.

De nuevo hemos discutido, con toda amplitud, en la comisión de legislación. Las empresas, con una tenacidad digna de mejor causa, á pesar de las modificaciones introducidas por el honorable senado, en nota de julio 4 de 1914 declaran que este asunto significa una seria lesión a los derechos de las compañías y una grave perturbación en sus finanzas, preocupándose con egoísmo únicamente del dividendo, y desvinculándose en absoluto, no sólo del principio de justicia que preside el proyecto, sino de los intereses permanentes de la nación, a cuya costa se han enriquecido.

Sería pueril, señores diputados, que se me juzgara, por esta afirmación, enemigo de las empresas. Yo bien sé que no podremos combinar los esfuerzos en la producción si el transporte no se realiza fácilmente. Y ya lo dijo Alberdi en sus "Bases": el ferro-

carril es el medio de dar vuelta al derecho lo que la España colonizadora colocó al revés en este continente.

El ferrocarril innova, reforma y cambia las cosas más difíciles, sin decretos ni asonadas. Es por eso que experimento una intensa satisfacción cuando en el anuario de la dirección general de estadística observo, recorriendo sus páginas, que los diez kilómetros que existían en el año 1857, se han convertido en más de 34.000, lo cual acusa un aumento medio de 571 kilómetros por año en la longitud ferrocarrilera del país, y que es sorprendente el progreso decenal de los ferrocarriles argentinos en todo lo que se refiere al capital invertido, a los pasajeros transportados, a la carga en toneladas, a los productos totales de explotación y a las ganancias netas obtenidas, como puede verse en este cuadro que tengo a la mano y que entregaré para que sea publicado en el diario de sesiones. (1) Todo lo cual me hace pensar, acariciando un anhelo, en la necesidad de que se nacionalicen nuestros ferrocarriles, para que funcionen como un servicio del estado.

No se concibe en Australia, nos decía un compatriota nuestro que visitó aquellos parajes, cómo los ferrocarriles, que son simples caminos que andan, puedan estar en manos de particulares para enriquecer a sus dueños con un peaje oneroso impuesto a la comunidad; por eso allí todas las vías férreas pertenecen al estado, y éste las explota reduciendo sus beneficios a proporciones deliberadamente exiguas, devolviendo al pueblo, en forma de altos jornales para los obreros ferroviarios y de bajas tarifas para mercaderías y boletos, todo lo más posible.

No puedo ser tampoco enemigo del capital extranjero. Nuestra característica de pueblo nuevo, en formación, sin reservas acumuladas, nos demuestra la necesidad de atraerlo, de asegurarle garantías, pues él se ha invertido en trabajos del país, bajo la confianza que le inspiraron las leyes de la República. Pero lo que subleva mi sentimiento, señores diputados, es la tiranía ferroviaria ejercida permanentemente, en nuestro país, debido a la tolerancia de los poderes públicos.

Las empresas, que han hablado en épocas de gran prosperidad de mala

situación financiera, ocultan sus ganancias en forma que he de demostrar a la honorable cámara, y se apoderan del territorio, imponiendo tarifas extorsivas. Sus directores de Londres tienen un profundo desdén por nuestras leyes y miran desde lejos nuestras instituciones con gesto despectivo. (*¡Muy bien!*)

Nuestra tolerancia no ha tenido límites, olvidando que si nosotros necesitamos del capital extranjero, éste llega al país, no por altruismo, lo que sería absurdo suponer, sino en busca de buenos mercados que proporcionen altos intereses: y esa tolerancia apareció evidente cuando se trató de la fusión de ciertas empresas.

En otras partes se había impuesto como condición la intervención del estado en todo cuanto se refiere a salarios, alojamiento seguro y reposo de los trabajadores ferroviarios, sometiéndolos a una reglamentación que evita incógnas explotaciones.

Entre nosotros, las empresas, que han tenido siempre una situación privilegiada, que han obtenido grandes dividendos, repartidos constantemente entre los accionistas de Londres, cuando se habló de la fusión, no mencionaron siquiera a los trabajadores, y casi todas las obligaciones impuestas a las compañías en el despacho, como compensación de los beneficios que se adjudicaban en el proyecto, eran ficticias o nominales, pues se trataba de la realización de obras e iniciativas reclamadas por las propias conveniencias de las empresas, a fin de dar más expansión y rendimiento al tráfico.

Yo recuerdo que Sir Henry Bell, presidiendo la asamblea de accionistas en Londres, dijo que los directores reconocían que el gobierno argentino tenía deberes que cumplir para con su pueblo y que los intereses del país merecían, en primer término, su atención; sabían que ¿qué impondría ciertas condiciones para dar su consentimiento. Dijeron los accionistas que convenía y era justo hacer participar de las ganancias que obtendrían al gobierno de la República. Las ventajas fueron ofrecidas desde Londres, y nosotros, con una complacencia inexplicable, nada pedimos.

Y así fue descuido por las cosas más fundamentales de nuestro pueblo, explica el aumento de las tarifas, realizado a pesar de la opinión del procu-

rador general de la nación, quien dijo: "Las empresas no han podido hacer esta alteración de las tarifas, y, lo que es más, el poder ejecutivo no ha podido autorizarla, porque de acuerdo con el texto de la ley 5315 ellas debieron presentar al poder ejecutivo, en los plazos y con la regularidad que esa ley establece, su cuenta de capital, que permite al poder ejecutivo saber si ha llegado la oportunidad que la misma ley determina para que él intervenga en las tarifas."

La última cuenta de capital que han presentado al poder ejecutivo las empresas es del año 1910.

¿Por qué tanta tolerancia con el capital ferroviario, que llega hasta nosotros en busca de altos intereses y que los obtiene muy superiores a los de otros capitales extranjeros, que se emplean en diversas actividades?

Inglaterra no se los da, porque ese país tiene establecido el impuesto sobre la renta; existe allí, además, una legislación tutiva de los trabajadores, que garantiza las pensiones obreras. Y Lloyd George, el verdadero exponente de la democracia moderna, inició una formidable campaña para obtener la modificación del régimen ferroviario, en el sentido de evitar la expoliación que las compañías realizaban con su personal de servicio.

Está aquí, señor presidente, el capital ferroviario porque le conviene, porque en ninguna parte se colocaría mejor, y nosotros hemos de respetarlo, en cuanto tiene de respetable, obligándole a cumplir las leyes del país, para que no aparezca como un poder extraño dentro de la República.

Hemos de orientarnos en el sentido de una nueva política ferroviaria. A este respecto interesa conocer la palabra siempre elocuente y autorizada de Emilio Mitre, aquel gran espíritu que me honró con su amistad.

Permítame la honorable cámara que haga esta breve lectura:

"Sin apartarnos de la política de estímulo y de fomento de las empresas que contribuyen al progreso del país, hagamos recaer sobre ellas las mismas obligaciones de carácter fiscal que pesan sobre los contribuyentes de la nación, iniciando una legislación tributaria y fundándola en el impuesto sobre la renta, que es una base de imposición adoptada en naciones más adelantadas que la nuestra y que tiene sanción casi universal."

Política ferroviaria, señor presidente, que se preocupe de un modo permanente de los intereses de los trabajadores, haciéndolos partícipes de las ganancias y no abandonándolos en situación precaria.

Este proyecto de ley, que ha sido desnaturalizado por la otra cámara, tendía a ese objeto. Nacido a raíz de una gran conmoción obrera, durante la cual los trabajadores dieron pruebas evidentes de firmeza, pero también de ecuanimidad y de patriotismo, merecía haberse desenvuelto sin dificultades de ningún género; pero las empresas poderosas y egoístas que faltaron al compromiso contraído con el presidente Sáenz Peña, que para evitar la readmisión del personal que quedó separado del servicio después de la huelga de 1912 hicieron trabajar a sus obreros más de las horas establecidas, reduciéndoles el descanso que claramente prescribe el artículo 18 de la ley de ferrocarriles, las empresas, digo, han opuesto todas las trabas posibles y hasta pidieron el aplazamiento de esta ley de justicia.

En virtud de un deber ineludible, señores diputados, hemos de sancionarlo tal cual salió de esta cámara. Aún así, no es más que una promesa de ley, y todavía se pretende combatirla.

Se trata de los obreros del riel, de quienes depende, en gran parte, la vida del territorio; son un instrumento de progreso que coopera eficazmente al desenvolvimiento de la actividad nacional. Son la fuerza poderosa que mueve toda la riqueza de la República. Los señores diputados conocen la actividad incansable, febril de esos factores de la civilización. Ahí está el maquinista que maneja la locomotora; de él dependen la vida de los hombres y la seguridad de las cosas que transporta.

De pié—dice Dicenta en una página admirable—sobre el suelo acerado, repartiéndolo con su mano segura y experta vida y calor y movimiento a aquel organismo de cobre y de hierro, apoyado en la manivela, atento a las oscilaciones del manómetro y a las exigencias del regulador, previéndolo todo, combinándolo todo, está el maquinista del tren en marcha con los ojos puestos en el camino y la conciencia en el cumplimiento de su deber.

Un movimiento torpe, una maniobra mal hecha, el menor descuido, la más pequeña falta, pueden convertir

la mole obediente y bien equilibrada, el medio de comunicación y de progreso, el implacable vencedor de las distancias y de las fronteras, en masa ciega y destructora, en instrumento de muerte y de tortura, en vehículo de desastre y pregonero de desgracias.

Y no es sólo él; ahí está también el jefe de estación, ese hombre modesto, a quien explotan las empresas ferroviarias, abrumado bajo el peso de responsabilidades sin cuento, que tan bien ha descripto Dicenta. Jefe factor, telegrafista, expendedor de billetes y guardián de equipajes, que recibe los trenes, avisa el arribo a la estación próxima, le da salida, atiende la carga y la descarga de mercaderías, el servicio de los viajeros, las contingencias de la marcha, prevé los peligros, observa todo y realiza un trabajo que arruina su sistema nervioso y por el cual percibe—¡admírense los señores diputados!—la suma de noventa pesos mensuales.

Todo cuanto se refiere a asuntos ferroviarios se ha tratado en el parlamento sin consignar la más mínima mejora para los trabajadores del riel.

La nueva política debe establecer de una manera definitiva las relaciones entre las empresas y los obreros. Pero no por un sentimiento de conmiseración, que sería mezquino, sino en virtud de un estricto sentimiento de justicia, porque, como yo he sostenido muchas veces en esta cámara, la salud y la vida de esos beneméritos trabajadores están directamente vinculadas a la prosperidad de la República. Las empresas se preocupan de que el motor metálico, como decía Enseñe sea engrasado, aceitado, limpiado con celoso esmero; pero nada les importa del motor humano.

Por eso al egoísmo de las empresas debemos oponer la protección sistemática a la salud y a la vida de los obreros.

A tal fin tiende esta ley que deba ser dictada sin mutilar el derecho de coalición y que deberá ampliarse después para otros gremios.

Se trata, señor presidente, de jubilación, término respecto del cual deba expresarse el concepto claro, para no incurrir después en falsas interpretaciones.

Las empresas, en la nota que presentaron al honorable senado con fecha 14 de agosto de 1913, dicen que jubilación o pensión es el favor pecu-

niario con el cual se premia al servidor honesto; que su establecimiento es un acto deliberado de parte de quien aprovecha de los servicios del empleado y que tal beneficio debe ser acordado por los que tienen el derecho de manejar sus intereses.

Y bien, señores diputados; niegan así las empresas que por una ley se las pueda obligar a la jubilación de sus empleados, y de esa manera sostienen el absurdo de que el estado no debe intervenir.

Pero es que el concepto moderno de la jubilación no es el de un favor pecuniario; no es el de un premio; no es el de la conmiseración del que todo lo tiene para el que nada posee, nó. La jubilación tiene un carácter de previsión social es un derecho, y en este caso de una justicia más evidente por tratarse de obreros que realizan un servicio público.

Se trata de un derecho del trabajador, que no debe concederse restringiendo otros.

El economista Wagner, cuyo tratado es posible que conozcan los señores diputados, dice: "La jubilación no es sino el pago diferido de un sueldo que se debe al empleado de acuerdo con los principios de una justa política de los salarios; la jubilación es indispensable para compensar el costo de producción del trabajo, y forma así parte del minimum del salario, que con el andar del tiempo es menester, cuando se quiere tener constantemente la cantidad y la calidad del trabajo necesario."

No se discute ya en ningún país del mundo el derecho que las empresas argentinas niegan al estado de intervenir a fin de establecer sus relaciones para con los obreros, aún en las industrias privadas.

Las pensiones, retiros y seguros obligatorios están establecidos por ley en Francia, Alemania e Inglaterra, en virtud de un derecho nuevo que ha modificado los preceptos del derecho romano. Esas leyes obligan a los jefes de las industrias privadas a disponer de sumas de dinero de su peculio para que los obreros ancianos o inválidos no caigan en la miseria. Y es en Inglaterra, de donde procede el capital ferroviario, donde más lejos se ha ido en ese sentido merced a los esfuerzos de Lloyd George.

Y si los principios de la justicia social admiten la intervención del estado, tratándose de las industrias pri-

vadas, para imponer a los fabricantes la obligación de entregar sumas de dinero para las cajas de jubilaciones y retiros, y esa intervención ha sido reconocida por todos los interesados, ¿cómo admitir la absurda pretensión de nuestras empresas ferroviarias, que son de carácter público?

Es indudable, señor, que la preocupación del estado por la salud de los trabajadores, que tiene una significación económica, ha de ser mucho más intensa cuando ellos prestan un servicio público como es el ferroviario. Es evidente que los ferrocarriles no son una industria privada.

Los especialistas norteamericanos ratifican este aserto.

Elliot dice que una corporación ferroviaria no es una corporación privada, puesto que tiene obligaciones de una naturaleza pública. Y el juez Hale ha expresado que cuando la propiedad privada está afectada por un interés público, deja de ser *juris privata* solamente. Y un tratadista español, que fué a la vez ministro de fomento, el señor Villanueva y Gómez, ha sostenido lo siguiente:

"La condición jurídica de las empresas es la del usufructuario, que ve siempre limitados sus derechos por los del dueño." Y agrega que "si cupiera invocar analogías entre las instituciones del derecho público y las del derecho privado, sin agravio de las realidades jurídicas, bien pudiera decirse que si a las compañías de ferrocarriles les pertenece temporalmente el dominio útil de los mismos, corresponde al estado su dominio directo."

Bien, señor presidente: este carácter público de la industria ferroviaria determina con mayor razón que en otros casos el carácter de institución de estado que tenía la caja de jubilaciones y pensiones creada por el artículo primero del despacho de la comisión de legislación, que tan erróneamente ha modificado el honorable senado. Respecto de este punto, hago notar mi primera disidencia.

El señor senador Maciá, autor de esta modificación, al proponerla sostuvo que establecida la caja en esta forma, sería una institución independiente, con vida propia, que el estado vigilaría y salvaguardaría en ejercicio de la superintendencia que debía ejercer sobre instituciones de esta naturaleza. Y esta argumentación especiosa hizo cambiar

de opinión al señor miembro informante, doctor Echagüe me parece, el cual admitió la modificación propuesta, de lo que muy pronto tuvo oportunidad de arrepentirse, porque se dió cuenta de que el propósito del senador Maciá era el de eliminar del artículo 10. el personal de los ferrocarriles del estado, lo que también se consiguió mutilando el despacho de la cámara de diputados.

Las empresas han sostenido que esta ley implica una evidente injusticia, por cuanto les impone una nueva contribución agregada a la del tres por ciento fijada en la ley 5315, que fué establecida como única, y que la injusticia resalta más si se tiene en cuenta la crítica situación por que atraviesan las compañías debido a la alarmante disminución del tráfico como consecuencia de las malas cosechas y de la aguda crisis.

No he de detenerme a demostrar que la contribución que impone la ley, cualquiera que ella sea, para que las empresas formen el fondo común de la caja, no puede ser considerada como un impuesto. La sola enunciación del caso lo resuelve.

Aquí se trata simplemente de un gasto de explotación. Por otra parte, es bueno hacer notar que el tres por ciento sobre las entradas a que se refiere la ley Mitro, se destina a la formación de un fondo especial para la construcción y mejoramiento de puentes y caminos de acceso a las estaciones; y es indudable que de este punto de vista quienes están beneficiadas por la ley son las mismas empresas. Ese tres por ciento, pues, no constituye tampoco un impuesto dentro del verdadero concepto económico.

Quiero significar a la Honorable cámara que la contribución del tres por ciento de todas las empresas ferroviarias de la nación, según los datos que han sido ya publicados, ha producido desde el 30 de junio de 1911 hasta el 30 de junio de 1912 la cantidad de 2.976.980 pesos moneda nacional; las empresas en cambio durante el año de 1912 se han beneficiado en virtud de estar exentas del pago de derechos de aduana en 4.949.500 pesos oro, lo que revela claramente la complacencia de los poderes públicos con estas empresas que constantemente se quejan de su precaria situación financiera, no obstante gozar de todos los privilegios concebibles.

Cada vez que en un congreso se ha presentado una ley que mejorara en algo la situación de los trabajadores, los patrones han recurrido al ya gastado argumento de su ruina. Así, en Alemania, cuando se propusieron aquellos admirables mecanismos legales que establecen el seguro, los capitalistas declararon que la industria germana estaba en peligro, no obstante lo cual, después de aplicadas las leyes en la forma que los señores diputados conocen, todo el mundo ha podido constatar que ella superaba en mucho a la de los otros países. Pero ¿para qué recurrir a pueblos del otro continente? Bastaría recordar el caso producido en esta misma cámara, en la que, cuando el partido socialista, al que yo representaba por primera vez presentó el proyecto de ley relativo a las mujeres y a los niños, se levantaron detractores airados para sostener la indiscutible ruina de la incipiente industria argentina.

Tal es el caso, señor presidente, de las empresas ferroviarias, quejas siempre de su mala situación y que hoy nos hablan de la posibilidad de encontrar mejores intereses para su capital en otras partes, como si nosotros no supiéramos que en todos los pueblos cultos de la tierra hay una amplia legislación social que vigila por la salud de la clase trabajadora y que obliga a las industrias privadas lo mismo que a las ferrocarrileras a contribuir con un gran aporte a las cajas de seguro, aporte incomparablemente superior al muy pequeño a que las obliga esta pobre ley de jubilación de empleados y obreros.

El dividendo de sus acciones que las empresas acuerdan, no es el real. Las compañías disimulan sus ganancias. Y no es la primera vez que esto se dice en la cámara. Ya lo ha afirmado elocuentemente el señor diputado Atencio, en una interpelación que formuló en este mismo recinto, y es público que en sus balances anuales después de repartidas las grandes utilidades se destinan fuertes sumas para un fondo especial de reserva y previsión con el objeto de que, cuando causas especiales disminuyan las entradas, se pueda mantener el dividendo normal.

Además se ha denunciado otra combinación.

El material rodante y de estaciones se encarga a empresas que tienen su sede en territorio inglés, formadas en

su totalidad por accionistas de ferrocarriles. Tales construcciones se pagan por un valor mucho mayor que el verdadero, y así los accionistas reciben los beneficios que han dejado de aprovechar con el dividendo fijo.

Bastaría observar las cifras que representan lo asignado por construcciones, para ver que a cualquier empresa le conviene, desde cualquier punto de vista, construir con la misma su material. Pero, como he dicho, de lo que se trata es de ocultar la ganancia.

De ahí, señores diputados, que yo sostenga, en disidencia con el despacho de la mayoría, que no debemos admitir la modificación introducida en el inciso d) del artículo 50., respecto del monto de la contribución que deben aportar las empresas a la caja. La contribución debe ser de cinco por ciento y de tres por ciento, pues con esa cantidad aportada por las empresas y por los obreros, según los cálculos efectuados en la comisión de legislación, se obtendrá el fondo necesario para las pensiones o jubilaciones.

Expreso asimismo mi disidencia en lo que se refiere a la cláusula agregada al artículo 50., que dice así: "Respecto de las empresas que no rindan como dividendo el 10 por ciento, el poder ejecutivo queda facultado para convenir el monto y la forma de contribución", lo que significa una complacencia incomprensible, desde el momento que la contribución que deberá entregarse a la caja ha de ser de acuerdo con el capital y las utilidades de la empresa y con los sueldos pagados a los obreros y empleados.

La rebaja del aporte ha determinado en el despacho del senado la creación de un impuesto sobre los fletes de carnes y encomiendas, que pesará sobre los consumidores, razón por la cual yo no he de dar mi voto.

He de referirme ahora, señor presidente, a lo que yo conceptúo la cuestión fundamental de las modificaciones al senado. A ella se la referido, con su frecuencia habitual, el señor diputado Leizaola, al fundar su disidencia. Yo he de ampliarla, significando que el artículo 11 aparece como una verdadera obscuredad en la sanción del senado. El artículo 11, que conviene conozcan los señores diputados, dice lo siguiente:

"Los empleados u obreros que voluntariamente abandonen sus servicios o presten de modo que se interrumpa alguna forma los servicios de la

marcha de los ferrocarriles, serán considerados como separados del servicio y deberán ser sustituidos, perdiendo todo derecho a la jubilación, pensión o retiros a que esta ley se refiere y los aportes que hubieren hecho, sin perjuicio de las demás responsabilidades en que pudiera haber incurrido.

"Los empleados u obreros afectados por esta disposición tendrán derecho a reclamar ante la junta creada por el artículo 84. Esta junta, constituida en tribunal, resolverá en definitiva en cada caso y tendrá facultad para exigir total o parcialmente todas las sanciones establecidas en el párrafo anterior, si a su juicio el abandono del servicio hubiese sido producido ya sea por fuerza mayor o por causa justificada."

Este artículo, que afecta fundamentalmente los derechos del trabajador, ya que le priva del ejercicio del derecho de huelga, es de una inoportunidad indiscutible dentro del despacho, y así fue reconocido por los mismos miembros de la mayoría que sostienen el proyecto que se encuentra a la consideración de la cámara; y esa inoportunidad que dejo señalada se agrava por la circunstancia de que nada hay en él que se refiera al contrato colectivo del trabajo.

Con este artículo, señor presidente, se sanciona una irritante ley de excepción; y los que estamos en esta cámara defendiendo los intereses generales del país, pero especialmente los de la clase trabajadora, hemos de oponernos con toda tenacidad a que se inutilice el derecho de los obreros ferroviarios, quizá los más dignos de consideración por la labor que realizan.

Fueron consultados los obreros de este gremio respecto del artículo 11, y ellos expresaron que, consultando en forma de plebiscito al personal de maquinistas y foguistas de locomotoras, las respuestas se han producido en forma terminante en el sentido de que el artículo 11 debe ser eliminado, por cuanto careciéndose en la actualidad de una reglamentación del trabajo que deslinde obligaciones y derechos, esa disposición sería en la práctica un inconveniente grave para el desarrollo de las organizaciones obreras, para la gestión de sus reivindicaciones y, sobre todo, para la estabilidad del personal en el servicio.

Como ven los señores diputados, los

obreros ferroviarios quieren la jubilación, pero la quieren sin trabas de ningún género, que les impida el legítimo uso de sus libertades, que la constitución confiere á los habitantes del país cuando garantiza los derechos de asociación y de trabajo, respetados aún en las brutales leyes mal llamadas de seguridad social.

Yo recuerdo que en una sesión nocturna de 1905, en la que se encontraba también el señor diputado que preside esta cámara, el poder ejecutivo envió un mensaje al congreso pidiendo el estado de sitio porque, según expresaba, el comercio y la industria de todo el país estaban comprometidos por las huelgas, razón por la que solicitaba medidas extraordinarias.

El poder ejecutivo se alarmaba frente a ese fenómeno natural, característico de todas las sociedades industriales, síntoma de desenvolvimiento en nuestro país, donde reviste un carácter especial, por tratarse de un pueblo de actividad económica y comercial intermitente, casi exclusivamente agrícola y ganadero, en que los obreros, natural era imaginarse, elegían la época propicia para sus reclamaciones.

Junto con los estibadores del puerto, eran los ferroviarios los obreros en huelga.

Los maquinistas y foguistas pedían condiciones de seguridad en el trabajo; querían que a los obreros que habían prestado servicios durante treinta y cinco años en las empresas donde perdían sus energías físicas se les garantizara un seguro, para que no fueran despedidos, devueltos inútiles al hogar, donde ya no podían sostener a la compañía y a los hijos, y donde constituirían una verdadera carga. *(Aplausos.)*

Los ferrocarrileros de los demás servicios pedían la libertad de asociación torpemente impedida por las empresas; es decir, que solicitaban el ejercicio de un derecho que terminantemente les acordaba la carta fundamental. Se trataba, pues, de una huelga justa por todo concepto.

En esa época levanté mi voz en el viejo recinto, para defender a los obreros del riel, sin imaginarme que diez años más tarde, cuando el progreso de las ideas se acentuara, cuando en lugar de un diputado socialista hubiera nueve en este recinto y un senador en la otra cámara, habría de sancionarse un precepto inconstitucional que destruye

de una plúmada derechos fundamentales.

La huelga, tal como la han llevado a efecto los obreros ferroviarios de La Fraternidad, constituye el ejercicio normal y regular de un derecho; es un medio legítimo de defensa del obrero para mejorar sus condiciones de trabajo.

Con el artículo 11 no han de impedirse las huelgas; lo que se conseguirá ha de ser transformarlas en inorgánicas y anárquicas, como las ha calificado Bureau en su "Contrato colectivo del trabajo", cuando estudia en la realidad los distintos tipos de huelga: la inglesa de maquinistas en 1897 y la de Elbauf de noviembre de 1900.

Y eso, señores diputados, ha de producir hondas perturbaciones en nuestro ambiente social.

La huelga no se produce por la voluntad de algunos hombres; ya ha sido desvanecida por completo la leyenda de los agitadores de oficio: obedece a causas económicas, y resulta pueril querer suprimirla por este procedimiento en un país donde no existen tribunales de conciliación y arbitraje. Y la distinción entre obreros de la industria privada y aquellos que realizan servicios públicos, funcionarios de gestión, como se les ha llamado, que se ha hecho en otros países, carece en absoluto de importancia frente a nuestras prescripciones constitucionales que no podrá modificar una ley sin cometer un verdadero atropello.

Carece de razón a mi juicio también en otros países, ya que se ha establecido en Suiza el contrato colectivo en los servicios públicos.

Se ha invocado, como antecedente de este artículo que discutimos, la legislación de Australia; pero esto, lejos de favorecer la argumentación de los sostenedores del artículo, la perjudica.

Las colonias británicas son países admirables, donde la legislación social se ha desenvuelto extraordinariamente, y es original que los que la citan en apoyo de una prescripción copiada aisladamente, no se hayan preocupado de estudiar cómo allí se encuentra ligada a grandes instituciones sociales.

Esas colonias que visitó en 1899 Albert Metin, que publicó "Socialismo sin doctrina", donde llama a Australia y Nueva Zelanda "el paraíso de los obreros", han modificado fundamentalmente en beneficio de los trabajadores los conceptos jurídicos, y re-

sulta riesgo invocarlas como antecedente en un país donde el congreso se ha negado a otorgar el carácter de instrumento público a las actas del departamento del trabajo, porque eso estaría en contra de las disposiciones del código civil.

Se ha dado allí solución a un sinnúmero de problemas sociales; se ha establecido la jornada de ocho horas; el mínimo de salario; se ha modificado el derecho de propiedad, y se ha sancionado el arbitraje obligatorio; allí las vías férreas pertenecen al estado, allí los presupuestos son verdaderos y no se deja nada a lo imprevisto; allí ha nacido un derecho nuevo, determinado por hechos económicos nuevos, que han sido estudiados con pasión.

Allí se han independizado del viejo preconcepto del derecho natural y de los axiomas absolutos y preexistentes.

Sus jueces no están ciegamente atados al texto hierático de una ley codificada como lo están en la República Argentina, según puede verse por la modificación de las interesantes sentencias del doctor Ernesto Quesada en lo relativo a accidentes del trabajo, cuando pretendía, con una interpretación justa de las disposiciones del código civil, admitir, no ya el concepto de la culpa delictual, sino la inversión de la prueba.

Allí no están los jueces sujetos al texto hierático de la ley inalterable, *no variatur*, según lo afirma el famoso profesor de la universidad de Alelaida, mister Edward Warner Brenhan. (*Muy bien! muy bien!*)

Allí la propiedad no se conceptúa como un derecho exclusivo y excluyente; no es el *jus utendi et abutendi*, no es la propiedad del derecho romano, a la cual correspondía una forma especial de la familia, que no es la actual.

Allí, señor presidente, la propiedad es considerada como una función social, que tiene que ser protegida, porque es la utilización común de un derecho individual.

Allí está quebrado el latifundio, y existe una legislación agraria de primer orden; allí se ha levantado en el parlamento la palabra elocuente y serena del gran reformador Reeves, para sostener que el latifundio es una verdadera peste social.

La tierra, dicen los australianos, es un elemento de trabajo, puesto por la naturaleza al alcance de todos y para el goce y uso del mayor número; y es

conspirar contra el bienestar de la colectividad el acaparar la tierra.

Se trata de un país nuevo como el nuestro, agrícola y pastoril como el nuestro, de gran extensión y de poca población como el nuestro. ¿Pero qué diferencia, señor presidente, en las instituciones!

Recomiendo a los señores diputados la obra de André Siegfried "La democracia en Nouvelle Zelande", premiada por la academia francesa. En ella encontrarán orientaciones de la verdadera democracia.

Me explicaría que los autores de este artículo que ellos dicen viene con el prestigio que le da la legislación de Victoria, hubieran presentado un proyecto de ley de conciliación y de arbitraje, tal como existe en Australia, aunque resultara prematuro en este país, pero traer este precepto violatorio de la constitución implica perturbar las relaciones entre las empresas y los obreros.

Dice Reeves, el famoso colaborador del ministro Seddon en la introducción del libro de Demarest Lloyd, "Un país donde no se huelga": "Desde que la ley de conciliación y arbitraje ha entrado en vigor, el mercado del trabajo ha permanecido en excelentes condiciones. Los obreros cuyos salarios habían sido cercenados en los días difíciles, al mejorar las condiciones bajo el antiguo régimen, habrían, como en cualquier otra parte, recurrido a la huelga. En cambio, durante el alza han aprovechado el arbitraje, y las industrias, en vez de desarrollarse convulsas y desorganizadas, no tuvieron que cerrar las oficinas ni por un día mientras se ventilaban los incidentes del trabajo."

Y bien, señor presidente, es que allí las decisiones arbitrales merecen un profundo respeto por parte de las empresas. Pensemos en cómo respetaron aquí el compromiso contratado con el doctor Sáenz Peña. La ley llega al trabajo y al capital en Nueva Zelanda antes de que se encuentren en el terreno de las disputas inconcultas. Pero es que, como el mismo Reeves dice, en Nueva Zelanda, el pueblo es el estado y el pueblo que se había vitalmente interesado en las diferencias del trabajo tiene ciertamente derecho a decidir a las partes que sus incidencias deben ser allanadas de modo que no perjudiquen a la colectividad a la cual pertenecen.

No podemos decir nosotros lo mis-

mo; el pueblo no es aquí el estado, y si una ley de arbitraje obligatorio resultaría prematura, con cuánta mayor razón resultará incomprensible esta disposición aislada que se pretende introducir casi subrepticamente en una ley que debe velar por la seguridad de las familias de los trabajadores y que en cambio permitirá todos los desmanes concebibles.

Votemos en contra de este artículo, en la seguridad de que votamos por la tranquilidad del país y preocupémonos de reglamentar las condiciones del trabajo de los obreros ferroviarios que prestan un servicio de tanta importancia.

Señores diputados: En las calderas de las locomotoras que dirigen esos obreros, el agua deposita substancias extrañas que, si no se desincrustan del hierro, por la acción del fuego, estallan.

No depositemos en el alma de esos trabajadores, sedimentos de reclamaciones y protestas con una legislación injusta, porque después hemos de arrepentirnos si alguna vez estallan, para desgracia nuestra, por la acción caldante de intereses que apremian y de convicciones profundas y sinceras!

He dicho. (*Muy bien! ¡Muy bien! Aplausos en las bancas y en la barra!*)

--- Cuadro a que se ha referido en su discurso el señor diputado Palacios:

ANOS	KILOMETROS Extension en Km.	CAPITAL en \$ oro	PASAJEROS TRANSPORTADOS	CARGA TRANSPORTADA en toneladas	PRODUCTOS TOTALES en \$ oro	GASTOS TOTALES en \$ oro	GANANCIAS en \$ oro
1857	10	285,108	36,190	2,257	19,185	12,448	6,737
1860	39	741,033			98,320	101,210	2,890
1870	732	18,895,703	1,918,585	271,501	2,502,509	1,356,252	1,146,257
1880	2,313	62,964,486	2,751,570	772,717	6,500,417	3,072,185	3,428,232
1890	9,254	346,496,054	9,069,006	5,439,782	23,049,042	17,585,408	5,463,636
1900	16,767	351,515,389	98,296,423	12,659,891	39,968,270	22,634,006	17,334,264
1910	27,715	1,009,700,353	39,849,806	32,561,520	111,448,555	63,967,094	47,481,461
1911	30,462	1,183,131,582	37,900,944	33,960,601	116,055,243	71,392,539	44,662,804
1912	32,212	1,315,885,122	34,879,713	31,312,489	152,000,639	83,459,703	68,540,936

Sr. Zaccagnini — Pido la palabra.

Me propongo ser lo más breve, lo más sintético; pero me ha de disculpar la honorable cámara si, a pesar de los discursos elocuentes que se han pronunciado, insisto en hacer uso de la palabra, pues, como lo han de entender todos los señores diputados, se trata de un asunto que interesa directamente a un gremio numerosísimo y que, por su alcance, debe también interesar a toda la clase trabajadora del país.

No he de añadir muchas argumentaciones nuevas a las que ya se han hecho, pero pido igualmente la benévola y deferente atención de los colegas, quienes, estoy seguro, han de meditar sobre las sencillas verdades que he de exponer con verdadera pasión, porque estamos discutiendo uno de los asuntos que se refiere a personas con las cuales estoy doblemente familiarizado, habiendo pasado con ellas una gran parte de mi juventud, de la juventud más azarosa y más combatida.

Después de la huelga de 1912, que ya se ha recordado en este recinto, aparece la iniciativa de un señor diputado por la Capital, proponiendo una ley que acordara la jubilación a los ferroviarios del país. Era, como se ve, una ley de "emergencia", iniciativa que nació en el momento tal vez menos oportuno, que desde sus comienzos tenía un pecado de origen.

Los ferroviarios de la república salían de una lucha que había conmovido la producción nacional y que, como acaba de decirlo el señor diputado Palacios, terminó con un arbitraje propuesto por el doctor Sáenz Peña y aceptado por ambas partes, arbitraje que, en sus conclusiones, no fué después respetado por las empresas ferroviarias. Se comprendió desde un principio, pues, que lo que se perseguía era evitar, a juicio de algunos legisladores y de la opinión conservadora, conflictos venideros. Más tarde hemos encontrado la confirmación de ese concepto en las palabras que pronunciara el señor miembro informante ante el

honorable senado, cuando para tranquilizar a sus colegas de la alta cámara sostenía que tratabase de un proyecto de ley que "tendría a afianzar y consolidar una situación estable de orden, para que él se imponga desde luego".

Nosotros, sin embargo, hemos de votar en general el proyecto que se discute, por la idea que encierra, porque entendemos que él debe significar una tentativa para llegar a la anhelada institución del seguro social, no tan sólo para los ferroviarios, sino para todos los obreros del país, ya que creemos con muchos de esos ferroviarios que así lo han manifestado públicamente, que ellos no son "los únicos pobres ni los únicos que llegan a una penosa vejez". Si ellos necesitan una ley de amparo, entendemos los diputados socialistas que también los obreros de las demás industrias del país deben, tarde o temprano, recibir, por imperio de la ley, los mismos beneficios que se quieren acordar a los obreros del riel.

Hemos seguido la tramitación de la ley, tanto en ésta como en la otra cámara, y, como acabo de decirlo, hemos descubierto siempre, a través de todas sus peripecias, la tendencia, a hacer que ella no sea tan sólo una ley de previsión social, una ley que, como la definió el senador del Valle Iberlucea, debe ser de solidaridad humana, sino reaccionaria hasta el extremo de colocar en el caso de combatirla a los mismos interesados.

Corresponde, pues, a esta honorable cámara introducir las correcciones necesarias, volviendo al proyecto aprobado en el mes de enero de 1913 y rechazando en absoluto las modificaciones votadas por el honorable senado. De hacerlo así, la honorable cámara habrá prestado un grandísimo servicio no tan sólo a los ferroviarios sino al país entero; y no sólo habrá asegurado en esa forma su tranquilidad, sino que habrá llevado el convencimiento a la clase trabajadora que de estas instituciones políticas pueden surgir iniciativas loables, que no presenten a última hora la emboscada que dé por tierra con todos sus pretendidos beneficios.

Pero se ha hecho el argumento de que devolver este proyecto al senado significaría tal vez encarpetarlos indefinidamente; y se ha hecho también el argumento—no en la cámara, por cier-

to, sino fuera de ella—de que combatiendo el artículo 11 se combate directa e indirectamente la ley. No tenemos por qué insistir mucho para desvirtuar esos rumores interesados. Queremos, como dicen los ferroviarios, la ley de pensiones y jubilaciones, pero la queremos sin estas cortapisas, sin los errores que vamos denunciando en ella: la queremos como una ley de previsión social, que el congreso lógicamente cree de su deber votar en beneficio de una categoría numerosísima y respetable de productores.

El argumento, por otra parte, cae de por sí mismo al recordar simplemente que la ley ya tiene 3 años de tramitación y nos viene aún en este momento no en formas definitivas, sino como un simple anteproyecto; y en uno de sus artículos menciona otra ley orgánica que el congreso deberá votar dentro de un año, después de haberse practicado los estudios de que habla el artículo 80.

Si se tenía, en efecto, el propósito de no demorar su sanción, si querían los señores legisladores y el poder ejecutivo que se sancionara rápidamente, podría haberse aprovechado el tiempo que ha mediado entre la primitiva sanción de esta cámara y el momento en que viene a nuestra revisión, en hacer los estudios a que el mencionado artículo 80, se refiere.

Es conocida, por otra parte, la influencia que los señores representantes de las empresas ferroviarias han puesto continuamente en juego para que el proyecto, bueno o malo, no fuera despachado por la cámara; no he de insistir en este punto, porque ya se ha hablado de él y se han citado hechos concretos. Voy a referirme únicamente al argumento tan capcioso como falso de valor que muchos diarios y representantes de empresas, con una insistencia realmente digna de mejor causa, han continuado esgrimiendo, dirigiéndose a la honorable cámara y al honorable senado, queriendo demostrar que por la ley 5315 el congreso de la nación no está facultado para dictar leyes que impliquen y creen nuevos impuestos a las empresas ferroviarias.

Ese argumento ya ha sido contestado, y no solamente desde estas bancas, sino desde las del poder ejecutivo, ya que el mismo señor ministro de obras públicas ha afirmado en otra oportunidad que no se trata de crear

un nuevo impuesto en virtud del artículo 40., sino de un simple gasto de explotación, al cual las empresas no pueden oponerse en ninguna forma.

Y estas empresas, que representan capitales extranjeros, en su mayoría ingleses, deberían recordar al tratar de estos asuntos con los poderes públicos, las disposiciones que existen precisamente en Inglaterra, el país clásico de la legislación social y del trabajo, explicándonos por qué allí no se oponen a esta clase de iniciativas. Sería una herejía, en efecto, afirmar en Inglaterra que es anticonstitucional, como se ha hecho aquí, una ley de jubilaciones y pensiones; sería considerado como una aberración afirmar que la caja habría de formarse sólo con los aportes de los obreros.

Y digamos de paso que entre nosotros los trabajadores no se han opuesto a este sacrificio, cuando en otros países, como los señores diputados saben, al discutirse leyes análogas, los obreros han bregado para que se les considerara libres de esta obligación, sosteniendo que sólo los patronos debían hacerse cargo de las contribuciones.

Confieso, sin embargo que aquella doctrina no me parece exagerada, ya que de los salarios y sueldos de los obreros y empleados las empresas retienen constantemente una parte que podrían devolver a su personal, a sus colaboradores más eficaces, en forma de jubilación.

Las empresas han dicho más:

"Nos oponemos—han dicho—a que esta ley se vote, porque los obreros obligados a pagar el 3 o el 5 por ciento han de declararse en huelga, han de producir agitaciones para que nosotros carguemos con todas las contribuciones."

Veán, señores diputados, cuán capcioso es el argumento. De aprobarse la ley tal como el senado lo quiere, el 6 por ciento tendrán que pagarlo por entero los obreros, desde el momento que por el artículo 11 se prohíbe todo movimiento, toda tentativa de asociación, matando así en ellos el espíritu de solidaridad y dejando librado a la voluntad, al capricho de las empresas rebajar o no los salarios y aumentar las horas de trabajo.

Eso no entra en el campo de las suposiciones, sino que puede considerarse desde ya como una dolorosa realidad. De manera que únicamente los obreros podrían protestar contra las

obligaciones que crea la ley; ellos, que están en condiciones desventajosas, que se encuentran maniatados por el artículo 11, cuyo espíritu es policial, tienen derecho a la protesta; pero no las empresas, a quienes se dirige el congreso de la Nación para que aseguren a sus colaboradores una vejez honrada y tranquila, en la cual no tengan necesidad de acudir a la limosna y a la caridad, siempre deprimentes.

Pasando a enumerar otros defectos del proyecto, puedo afirmar que él vuelve del senado con todo lo superfluo que contenía. No ha modificado, por ejemplo, el senado el artículo 50. que fija el máximo de la pensión; en una ley que se refiere a hombres de trabajo que, término medio, ganan noventa pesos por mes, se ha tenido la preocupación de dejar establecido que el "monto de la jubilación, etcétera, no excederá de la que haya de corresponder a un sueldo máximo de mil pesos por mes"...

Ese artículo me hace recordar otro, el 70., en el cual se habla de una junta administradora nombrada por el poder ejecutivo — entiendase bien — con acuerdo del senado para el cargo de presidente, añadiéndose que "los cuatro vocales serán designados por mitad entre "los empleados y representantes de las empresas"...

El señor diputado Roca muy elocuentemente ha explicado a la cámara el concepto que le merece este artículo 70.

Esa comisión administradora, señor presidente, no puede ser al mismo tiempo comisión de arbitraje y no puede tampoco ser considerada legítimamente como la expresión de los intereses en pugna, porque es el poder ejecutivo el que tendrá que elegir sus miembros. ¿Dónde, a quién podrá dirigirse el poder ejecutivo, si tanto odio manifestamos a las organizaciones obreras, si con tanta desconfianza miramos el desarrollo de las mismas? ¿De dónde sacará los representantes obreros que han de formar parte de esa junta?

Si el fin principal de la ley es castigar a los obreros en sus organizaciones gremiales, ¿cómo podemos creer entonces que el poder ejecutivo se dirigirá precisamente a esas instituciones, para que ellas nombren sus legítimos representantes en la junta que no sólo ha de administrar los fondos, sino que será el tribunal llamado a juzgar a todos los ferroviarios desde la

última estación allá por Jujuy, hasta el Neuquén?

No es posible que esa junta que debe administrar los caudales de una institución que ha de contar con más de 120.000 asociados, pueda al mismo tiempo ocuparse de todas las incidencias, de todos los abusos, de todas las irregularidades de que son capaces las empresas ferroviarias con su personal.

Esa junta no ofrece, pues, a los obreros de los ferrocarriles ninguna garantía. Es cierto que se me podría contestar, y me parece haberlo oído de parte del señor miembro informante de la mayoría, que la ley orgánica no se ha dictado aún; es cierto que en esa ley orgánica se podrá decir cuáles han de ser las atribuciones de esa junta; pero es cierto también que todo esto nos lleva a la discusión y solución de problemas ajenos al propósito de la ley, como son las huelgas y el arbitraje, cuando esta ley debe dar solución únicamente a la anhelada institución de un seguro para la vejez.

No votemos una ley de excepción, ya que se la ha anunciado como una benéfica ley que entra en esa legislación completa del trabajo, que tanto ha honrado a los países como Inglaterra y que tantos beneficios ha dado en las más cultas naciones del mundo.

De manera, pues, que podemos afirmar sin exagerar que esta junta administradora, que debe ser al mismo tiempo el tribunal de arbitraje, no puede dar resultado. No es posible que los obreros ferrocarrileros puedan aceptar esta ley con complacencia si se la presentamos en la forma en que nos viene del senado; y no es posible que ellos la acepten como buena en virtud de la disposición del artículo 70, porque ellos ya saben—me va a permitir la cámara una expresión que no sé si será o no parlamentaria, pero que digo sin el propósito de ofender a nadie—que ha de constituir una traición más dentro del proyecto, además del artículo 11.

Sin embargo, a pesar de lo superfluo que hemos señalado, no se dice nada en esta ley básica,—como se la ha llamado—sobre la devolución a que tienen derecho los que espontánea y voluntariamente se retiran del trabajo.

En la ley 4349, (ley de pensiones y jubilaciones civiles), artículo 27, se establece, por ejemplo, la forma en que

se ha de hacer la devolución de los aportes que los obreros o empleados del estado hayan dado a la caja.

En este anteproyecto se deja esta circunstancia olvidada, a pesar del interés que los comprendidos en la ley puedan tener legítimamente por conocer al respecto la opinión del congreso, antes de pasarse al estudio de la reglamentación pertinente.

Señores diputados: hemos de reflexionar bien, hemos de meditar hondo antes de dar nuestro voto a las modificaciones que ha introducido el honorable senado, porque hay que recordar una circunstancia capital: los ferroviarios no han solicitado nada al congreso de la nación. Es por iniciativa particular de un diputado, alarmado por la huelga de ferroviarios de 1912, que se ha discutido durante tres años este proyecto. Los ferroviarios no se han dirigido con anterioridad pidiendo una ley de jubilaciones y pensiones; ellos sólo han manifestado al país el anhelo de que no se les deje pasar los últimos años de su vida en la forma inhumana en que terminan muchos, la mayoría de los proletarios, que después de haber trabajado treinta, cuarenta o cincuenta años, están obligados a vivir de la caridad pública o privada. Han dicho, sí, no queremos concluir en los asilos de mendigos; pero ese es un anhelo colectivo, que llega al congreso no sólo de parte de los gremios ferroviarios, sino de toda la clase trabajadora; es una aspiración que se manifiesta en todos los actos cívicos de la clase trabajadora; y tengo entendido, señor presidente, que nuestra presencia en este recinto, nuestros triunfos electorales, responden también al deseo vehemente con que ella pretende que se la tenga en cuenta por los poderes públicos, que se la respete como una fuerza orgánica dispuesta a luchar legalmente por su propia elevación moral y material.

Pero no es en la forma en que lo acaba de hacer el senado como podremos presentarnos ante nuestros electores, señores diputados de todos los partidos, diciéndoles que aquí hemos velado por los intereses de la clase trabajadora. Y no hemos de acordarnos de ella únicamente en vísperas electorales, no hemos de dirigirle bonitos discursos en los momentos en que creamos que es necesaria la coopera-

ción de los ciudadanos para formar los partidos. Ese partido demócrata progresista, de reciente formación, debe pensar bien antes de dar su voto a un proyecto liberticida y reaccionario, como el que se vota en este momento; y los señores diputados radicales, a los cuales no me dirijo, por cierto, en tono airado, sino como legislador que, efectivamente, habla con pasión sobre un asunto en que ve comprometida la actividad gastada durante tantos años, la esperanza de miles y miles de obreros que siguen de lejos con verdaderas ansias este debate, los señores diputados radicales que aspiran legítimamente al gobierno del país, deben meditar profundamente, antes de prestar su apoyo a este artículo 11, que significa una violación flagrante de los más elementales derechos civiles.

Sr. Araya (R.). — Pido la palabra.

Sr. Presidente. — No ha concluido el señor diputado.

Sr. Zaccagnini.—No quiero profundizar en esta discusión en general el valor y el alcance del artículo 11, lo que he de hacer cuando lleguemos a la discusión en particular. Me he de limitar por el momento a recordar que es efectivamente cierto, (teniéndonos a la letra de su texto), lo que hábilmente manifestaba el señor miembro informante de la comisión en mayoría: que no se castiga en él el delito de huelga, que ni se habla en él de huelga, ni de delitos; pero en realidad se dice por este artículo a los obreros que si ellos han trabajado durante 24 años y 9 meses con cordura, con serenidad, cumpliendo siempre con todos los deberes que les imponen los reglamentos de las empresas, ellos están, sin embargo, hasta el momento preciso de acogerse a la jubilación, están siempre bajo el peligro, bajo la amenaza de una destitución, aun cuando sobre esa destitución deba juzgar la famosa junta del artículo séptimo, a que ya hemos aludido.

Pero, ¿qué es lo que se quiere castigar entonces, si este artículo no se refiere a la huelga ni la considera como delito? ¿Acaso puede tranquilizarnos el argumento que ha hecho el señor miembro informante? Al contrario: tenemos una razón más para rechazarlo en absoluto, porque los que hemos visto de cerca cómo se desenvuelve el trabajo de los ferroviarios, los que

durante tantos años hemos estado en contacto con esa masa obrera y hemos recibido constantemente las denuncias de injusticias y de vejámenes que los señores representantes de las empresas saben realizar al amparo de la legislación existente, estamos convencidos de que este artículo se ha de explotar no sólo en los casos colectivos de abandono de servicios, sino también en los casos individuales que puedan significar una "interrupción o perturbación en la continuidad y regularidad de la marcha de los ferrocarriles"....

Sabemos, muy bien, que los obreros ferroviarios no tienen escalafón: cada empresa tiene un reglamento redactado por ella misma, y redactado, como es de imaginarse, para satisfacer exclusivamente los intereses y privilegios propios, con un desconocimiento absoluto de los derechos e intereses de sus subalternos.

Daré un ejemplo, refiriéndome a un caso práctico: si un maquinista, después de ocho o diez horas de trabajo de acuerdo con la reglamentación interna de la empresa, se rehusa a tomar nuevamente servicio, sin haber descansado el tiempo a que se considera con derecho, ese maquinista será destituido "por haber hecho abandono de trabajo". Ya ve el señor miembro informante de la mayoría, que quizá no conoce el detalle de este servicio, que no sólo en los casos de abandono colectivo, sino también en los casos individuales, puede aplicarse este artículo 11.

Sr. Bas. — Oportunamente contestaré la observación del señor diputado.

Sr. Zaccagnini. — Pero debo recordar a los señores diputados que consideran que es necesario legislar contra el abandono de servicio en los ferrocarriles, una circunstancia importante, y es que ese hecho tiene sus penas en la legislación argentina, y penas muy severas. Ahí está el título 50, capítulo 10, de la ley 2873, conocida con el nombre de ley general de ferrocarriles, ampliado en el título 30, capítulo 10, del reglamento general.

Esta ley es la que castiga el abandono violento del trabajo; de manera que el país está ya asegurado contra ese pretendido peligro.

Pero si existe tal disposición legal, debo recordar también, como un tim-

bre de honor para los obreros, que nunca se ha presentado la situación prevista por la ley, pues las pocas veces que los obreros se han dirigido a las empresas en demanda de alguna mejora y para obtenerla, después de largas tramitaciones, han llegado al recurso extremo y doloroso del paro, han avisado con la debida anticipación a sus patrones: nunca lo han hecho violentamente, jamás han abandonado los trenes en plena pampa; y las empresas han podido tener siempre los medios a su alcance para evitar la interrupción de los servicios.

Señores diputados: se ha preguntado ya a la cámara, pero es bueno repetirlo: ¿esta ley viene acaso después de una legislación a que con generosidad se hayan abandonado los poderes públicos en pro de los ferroviarios?

No, señor presidente.

Yo tengo el honor de ser autor de un proyecto de ley, en que me permito reglamentar el trabajo de los ferroviarios: se trata de un proyecto previsto... me parece que el señor presidente de la comisión de legislación se sonríe. No le hago el reproche de que no se haya despatchado. Estuve por decirlo hoy cuando usaba de la palabra el señor diputado Dickmann, pero me pareció que la comisión de legislación no tiene toda la culpa: es evidente que la cámara no tiene voluntad de discutir esta clase de leyes. Sin embargo, aprovecharé esta oportunidad para decirle al señor presidente de la comisión de legislación y a sus miembros que los gremios interesados esperan su sanción.

Es necesario reglamentar el trabajo de estos hombres; pues no tenemos ninguna legislación que sirva de base para el estudio y resolución de las posibles disidencias que tengan con las empresas: no hay reglamentos, ni escalafones, no hay ningún contrato entre ellas y el personal, y este debe siempre aceptar las imposiciones de que se le hace víctima por las necesidades de la vida, de la existencia misma.

¿Hemos de otorgar otras armas a los patrones, para que tranquilamente las esgriman contra los más débiles? No.

Ni han de impresionarnos los pedidos, muy legítimos por cierto, de algunos ferroviarios en edad y en condiciones de jubilarse ya, por cuanto tam-

bién son legítimos, justos, los pedidos y los derechos de aquellos,— y son la inmensa mayoría,— que ven en la ley una verdadera amenaza, un ataque contra su libertad, que en las sociedades modernas constituye no sólo un derecho sino una plena función de la vida.

Esa sola es la causa por que rechazan toda solidaridad con aquellos que se han presentado pidiendo su sanción.

Sr. Bas. — La inmensa mayoría está a favor y consta en el archivo de la comisión.

Sr. Zaccagnini. — Yo puedo demostrarle lo contrario al señor diputado.

Tengo aquí cartas y telegramas de muchas partes.

Tengo aquí cartas y telegramas de grama que ha recibido la comisión y que viene pretendiendo representar la dice el secretario del centro socialista de Junín que es completamente falso. aquí tengo su carta de 29 de agosto del año pasado — fecha en que yo me dirigí pidiendo confirmación de noticias que se me habían comunicado — y en ella afirma que el telegrama está firmado por un “pobre alcoholista”, que es al mismo tiempo instrumento de la empresa del ferrocarril al Pacífico.

De Rosario han comunicado a la comisión de legislación la celebración de grandes asambleas. Se me dice, sin embargo, que las instituciones ferroviarias existentes en aquella ciudad La Fraternidad, la Fraternidad de cambistas, la Federación federación ferroviaria, no habían celebrado en aquel entonces ninguna asamblea pidiendo el pronto despacho de ese proyecto.

De Mendoza el diputado Morey me telegrafió también oportunamente que no ha habido ninguna agitación entre el gremio ferroviario para pedir su sanción.

Por otra parte, tenemos documentos de las organizaciones gremiales, cuya opinión no podemos desoir ni desconocer, que son bien claros. La Federación obrera ferrocarrilera, por ejemplo, en su periódico número 23, correspondiente al mes de agosto de 1914, después de consideraciones de carácter económico, dice: “De ser sancionado ese proyecto, los ferroviarios, además de sufrir una reducción de

nuestros jornales, nos veríamos colocados en una pendiente muy peligrosa. El artículo en cuestión, (se refiere al artículo 11), es un verdadero torniquete, que haría imposible toda tentativa de mejoramiento y permitiría a las empresas cometer toda clase de abusos y atropellos.

"El que conoce la característica de nuestras empresas, su tacañería ilimitada y su tendencia a mermar continuamente los salarios y a prolongar desmedidamente las jornadas, en el artículo 11 los administradores, ansiosos de ganancia y siempre dispuestos a reducir los salarios, verían realizado su ideal. Nadie podría abandonar el trabajo sin exponerse a perder la pensión y los aportes que hubieran hecho en ese sentido, con lo que la actual jornada de trabajo podría en toda circunstancia ser prolongada sin riesgo de huelga. Las empresas con cualquier pretexto podrían imponer también una reducción de los salarios, y nosotros, con la sanción del artículo 11, no tendríamos más que estas dos alternativas dolorosas, soportar pasivamente la reducción de los salarios, o abandonar colectivamente el trabajo interrumpiendo "la continuidad y regularidad de los ferrocarriles"...

De Córdoba también ha llegado a la comisión un telegrama con más de 200 firmas, fechado el 18 de septiembre de 1914, que entre otras cosas dice: "Prohibiéndonos el artículo—se refiere siempre al artículo 11—nuestro más libre derecho a la huelga único baluarte en salvaguardia de nuestros intereses y nuestra más justa reivindicación".

De Santos Lugares también la comisión ha recibido un telegrama, el 29 de septiembre de 1913, subscripto por más de 120 firmas de obreros, que dicen que "la sanción del honorable senado desvirtúa en absoluto el espíritu y propósitos de sana legislación que deben primar sobre cualquier otro punto de vista, por sano y bueno que sea."

La sección Las Flores (ferrocarril del sud) de La Fraternidad de maquinistas y la Liga Ferroviaria Argentina también se han dirigido al presidente de la comisión de legislación protestando contra la inclusión del artículo 11 en el proyecto que estamos discutiendo.

La Federación Obrera Ferrocarrilera también se ha dirigido al señor presidente de la cámara de diputados,

transmitiéndole una orden del día votada por todas las secciones. Y La Fraternidad, como acaba de manifestarlo el señor diputado Palacios, envió también una comunicación a la comisión de legislación rechazando por unánime voluntad del gremio la inclusión del artículo 11 y diciendo que la institución, "persona jurídica, representante de un gremio honesto, laborioso, progresista, fuerte, que agrupa fuerzas para el bien colectivo del país en que trabaja, de las empresas en que sirve y de los hogares que mantiene", protesta también contra la inclusión de ese artículo; terminando con esta frase que los señores diputados deben escuchar con atención: "Jubilación anhelan los ferroviarios, es cierto; y si el poder legislativo interpreta a conciencia esa necesidad, si valora el esfuerzo y la actividad del gremio para cimentar la nacionalidad de un país fuerte, vigoroso y libre, tiene en sus manos la solución: la aprobación del proyecto de jubilaciones primitivo que la honorable cámara de diputados envió al honorable senado."

Otros documentos tendría, señor presidente, pero no quiero molestar excesivamente, como lo he dicho al principio, la atención de la honorable cámara. Por eso no los leo y me limito a solicitar su inclusión en el diario de sesiones. (1).

Sr. de Tomaso. — ¿Hay número en la casa, señor presidente?

Sr. Presidente. — Sí, señor diputado; según los informes de la secretaría, hay 65 señores diputados.

Sr. Zaccagnini. — Cuando el señor miembro informante de la mayoría me interrumpía afirmando que el numeroso gremio de ferroviarios se había dirigido al congreso solicitando la aprobación de la ley, yo quería sostener, señor presidente, que ella es previa a una serie de leyes que el congreso de la Nación debería ya haber dictado.

En efecto: no tenemos ninguna legislación sobre higiene y seguridad del trabajo, si exceptuamos alguna disposición comprendida en esa ley general de ferrocarriles, a que me he referido hace un momento; no tenemos, y afortunadamente creo que hemos de discutirla dentro de breves días, ninguna ley que se refiera a la

responsabilidad en los accidentes del trabajo, ni el contrato colectivo del trabajo; ninguna que establezca los tribunales de conciliación y de arbitraje; ni otras que tiendan a combatir los desastrosos efectos de las enfermedades y de la desocupación, como las hay en otros países; y pretendemos que esta ley sea al mismo tiempo de jubilaciones y pensiones, de conciliación y de arbitraje, terminando sólo por ser "ley de extrañamiento de los ferrocarriles". Yo he de usar la frase con que se determina siempre esa ley odiosa que pasa a la historia con el título de ley de residencia: es una verdadera ley de residencia de los ferrocarriles, de los obreros que, por una u otra circunstancia, no pueden cumplir, no con sus deberes, sino con los caprichos de los que mandan.

Se ve claramente que el legislador, al proponer las modificaciones que estamos combatiendo, ha querido dar un golpe de muerte a las organizaciones ferroviarias del país, algunas fuertes, otras incipientes.

¡Cuán lejos estamos, señores diputados, del concepto que de la organización gremial tienen, por ejemplo, los legisladores ingleses, y, por otra parte, cómo demostramos nuestro absoluto divorcio con la obra que han realizado esas instituciones en aquel país, en Inglaterra donde las tradeunions, no solamente han declarado las huelgas, sino que han desarrollado un verdadero programa de educación, de solidaridad! Las tradeunions, por ejemplo, han divergado entre sus afiliados la utilidad del baño, cómo se alimenta a los niños, cómo debe amueblarse una casa, cómo se cultiva un jardín, cómo los obreros y los hombres, en general, deben ayudarse recíprocamente.

Allí, como en nuestro país, en el principio, la organización gremial se ha distinguido algunas veces por sus caracteres violentos, pero se ha demostrado luego que a esa primera época de convulsiones ha sucedido inmediatamente otra época de organización más estable, la educación societaria, en que esas instituciones gremiales han contribuido mucho a la formación del carácter en el obrero, así en la sociedad como en el hogar. Y podríamos citar también aquí ejemplos de hombres que viven hoy a nuestro lado, que, en las filas de nuestro partido y en su sindicato, han adquirido

aquella educación, aquella conciencia que el estado, la sociedad no ha podido o no ha querido darles en la primera juventud, cuando se forman los caracteres de los ciudadanos.

No podemos, pues, señor presidente, combatir contra estas instituciones, que, si bien es cierto que en algún momento usan armas que dentro de la normalidad producen hechos anormales, también lo es que en la continuidad de su acción significan progreso, educación, elevación moral y material de la raza humana.

Los señores diputados deben meditar sobre esta circunstancia y deben recordar que los obreros miran con mucha desconfianza esta casa. Ellos nos reprochan a nosotros un excesivo optimismo, porque creemos poder arrancarle al poder legislativo leyes que signifiquen beneficios reales y efectivos para la clase obrera. Y tantas veces nosotros, acusados aquí como sectarios, como enemigos de las instituciones existentes, hemos tenido que pelearnos en la calle, en la plaza, en el mitín, en la tribuna popular, para demostrar a los obreros que deben vincularse a la vida política, organizarse en partido de clase, debiendo confiar en la evolución de los hombres y en el progreso de las instituciones mismas.

Señores diputados: hagamos ver que la primera vez que el congreso vota espontáneamente una ley que favorezca a los obreros ha pensado otorgar un derecho y no castigarlos con un nuevo torniquete, lo que sería una traición, una venganza. No demos que aquí se quiere y se puede representar solamente los intereses de los privilegiados; no digamos, señores diputados, que el congreso de la nación lo es de una sola clase de las que habitan dentro del país; abramos nuestros cerebros y nuestros corazones en este momento, y pensemos que si en efecto la ley de jubilaciones y pensiones podrá ser buena, lo será tan sólo en cuanto consulte los intereses legítimos de la clase trabajadora, a la cual se pretende beneficiar con la misma.

Nada más por el momento.

—Antecedentes a que se ha referido el señor diputado Zarcagnini:

DE LA FEDERACIÓN OBRERA FERROCARRILERA

Buenos Aires, julio 30 de 1914.

Señor presidente de la honorable cámara de diputados, doctor Marco Aurelio Avellaneda.

La federación obrera ferrocarrilera, que agru

Reunión núm. 12

CAMARA DE DIPUTADOS

Junio 9 de 1913

pa en su seno a obreros y empleados de los diversos ferrocarriles de la república con domicilio legal en la calle Méjico 2070, en conocimiento del proyecto que se encuentra a consideración de esa honorable cámara creando una caja de ahorro en pro de los obreros y empleados ferroviarios, en nombre de los mismos adherentes a ella, expone:

1.º — Que no ha solicitado en ningún momento la sanción del proyecto de referencia, por considerarlo atentatorio y deprimente de sus intereses y derechos de asalariados ciudadanos.

2.º — Que si es verdad que los obreros y empleados anhelan el reconocimiento del derecho de jubilación, consideran que él debe serle reconocido merced a su labor y a la contribución que aportan con sus energías al desenvolvimiento de la riqueza nacional y juzgan, en consecuencia, que la pensión debe ser otorgada integralmente por las empresas que usufructúan sus energías.

3.º — Que la creación de una caja de ahorro, con la contribución obligatoria a parte de los obreros, es inadmisibles y de una evidente impracticabilidad, dado que los salarios que hoy perciben son tan irrisorios que no alcanzan a cubrir las necesidades más apremiantes y no permiten reducción de ninguna naturaleza.

4.º — Que el artículo 11 del proyecto sancionado por el honorable senado constituye una negación de nuestros fundamentales derechos de ciudadanos y trabajadores, y, a la vez que nos coloca en una situación de injusta inferioridad frente a los trabajadores de las demás industrias, permite a las empresas realizar toda clase de abusos y atropellos en nuestro daño.

En la esperanza de que estas consideraciones de estricta justicia serán tenidas en cuenta por la honorable cámara y negará la sanción al proyecto de referencia, por el Consejo federal de la federación obrera ferroviaria, saluda al señor presidente con la mayor consideración y respeto.— *Francisco Rosaura*

DE LA SOCIEDAD DE MAQUINISTAS Y FOGISTAS DE LOCOMOTORAS (SECCION DE FLORES)

Al presidente de la comisión de legislación de la cámara de diputados de la nación.

Los que firman la presente nota, ciudadanos argentinos y extranjeros, se permiten elevar a usted la presente solicitud y exponer:

Que siendo de humanidad justicia el pedido que se formula, verían con placer que la comisión de que usted es presidente se expidiera en favor del proyecto de jubilaciones y pensiones del personal de ferrocarriles de la república en su primitivo estado, o sea tal como pasó al senado de la nación para su revisión;

Que, siendo ésta una forma legal en que podemos justicia para nuestros ovellos y sacrificios durante el tiempo que nos ha desde que se empieza el trabajo hasta lograr la jubilación, veríamos con agrado que se aceptase por esa comisión el artículo undécimo que el honorable senado agregó para contar, según nuestro criterio, el único factor que haga valer nuestros intereses y razones, cuando por un litigio con las empresas capitalistas nos viésemos privados a ir de potencia a potencia; o que, a estar en antecedentes del alcance del texto del artículo citado, las empresas, dando de una

libertad mal otorgada, presionen sobre sus empleados para que éstos, a su vez, incomodados por las incongruencias del más fuerte, salgan de su mutismo y por ello queden separados de todo beneficio que pudiese reportarles la sanción de la ley de referencia.

La mejor intención guía a los firmantes, empleados del ferrocarril del Sud, sección de Olavarría, y como juzgan el proceder de la honorable comisión que usted preside con el mismo criterio que nos anima a cumplir con todos los requisitos que el buen desenvolvimiento técnico-económico del país requiere, no dudamos se nos atenderá, por ser ello de estricta justicia. — (Siguen las firmas).

DEL CONSEJO FEDERAL DE LA FEDERACION
OBRERA FERROVIARIA

Que es incierto que hayan solicitado la sanción de una ley de esa naturaleza; que en 1913 ha dado lugar su solo anhelo a una intensa agitación en contra, manifestada públicamente en asambleas, conferencias y mitines celebrados simultáneamente en todas nuestras secciones, por cuanto el proyecto aludido, lejos de beneficiar los intereses del gremio, encarna un propósito reaccionario que, convertido en ley, vendría a deprimir la dignidad y derechos proletarios.

Al desmentir categóricamente la insidiosa versión que legisladores y prensa hicieron a este respecto, haciéndonos aparecer como presigiladores de ese proyecto de ley que representa un verdadero supuesto sobre los exiguos salarios que actualmente percibimos, este consejo federal cumple con su deber denunciando al gremio esa maniobra parlamentaria capitalista a objeto de que reanude la campaña iniciada anteriormente y se disponga a una acción enérgica a fin de resistir las disposiciones vejatorias de la mal llamada jubilación, impidiendo por todos los medios la aplicación de la misma. — Por el consejo federal: *Francisco Rosaura*, secretario.

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

Sr. Dickmann. — Pido la palabra para una moción de orden.

Propongo que se invite al señor ministro de obras públicas a participar en este debate, porque es interesante conocer la opinión del poder ejecutivo tratándose de un punto tan importante como es aquel a que se refiere el artículo 11.

Sr. Presidente. — El señor ministro de obras públicas ha sido avisado de que se trataba el asunto, al iniciarse la sesión.

¿La indicación del señor diputado es para que se le invite en nombre de la cámara?

Sr. Dickmann. — Si, señor.

Sr. Presidente. — En ese caso habría que votar la indicación del señor diputado. ¿La indicación del señor diputado importa suspender el debate?

Sr. Dickmann. — Podría continuar con la palabra el señor diputado Araya, y mientras tanto invitarse a los señores diputados a pasar al recinto para votar.

—Después de unos momentos de espera para conseguir quórum, dice el

Sr. Presidente. — El señor diputado Dickmann ha propuesto que se invite al señor ministro de obras públicas para que concurra a debate. La presidencia ha manifestado que el señor ministro está informado desde que se inició el debate de que la honorable cámara está discutiendo este asunto. Corresponde ahora que la cámara vote si se llama al señor ministro.

Sr. Olmedo. — ¿Ahora mismo?

Sr. Presidente. — Esa es la indicación que ha hecho el señor diputado.

Sr. Olmedo. — ¿Sin perjuicio de que continúe la discusión?

Sr. Presidente. — Así lo entiende la presidencia.

Sr. Dickmann. — Sí, señor diputado.

—Se vota a indicación del señor diputado Dickmann y resulta afirmativa.

Sr. Presidente. — Continúa la discusión. Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Araya (R.). — La importancia del asunto en discusión relativo a la jubilación de empleados ferroviarios, así como su oportunidad, me obligan, señor presidente, a expresar mi opinión personal sobre él.

Varias son las razones que me asisten para dar mi voto en favor de la sanción del proyecto. La primera es que entiendo que si ese proyecto volviese a la cámara de senadores, no aceptadas sus modificaciones por esta cámara, habríamos alejado más el momento de tener una ley de justicia, que considero es de ineludible necesidad dictar: en segundo lugar, pienso que esta ley es transitoria, que es el prolegómeno de una ley orgánica de jubilaciones y pensiones de obreros ferroviarios que más tarde el congreso ha de dictar, con la unanimidad, justicia y buen sentido que es de esperarse, dado el grado de civilización y progreso social que hemos alcanzado; en tercer lugar, y sobre todo, porque en la industria ferroviaria

— más que en las otras industrias — el factor humano es el elemento principal para su buen funcionamiento y es necesario que ese factor humano esté bien cuidado, justicieramente regido, rectamente encaminado por leyes sociales de previsión y protección, a fin de que los ferrocarriles nos den todo el rendimiento en civilización, en comunión de ideas, en desarrollo de riqueza, y en progreso, que nuestra cultura tiene derecho de exigir.

Quiero plantear, tal vez por vez primera en el congreso argentino, la cuestión huelgas, en lo que se refiere a obreros ferroviarios. Ya que vamos a legislar sobre ellas, necesitamos tener un concepto exacto y preciso de lo que esta cuestión significa para resolverla en justicia, amparando, a la vez que a los obreros, la riqueza y solidaridad nacional.

No soy contrario a las huelgas, pero creo que se equivocan los que sostienen que existe un derecho de huelga, en el sentido que se da corrientemente a esta expresión. Por lo general, se confunde el derecho de asociación con el derecho de huelga. Se cree que cuando se legisla sobre las huelgas, se quiere matar el espíritu de asociación en los gremios y en las clases obreras. Entiendo que no es así. Yo no he encontrado ni en nuestra legislación ni en ninguna del mundo establecido el derecho a la huelga, pero he encontrado el derecho de asociación en todas las leyes. La huelga vendría a significar...

Sr. Justo. — No está el derecho a la revuelta en ninguna legislación.

Sr. Araya (R.). — Sí, señor diputado; en ese sentido los socialistas deben comprender que los que más utilizan de ese derecho son ellos, que hacen el sabotage en las huelgas, y que en algunas de ellas han pretendido, como en Italia, trastornar todo el orden social.

Sr. de Tomaso. — Ustedes que hacen revoluciones cada 4 de febrero.

Sr. del Valle. — Para que puedan venir los señores socialistas.

Sr. de Tomaso. — Bueno; pero usan de la revolución de hecho no escrito. Y a eso nos referiré.

Sr. del Valle. — Usamos cuando nos conviene y cuando conviene al país, y en beneficio de él.

Sr. Bravo. — La constitución no dice nada.

Sr. del Valle. — Gracias a ellas los socialistas a quienes antes latigueaban en las plazas, ahora pueden hablar en el congreso.

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

Sr. Araya (R.). — Yo espero, señor presidente, que los señores socialistas me han de permitir hacer uso de la palabra con la libertad que ellos ponen en todas sus exposiciones.

Debo decir que no tengo interés en encontrarme frente a frente con ellos porque tendrían que batirme con el señor diputado Palacios, y esto sería demasiado. *(Risas.)*

Quiero manifestarles que voy a ser paciente, pues siempre he sido prudente con las personas que llevan polleras: las mujeres y los socialistas *(risas)*, que no se baten; yo los respeto.

Sr. Dickmann. — Pido la palabra.

Sr. Presidente. — Permítame el señor diputado. Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Araya (R.). — El derecho de trabajo, señor presidente, significa también el de negar su prestación. Y ese mismo derecho a negar el trabajo por un salario en condiciones determinadas, puede ser utilizado colectivamente en la misma forma que lo es individualmente. De manera, pues, que la huelga no viene a ser sino una derivación de la libertad del trabajo y del derecho de dárlo o no dárlo, según que las condiciones convengan o no convengan al obrero. En ese sentido el trabajo es una mercancía al igual de otras cosas, que se dan por un precio determinado o que se niegan cuando ese precio no conviene.

Siendo eso así y existiendo la libertad de trabajo, no habría por qué establecer en la legislación un derecho de huelga que por virtud de ese hecho fundamental implica también el derecho de trabajar o de no trabajar.

Las huelgas han sido un medio útil que han tenido las clases obreras para defender sus legítimas y justas pretensiones, y también han sido un medio, como decía el señor diputado Zaccagnini, para elevar el nivel y el concepto intelectual y moral de la clase trabajadora haciéndola compenetrar de los derechos que tiene y de la forma cómo puede defenderlos.

— Ocupa la presidencia el señor vicepresidente segundo, don Celestino J. Marcé.

En ese sentido no puedo ser jamás un enemigo de las huelgas y no podría negarles a los obreros la misma libertad, las mismas facultades que tienen los capitalistas de reunirse para formar empresas, como a todos los intereses para unirse en la defensa de los mismos.

Los obreros hacen bien cuando se reúnen y utilizan esa fuerza, que se multiplica por el hecho solo de asociarse en vez de hacer una defensa individual.

Pero hay huelgas de huelgas, señor presidente. Yo no creo que el caso de una huelga ferroviaria sea el mismo de una huelga industrial. En el caso de una huelga industrial, vemos divididos netamente en dos partes a los adversarios: los empresarios o capitalistas de un lado, y los trabajadores del otro; y aunque el público en general padece indirectamente por el conflicto, el interés y la solidaridad nacional no se encuentran comprometidos. Es verdad que cuando se produce una huelga y se modifican por medio de ella las condiciones del trabajo, aumentándose el salario o disminuyéndose las horas de trabajo, esos hechos refuyen inmediatamente sobre la economía nacional por un aumento de precio de los artículos, que el comerciante no soporta indefinidamente, y de la misma manera que por la incidencia del impuesto recae sobre el público, por un aumento de los precios, el valor de los beneficios acordados a los obreros.

Así, señor presidente, en las huelgas industriales somos como espectadores de ellas, sin sufrir las consecuencias, sino indirectamente. Distinto es cuando se trata de una huelga ferroviaria. Ya no son sólo los intereses particulares de gremios o de capitalistas los que están en juego; son, en primer lugar, los intereses nacionales, toda la riqueza del país, todo su trabajo, los que padecen por consecuencia de la huelga.

En ese sentido, he de reivindicar también parte del socialismo que los señores diputados quieren celosamente conservar para ellos: él está en la defensa de los intereses de la clase trabajadora perjudicados inmediatamente que estalla una huelga. Se detienen los ferrocarriles, y con el cese de la circulación se paraliza el comercio y el

trabajo en las industrias; la primera consecuencia, por a imposibilidad de hacer los suministros de mercaderías, es que se elevan los precios de los artículos de consumo siendo la primera víctima la clase trabajadora de las grandes ciudades.

Esta es la menor consecuencia, pues con la falta de trabajo pierden su salario los obreros y sufren el hambre y la miseria todos sus hogares.

En este sentido, una huelga ferroviaria no es como una huelga industrial.

Entonces, en una huelga ferroviaria ya no son sólo los intereses de los capitalistas y de los obreros los que están en pugna: hay otro comprometido, que es más alto, y es el interés nacional.

En esta cuestión el interés nacional debe ser tenido en cuenta, acordándole las medidas de protección necesarias.

No son conceptos nuevos ni míos los que expreso. Las huelgas ferroviarias que se produjeron en 1909 en Francia y en los Estados Unidos han actualizado esta cuestión, obligando a un estudio detenido y cuidadoso de ella y han puesto a prueba, también, la energía, la valentía y el espíritu de honradez de los mismos socialistas. He de citar, señor, las palabras de M. Briand, presidente del consejo de ministros francés en 1910, del ministro Briand, que alguna vez, antes de ejercer el gobierno, había justificado todas las huelgas diciendo que "la huelga general presenta al militante esta ventaja seductora: que es en suma el ejercicio de un derecho incontestable, que es una revolución que comienza en la legalidad y con la legalidad." Pero más tarde, señor, cuando sus ex correligionarios, cuando la extrema izquierda francesa se alzaba contra él, porque teniendo conciencia de los altos intereses nacionales que defendía procedió con toda energía movilizándolo los obreros ferroviarios, decía estas palabras, que tal vez no sienten bien en boca de un partidario, pero que honran al hombre de gobierno que las pronunciara con la plena conciencia de sus responsabilidades: "Yo quiero reconocer que no exista ningún texto especial que se oponga a que los trabajadores ferroviarios hagan la huelga; admito por un instante que ese derecho de huelga teórico les pertenece efectivamente

y que hayan podido legalmente usar de él; pero, señores, es necesario sin embargo decirlo desde esta tribuna: hay un otro derecho del que nunca podrá hacerse cuestión en este debate, y que es superior a todos los otros: "es el derecho de la sociedad a vivir". Y añadía: "No hay libertad por respetable que sea, ni libertad particular ni libertad corporativa, cuyo ejercicio sea susceptible de llevar un ataque al derecho de la nación"; y en medio de los aplausos de la derecha y del centro y de los gritos de la extrema izquierda, añadía M. Briand: "Y quiero añadir una cosa, señores, que tal vez hará saltar de indignación a los señores de la extrema izquierda: si enfrente de una eventualidad que hubiera puesto a la patria en peligro, el gobierno no hubiese encontrado en la ley la posibilidad de defender la existencia de la nación, salvaguardando sus fronteras; si para asegurar la disposición de los ferrocarriles, es decir, de un elemento esencial de la defensa nacional, el gobierno tuviera que recurrir a la ilegalidad, a ella habría recurrido; su deber era hacer así."

No creo, señores, que la salud del estado pueda ser jamás un argumento para violar las leyes dictadas, porque sin leyes no hay libertad ni seguridad; no voy tan lejos, hasta admitir el concepto del ministro socialista francés que he recordado; pero creo, sí, que debemos dar a la cuestión de la huelga ferroviaria la importancia que tiene aquí y en todos los países del mundo.

No puede suponérselo a mí, señor presidente, que he traducido casi toda mi acción en esta cámara en buscar el mayor bien para la clase trabajadora, presentando y apoyando todos los proyectos y leyes que signifiquen un mejoramiento social, no puede suponerse de mí, digo, que esté en contra de los derechos que asisten a los obreros ferroviarios. Pero es que me separa de los señores socialistas una disidencia fundamental en la manera de encarar esta cuestión.

Yo sé que los ferroviarios tienen en sus manos un arma poderosísima que nosotros no vamos a desafilar jamás, sino por un régimen de justicia.

Con esta ley creo preparamos la verdadera ley orgánica de jubilaciones y pensiones ferroviarias, que no habrá de referirse al retiro solamente, sino que debe asegurar la estabilidad del em-

pleado, su manera de ascenso y las demás mejoras que ya le han sido acordadas en otros países, para unir y armonizar los intereses de empresarios y obreros, y proporcionar a nuestro país la continuidad y regularidad de transporte que le son necesarias para el desarrollo de su riqueza y la elaboración de su progreso.

La huelga para los obreros significa este otro derecho para los empresarios: el lock-out; el derecho que tienen los obreros para no trabajar, lo tienen los patrones para no ocupar su trabajo.

Eso no existe para las empresas ferroviarias, que desempeñan funciones y servicios públicos y que, por consiguiente, están obligadas a garantizar a la sociedad la continuidad de sus servicios; las empresas no pueden alegar la huelga para detener sus trenes: deben hacerlos marchar siempre y responder a todas las cláusulas de sus contratos.

Sr. de Tomaso. — Salvo cuando el ministro de obras públicas da decretos como aquel histórico del 8 de enero.

Sr. Araya (R.). — Permítame, señor diputado. Yo no quiero tratar, vuelvo a decirle...

Sr. de Tomaso. — Pero si no es nada desagradable. Es un dato que apporto al debate: le recuerdo un decreto del ex ministro Ramos Mejía, en que se negaba precisamente esto que está afirmando el señor diputado, y se declaraba lisa y llanamente por el gobierno que la huelga era fuerza mayor, quedando por eso eximidas las empresas de cumplir sus obligaciones.

Sr. Araya (R.). — Eso será un caso de excepción; pero no estoy hablando de casos de excepción, sino exponiendo puntos de vista y lo que entiendo la doctrina del asunto. Y me parece que hacer un debate de estas cosas y plantearlo en esta forma es injusto, porque yo no estoy en contra de las reivindicaciones de los ferroviarios, sino que, precisamente, quiero que se trate y se estudie esta cuestión debidamente y a fondo, para que encontremos los remedios bastantes para ampararlos, mediante una legislación más justa y eficaz.

El proyecto de jubilaciones y pensiones ferroviarias no en tierra en nin-

guno de sus artículos una condenación de la huelga, ni califica el acto como delito; no impone penalidades que puedan hacer que el voto de este proyecto constituya, como se ha dicho aquí por uno de los señores diputados socialistas, una traición á las justas reivindicaciones de los obreros ferroviarios, ni tampoco una claudicación con ningún principio de previsión social.

Si hacemos la comparación, señor presidente, con la legislación de otros países del mundo, nos vamos a encontrar con que la ley que dictamos es de una suavidad excepcional. En Europa se califica la huelga ferroviaria como un delito y se pena hasta con prisión y con multas fortísimas. Citaré los artículos 4 y 5 de la ley de 13 de agosto de 1895, dictada en Inglaterra. Por ella se establece que "todo individuo empleado, sea por las autoridades municipales, sea por convenio privado, sea por un empresario, en la elaboración de gas o de agua para las necesidades de una ciudad entera o de un barrio, que rompe voluntariamente y por malevolencia su contrato de servicios, sabiendo o creyendo razonablemente motivos para pensar que pondrá así en peligro la vida humana y las propiedades, será condenado a una multa de 30 libras esterlinas como mínimum y a prisión de tres años como máximum, con o sin trabajos forzados."

He aquí el concepto que yo daba, de que las huelgas, dentro de los trabajos que importan servicios públicos, no pueden ser consideradas de ninguna manera como las otras huelgas industriales.

Sr. Zaccagnini. — ¿Me permite?

Sr. Araya (R.). — Voy a concluir.

Sr. Zaccagnini. — Es sólo para decirle que entre nosotros tenemos la ley 2873, que en su título V, capítulo I, castiga precisamente el abandono del trabajo en los ferrocarriles.

Sr. Araya (R.). — Muy bien, señor diputado.

Sr. Zaccagnini. — Y hasta impone la pena de muerte para los hombres que abandonando el servicio provocan un desastre ferroviario.

¿Me parece que más que la pena de muerte no se puede pedir?

Ahora, si hay alguna otra ley, podría aplicarse también a los ferroviarios.

Sr. Araya (R.). — No deseo que se apliquen esas leyes a los obreros ferroviarios; desearía que resolvamos la cuestión de manera tal que elaboremos un régimen justiciero del trabajo de los obreros ferroviarios que evite los conflictos con las empresas.

Decía que este es el concepto con que debe encararse la cuestión. Como dije al empezar mi discurso, no es posible mirar estas huelgas como se miran las huelgas industriales, porque en este caso el trabajo responde a un servicio público. Y en Inglaterra acaba de verse que no solamente se comprenden las huelgas ferroviarias dentro de ese criterio, sino también las de los obreros encargados de la producción de gas, aguas corrientes, luz eléctrica, etcétera.

En Holanda, la ley de 11 de abril de 1903, dictada con motivo de repetidas huelgas, modificó el artículo 274 del código penal, e impone pena de prisión hasta seis meses y multa hasta 300 florines contra cualquiera que estando al servicio de los ferrocarriles rehuse cumplir el servicio a que está obligado expresamente en virtud de un contrato de trabajo. Si la tentativa ha sido cometida por tres personas a consecuencia de un acuerdo, la pena puede elevarse hasta dos años. Si la huelga se produce, la pena se puede elevar hasta cuatro años.

En Suiza, la ley federal de 15 de octubre de 1897 aplica el artículo 57 del código penal que impone multa y destitución de los huelguistas de servicios públicos.

En Bélgica y en Suecia se castiga, igualmente, con penas severas a los con multa de 500 a 3.000 liras y con destitución a los agentes que en número de tres o mas abandonan el servicio.

En Bélgica y en Suecia se castiga, igualmente, con penas severas a los agentes de ferrocarriles que concertadamente abandonan el servicio, y en Suecia esta penalidad se extiende a todos los huelguistas de industrias que son para el país una necesidad vital, y cuando la cesación constituye un peligro público.

Al hacer estas citas no me lleva la idea de combatir las reclamaciones obreras, sino que quiero caracterizar lo que las huelgas ferroviarias significan, para que demos al problema toda la importancia que tiene.

Los señores socialistas quieren dar

les a los ferroviarios una función inferior a la que en realidad desempeñan. Ellos no ejercen una profesión igual a la que ejercen los obreros en otras industrias. Son algo más que eso: son factores de servicios públicos.

Ellos, señor presidente, cuando entran al servicio saben que no van a desempeñar un trabajo para un patrón determinado; saben que trabajan por los intereses nacionales y para el bien del país; saben que tienen en su mano la circulación, la producción y el consumo mismo de la riqueza; saben que tienen un poder inmenso en sus manos, y por eso estoy seguro de que han de ser los más cuidadosos y celosos defensores de la riqueza y de la prosperidad nacional.

En ese sentido es que digo que no es por leyes fragmentarias como ésta que vamos a resolver el problema que nos plantea la situación de los obreros ferroviarios, sino que debemos extender mucho más nuestra acción, tomando de las leyes extranjeras todas las mejoras que le acuerdan para acordarlas a nuestra vez a ese gremio y hacer así de él un elemento respetable, de orden, de paz y de progreso para nuestro país.

No se me olvida que, a la vez que ellos desempeñan función tan grande, pasan precisamente por condiciones de trabajo más duras que las de los obreros de las otras industrias, y que, en ese sentido, no sólo ya por la función que desempeñan, sino por las cargas de esa misma función, tienen el derecho de exigir de nosotros una ley que resuelva todos los problemas que agitan su mente en este momento y que responda a todas sus necesidades.

Señor presidente: no he de extenderme en mayores consideraciones. Veo que la hora es avanzada; considero que es un asunto que debemos resolver inmediatamente, porque si así no lo hiciéramos, correríamos el peligro de que esta ley no se sancionara jamás y que por hacer lo mejor, dejáramos de hacer lo bueno.

Tengo la sensación, señor presidente, de que hay que votar la ley tal cual viene del senado, porque responde a la voluntad casi total de los obreros ferroviarios. Sé, por manifestaciones del miembro informante de la comisión de legislación, que hay más de ochenta mil adhesiones en apoyo de la sanción de este proyecto de ley, y sé también, según las manifestaciones que me ha

Reunión núm. 12

CAMARA DE DIPUTADOS

Año 9 de 1915

hecho, que los que protestan no alcanzan sino a cinco o seis mil. De manera que hay plebiscito.

Sr. Roca. — Creo que hay un pequeño error, señor diputado.

Sr. de Tomaso. — Si, hay un error y de varios ceros.

Sr. Roca. — Se ha referido el señor diputado al señor presidente de la comisión de legislación.

Sr. Araya (R.). — Me he equivocado: al señor diputado Bas.

De manera que para mí existe un verdadero plebiscito de opinión de los obreros ferroviarios, y en ese sentido, creo que respondo a ese plebiscito votando el proyecto tal cual ha venido del senado, entendiéndolo, además, que, al proceder así, no le causo ningún agravio, porque si les causase agravios ellos lo hubieran hecho notar, y la mayoría, en vez de haber estado por la sanción del proyecto, hubiera estado en contra de ella.

Sr. Zaccagnini. — Lo han hecho notar, señor diputado, en varias oportunidades.

Sr. Araya (R.). — Y el señor diputado lo ha hecho notar también, leyendo algunas notas firmadas por algunos obreros.

Sr. Zaccagnini. — De instituciones.

Sr. de Tomaso. — La Fraternidad, que auna a todos los maquinistas y foguistas, está en contra del artículo 11.

Sr. Araya (R.). — Pero supongo que no va a hacerme creer el señor diputado de Tomaso que La Fraternidad comprende a todos los obreros ferroviarios!

Sr. de Tomaso. — Los más importantes: son todos los maquinistas y foguistas.

Sr. Araya (R.). — Todos los maquinistas y foguistas de La Fraternidad; pero dentro del número de empleados que tienen las compañías son, sin embargo, la minoría.

Sr. Bravo. — Pero es que hay otras instituciones, como la Federación obrera, la Liga ferroviaria argentina y otras.

Sr. Araya (R.). — No niego que haya descontentos al respecto, pero, sobre cien mil y pico que son los empleados que tienen a su servicio las empresas, hay ochenta mil que votan por

que se sancione la ley tal cual viene del senado, y he de creer que esa es la mayoría.

Yo no he hablado de una sociedad; he dicho que el número de los obreros ferroviarios llega a esa cantidad.

Sr. Zaccagnini. — Si todas las mociones han sido dadas como en el caso de las ochocientas firmas de Junín, que querían representar a obreros auténticos, mientras se trataba tan sólo de un alcoholista que envió un telegrama a la cámara, pretendiendo representarlos... *(Risas.)*

Sr. Araya (R.). — Si quiere el señor diputado Zaccagnini, le cedo el uso de la palabra.

Sr. Zaccagnini. — Discúlpeme el señor diputado.

Sr. Araya (R.). — Entonces me va a permitir que continúe.

Voy a terminar en seguida, pues será muy breve.

Creo, señor presidente, que respondo a un plebiscito de opinión, y en ese sentido doy mi voto sin ningún cuidado, y pienso que los señores diputados no deben dejarse presionar por las palabras pronunciadas por el señor diputado Zaccagnini al hacerles creer que pueden cometer, como decía él, una traición a los intereses ferroviarios. No hay nada de eso. Nosotros tenemos que votar esta ley, que no es, al fin y al cabo, la ley de jubilaciones y pensiones, sino la preparación de la ley que más tarde el congreso ha de dar, con mayor acopio de datos, con mayor conocimiento de la cuestión y resolviendo todos los problemas en ella contenidos.

Estos son, señor presidente, los motivos que he tenido y que tengo para prestigiar y votar el proyecto en discusión.

Vuelvo a repetir: mi anhelo sería que no sólo los obreros ferroviarios disfrutaran de la jubilación y pensión, sino todos los obreros, y entre ellos a la brevedad posible los del transporte marítimo, uno de los cuales, anciano, de 65 años, no descaba hoy otra cosa que poder seguir trabajando de práctico en el río y que, en virtud de una reglamentación del señor prefecto del puerto, tiene que dejar su trabajo, no obstante gozar todavía de plena salud y tener diez hijos que mantener.

Son injusticias sociales que hay que corregir.

Los obreros ferroviarios van a tener una legislación protectora antes que los otros obreros, y, en tal sentido, van a ser una clase privilegiada.

Preparen los señores diputados socialistas, junto con nosotros, una legislación para los otros obreros; hago votos por que sean los primeros y más decididos en trabajar en favor de todos los trabajadores del país, sin excepción alguna. Evitemos así los conflictos de la industria y del trabajo, y todos, argentinos y extranjeros, tendrán su socorro en las duras horas de la vejez

y auxilio en los momentos de desgracia por enfermedad o accidentes.

He dicho.

Sr. de Tomaso. — Pido la palabra.

Sr. Rothe. — Pido la palabra.

Hago indicación para pasar a cuarto intermedio, señor presidente, en virtud de lo avanzado de la hora y de que hay varios señores diputados que piensan tomar parte en el debate.

Sr. Presidente. — Invito a los señores diputados a pasar a cuarto intermedio.

Son las 7.20 p. m.