

42.ª SESION ORDINARIA. 4 DE SEPTIEMBRE DE 1913

PRESIDENCIA DEL DR. VICTORINO DE LA PLAZA

SUMARIO: I.—Asuntos entrados.

Observación del señor Senador Güemes con motivo de una solicitud de empleados de la Aduana y de otras reparticiones, referente al proyecto sobre casas para empleados públicos.

Indicación del señor Senador Esteves para que se lea una nota de empleados de ferrocarriles, sobre el proyecto de Caja de Pensiones y Jubilaciones.

II.—Continúa la consideración del proyecto creando la Caja de Jubilaciones y Pensiones para los empleados ferroviarios.

Señores senadores

Carbó
Crotto
Dávila
Del Valle Iberlucea
Echagüe
Esteves
Garramuño
Güemes
Irigoyen
Maciá
Malbrán
Olacoechea y Alcorta
Ovejero
Posse
Terán
Villanueva
Virasoro

En Buenos Aires, á los cuatro días del mes de Septiembre de mil novecientos trece, reunidos en su sala de sesiones el señor Presidente y los señores Senadores al margen consignados, con asistencia de los señores Senadores Albarracín, Castañeda Vega, Civit, Del Pino, González, Guinazú, Iturraspe, Labary, Mendoza y Ugarte, con aviso, y Peña, con licencia, dice el

Sr. Presidente—Está abierta la sesión con diez y seis señores Senadores presentes. Se va á dar lectura del acta de la anterior.

—Se lee y aprueba.

—Ocupa su banca el señor Ministro de Obras Públicas, doctor Carlos Meyer Pellegrini.

I

Sr. Presidente—Se va á dar cuenta de los asuntos entrados.

—Se lee:

—María Edelmira Quesada, solicita prórroga de pensión.

—A la Comisión de Peticiones.

—El Atenco Nacional solicita un subsidio de 25.000 pesos para contribuir á los gastos de su instalación.

—A la misma.

—Carmen del M. de Cascallares, Inocencia del M. del Mármol y Máxima Claudia del Mármol solicitan pensión.

—A la misma.

—Elvira Corvalán de Alvarez solicita pensión militar.

—A la de Guerra.

—Empleados públicos pertenecientes á las reparticiones siguientes: Aduana de la Capital, Impuestos Internos, Correos y Telégrafos, Resguardo, Administración de Contribución Territorial, Intendencia de Marina ó Intendencia Municipal de la Capital, solicitan la pronta sanción del proyecto en revisión sobre casas para empleados públicos.

Sr. Güemes—Pido la palabra.

La Comisión se está ocupando detenidamente de este asunto y le ha dado, como es natural, preferente atención. Uno de sus miembros está preparando el informe que en breve presentará al honorable Senado.

—A sus antecedentes.

—Se lee:

—El Presidente del Comité Ejecutivo del Primer Congreso Nacional del Niño, solicita del honorable Senado preste su apoyo al proyecto de ley presentado por el señor Diputado doctor Luis Agote.

—A sus antecedentes.

DESPACHOS DE COMISION

—La de Presupuesto se ha expedido en el mensaje y proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo, solicitando un crédito suplementario por 641.619 pesos moneda nacional, para reforzar algunos ítems del Presupuesto, de la Dirección General de Correos y Telégrafos.

—A la orden del día.

—La de Hacienda, en el proyecto en revisión, abriendo un crédito suplementario al Departamento de Guerra por pesos 73.653 12 moneda nacional, para pago de expedientes pertenecientes á ejercicios vencidos.

—A la orden del día.

—La de Obres Públicas en la solicitud presentada por el señor Norberto R. Fresco, representante legal del Ferrocarril Buenos Aires Ensenado y Costa Sud, referente á la construcción y explotación de una línea férrea desde el término de la línea Elizalde, al Sud, hasta empalmar en las cercanías de Lezama.

—A la orden del día.

ASUNTO PARTICULAR

—Varios empleados de ferrocarriles hacen observaciones á la ley de jubilaciones de empleados ferroviarios.

Sr. Esteves—Pido la palabra.

En esa nota de los empleados ferroviarios se hacen observaciones á la ley que actualmente se discute en esta Cámara. En consecuencia, creo que es la oportunidad de que se dé lectura de ella, y hago indicación en ese sentido.

—Apoyada.

Sr. Presidente—Se va á leer.

—Se lee:

Buenos Aires, Septiembre 4 de 1913.

Al honorable Senado:

Los que subscriben, empleados del Ferrocarril Pacífico, haciendo uso de petición, respetuosamente exponen:

Refiriéndonos á la ley de jubilación, con excepción de unos cuantos, todos los empleados de esta empresa no estamos conformes.

Puesto que se dice que ella viene á favorecerlos, venimos á dejar constancia de los perjuicios que el tal proyecto nos causa.

En primer lugar, los empleados de oficina no han pedido esa ley; sólo dos individuos de cada empresa se han arrogado tal derecho en nombre de todos, sin haber pedido á ninguno opinión al respecto—fué un hecho clandestino; —porque ellos son los únicos beneficiados por la ley, en cualquier forma que se dicte, que se retiran de la empresa con un alto sueldo, y que para los que quedamos trabajando no es más que una cadena que nos sujeta por el cuello disfrazada con el nombre de «Ley de Jubilación».

Ante todo, nosotros no prestamos servicios públicos, porque el hecho de que se deje sin hacer una nota ó cuenta ó un plano, sin terminar de un día para otro, no causa perjuicio alguno, no es dejar un tren parado en la mitad de la vía, como sucedería con el trabajo de un maquinista, foguista ó señalero, nosotros somos empleados necesarios para la industria ferroviaria; pero para servicios privados, no públicos. Por tal concepto podemos que nos alcance á nosotros la ley de jubilación, corresponde á aquellos empleados cuyos servicios son de interés general. Nosotros estamos conformes con los beneficios que actualmente nos dispensa la empresa á cuyo alcance no llegará nunca la ley de pensiones.

Los préstamos que las empresas concedían á sus empleados, y que son más de mil en esta empresa que gozan de ese beneficio; en adelante será suprimido. Ese precioso renglón que no puede equipararse con ninguna jubilación del mundo; pues todo empleado era dueño de un hogar donde podía descansar á su vejez, sin tener que andar errante de un punto á otro, y á la vez que se iba capitalizando su propiedad para sus hijos; el único progreso del empleado, nos lo acaba de matar esa ley. De hoy en adelante ningún empleado será dueño de una vivienda; porque las empresas no le facilitarán préstamos y el empleado no puede adquirirla con el modesto sueldo que gana y como es sabido, no hay quien le hipoteque la jubilación para construir su hogar.

Tendremos jubilación, es cierto; pero es cierto también que viviremos peor que antes. Pues bien, los empleados que tenemos préstamos ya nos consideramos jubilados, pues debido á que estamos desempeñando nuestra casa, viviremos al día y aun con dificultad; no podemos, por lo tanto, permitir que se nos desuente nada de nuestro sueldo. ¡Si apenas nos alcanza! Si á las empresas no se les gravara con una contribución sobre el monto de los sueldos de sus empleados, haciendo el aporte á la Caja, aumentando las tarifas, tal vez podríamos esperar remuneración de nuestro trabajo; pero en la forma que se trata, es imposible, porque se aumentan nuestros sueldos, se le aumenta á la vez el impuesto; como comprenderá esa honorable Cámara en adelante nuestros aumentos serán suprimidos.

Por último, el empleado que lleva en la empresa 10 ó 12 años de servicios, con un sueldo demasiado exiguo para mantener á su familia, de lo que no ha podido ahorrar un centavo; si, por razones de economía ú otra cualquier causa, la empresa lo destituye, se encuentra en la calle sin dinero, tal vez ya viejo para emprender nuevos rumbos, aun tiene que dejar las únicas economías que ha hecho á beneficio de la Caja, lo que le ha costado infinidad de privaciones, lo que sería siquiera un alivio para él, para su mujer y sus hijos. ¡Hasta eso se le quita!

Es decir, que ya no tiene casa, no tiene sueldo suficiente para vivir, no tiene aumentos, no ve más que una luz allá á lo lejos, con el nombre de jubilación, que, por cualquier incidente, ésa se apaga y no tiene nada. Esa es la ley de jubilación de la que algunas personas han hecho tanto alarde, pintándola como el «Mesías» prometido, y que, en realidad, estudiada á fondo, no es más que una desgracia para los empleados de oficina de las empresas ferroviarias.

Por lo tanto, rogamos á esa honorable Cámara, quiera tener en cuenta estas consideraciones, antes de sancionar en definitiva la ley de jubilación.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

César López—J. J. Howard—A.
D. Davison. (Siguen las firmas.)

Sr. Del Valle Iberlucea—¿Cuántas firmas?

Sr. Presidente—Son muchas, señor Senador.

Continúa la consideración de la orden del día. Estaba en discusión el artículo 5.º y había solicitado la palabra el señor Senador por la Capital; por consiguiente, puede hacer uso de ella.

II

Sr. Del Valle Iberlucea—Señor Presidente.

El artículo 5.º, ha sido discutido en la sesión anterior, en una forma amplísima, y no sólo este artículo, sino también el correlativo, esto es el artículo 7.º. Corresponde, en consecuencia, que, estando yo como miembro de la Comisión de Legislación, en disidencia con mis honorables colegas, acerca del agregado al inciso D, exponga los fundamentos de mi disidencia. Lo haré en una forma general, refiriéndome á todo el contexto del artículo 5.º, para evitar una extensa exposición y no robar así un «tiempo precioso» á la honorable Cámara, que necesita para sus deliberaciones.

En el seno de la Comisión, yo adopté, y debo declararlo públicamente, señor Presidente, una norma de conducta que tendía á conseguir la sanción de esta ley dentro del presente período ordinario de sesiones. Fué por estas razones fundamentales que yo no quise, aparte de otras razones también fundamentales, admitir ninguna modificación al proyecto de ley que había venido en revisión de la honorable Cámara de Diputados. Pero, desde el momento en que el despacho de la Comisión ha sido modificado, me considero en el deber de aceptar una modificación propuesta en la sesión anterior, modificación que se refiere á la supresión del impuesto á los pasajes, que, por esta ley, se crea.

En verdad, señor Presidente, este impuesto no debe admitirse, sobre todo desde el instante que le hemos quitado su carácter público á la Caja de Jubilaciones y Pensiones de los Empleados y Obreros Ferroviarios. Entonces corresponde que el público, en general, no contribuya á la formación de esta caja. Si esta caja hubiera tenido un carácter nacional, habría sido admisible la imposición de una contribución

al pueblo de la República, para formar, con el concurso de los empleados y de las empresas el fondo de la jubilación.

Habíase calculado, señor Presidente, en dos millones y medio de pesos nacionales la cantidad que podría producir este impuesto, cantidad que era necesaria para integrar la de ocho ó nueve millones, que es la indispensable para hacer frente á la jubilación de los empleados ferroviarios.

En el seno de la Comisión se dijo que el cálculo de la Subcomisión de Legislación de la honorable Cámara de Diputados había sido erróneo, pues el cálculo habíase efectuado respecto de todos los pasajes de primera en general, y no teniendo en cuenta que sólo pagarían el impuesto los pasajes que excedieran de un peso moneda nacional. En el seno de la Comisión, yo manifesté que, á pesar de este error de cálculo, no admitiría la modificación propuesta por el señor Ministro de Obras Públicas, creyendo que con los aportes de las empresas y de los empleados, podía alcanzarse á la cantidad indispensable para cubrir las jubilaciones.

Sí, yo estoy de acuerdo en la supresión de este impuesto, que iba á recaer sobre el público para beneficiar al país, es cierto, pero también á las empresas y á los obreros y empleados ferroviarios, no estoy, en cambio, de acuerdo en sustituirlo con el nuevo impuesto que propone el señor Senador por Entre Ríos y que en la sesión anterior admitía el señor Ministro de Obras Públicas.

Podrá decirse, señor Presidente, que el aumento de las tarifas no importa una contribución. En verdad, no es una contribución directa, pero puede afirmarse que es un nuevo impuesto indirecto, una gabela más que deberá recaer sobre el comercio y la industria, el trabajo y la producción del país. La política ferroviaria de nuestro país, debe tender á conseguir que las empresas disminuyan sus tarifas para favorecer á la producción nacional, puesto que el interés de ésta es en realidad el interés supremo de la República.

El Poder Ejecutivo ha guardado, en general, sobre este punto, una actitud imprevisora ó negligente, dejando ha-

cer á las empresas ferroviarias, y ahora, cuando llega el momento de dictar una ley que pueda favorecer los intereses del país, mejorando la situación de los obreros y empleados ferroviarios, el mismo Poder Ejecutivo nos viene á decir que para realizar esta obra justa de la jubilación de dichos empleados, corresponde elevar las tarifas, autorizar á las empresas para elevar las tarifas siempre que la nueva tarifa adicional no exceda de un 3 %. Este aumento de las tarifas sobre las cargas y sobre las encomiendas, decía el señor Ministro, va á representar alrededor de 2.700.000 pesos oro, cantidad con la cual podrá cubrirse el fondo de pensiones desde que los tres millones y medio que debe producir el impuesto á los pasajes, no debe ya calcularse, de admitirse—como lo admitirá la honorable Cámara—la supresión de este impuesto.

Yo sostengo que el comercio y la industria, la producción y el trabajo—desde el momento que esta Caja ya no tiene el carácter de institución nacional, que esta Caja será de propiedad de los empleados ú obreros ferroviarios y de las empresas,—no deben en ninguna forma contribuir á la formación de ella. En las sesiones anteriores se afirmó que esta caja sería la propiedad de los empleados y las empresas, y de consiguiente yo no veo por qué hemos de hacer contribuir á un tercero que no es condueño de esta Caja de Pensiones y Jubilaciones. Si le imponemos al país la obligación de contribuir con el aumento de los fletes sobre las cargas y encomiendas á la formación de esta caja, vamos á detener la expansión económica de la República, que ya perjudicada ha sido por las empresas ferroviarias en virtud del monopolio del tráfico que estas empresas ejercen con un limitadísimo control de parte del Poder Ejecutivo.

Yo creo que debemos suprimir todo impuesto directo ó indirecto al país en general, ó en particular, á la producción, á la industria y al comercio, para hacer que, dado el carácter particular de esta Caja, solamente contribuyan á su formación los empleados y obreros por una parte, y las empresas por la otra. Además de las razones que acabo de indicar, hay un motivo de carácter financie-

ro que justifica esta manera de ver, por cuanto con el descuento del 5 % sobre los sueldos y los salarios de los empleados y los obreros, y la cantidad igual que deberán aportar las empresas, tendríamos un fondo suficiente para pagarse las pensiones ó jubilaciones. Sucedería esto en realidad, siempre que mantuviéramos el despacho de la Comisión en cuanto al descuento de los sueldos y salarios de los empleados y obreros y el aporte de las empresas, esto es, si fijáramos la cantidad del 5 %, en vez del 3 %, como establece el contraproyecto.

La Comisión de Legislación, siguiendo en esto á la Subcomisión de la honorable Cámara de Diputados, había calculado que este 5 % habría de dar alrededor de 5.000.000 de pesos moneda nacional; pero yo, después del despacho de la Comisión, he conseguido datos que me parecen fehacientes, los cuales me permiten asegurar que las cantidades provenientes por este concepto serán mayores. En efecto, según la planilla que tengo aquí, la cantidad que por sueldos paga el Ferrocarril Central Argentino es de \$ 7.875.269 oro; la que paga el Ferrocarril del Sud, es de \$ 7.345.690; la que paga el Oeste, es de 2.624.936; la que paga el Pacífico es de 5.294.340; en fin, para no molestar la atención de la honorable Cámara no leeré las cantidades correspondientes á las demás empresas. Sobre la cantidad total de los sueldos, el 5 % de descuentos de los empleados y obreros importaría pesos 1.498.439 oro, ó sean pesos 3.405.502.31 moneda nacional. Ahora bien, como la cantidad que deberían aportar las empresas sería equivalente á esta suma, resultaría entonces que tendríamos en virtud de este descuento del 5 % la cantidad de \$ 7.000.000, que irían á formar el capital inicial de la Caja de Pensiones y Jubilaciones.

Si á esta suma agregamos la de \$ 500.000 que habría de obtenerse en virtud de lo expresado en el inciso B del artículo 5.º, resultaría que tendríamos un capital suficiente para hacer frente á la Ley de Jubilaciones y Pensiones. El 18 % que todos los financieros y especialistas en la materia calculan para garantizar el éxito de una Caja de jubilaciones y pensiones. Para conse-

guirlo hay que agregar la suma á que se refiere el último párrafo del inciso C, que dispone que los empleados y obreros actuales deberán entregar la mitad del primer sueldo mensual en veinticuatro mensualidades. Por este concepto asegúrase á la Caja alrededor de 10 ó 12 millones de pesos oro en dos años. Además habría que agregar las sumas indicadas en el inciso E. En consecuencia, con exceso tendríamos el capital necesario para que la Caja pudiera pagar á los empleados el monto de su pensión. Quiere decir entonces, que no hay razón alguna para obligar al contribuyente ó consumidor á concurrir á la formación de esta Caja, porque, aparte de las razones de orden general que he expuesto, existen éstas de carácter financiero.

Bien, señor Presidente. Entiendo que el señor Ministro de Obras Públicas, en una sesión anterior, reconoció que el Estado tenía derecho para imponer á las empresas la obligación de contribuir á la formación de esta caja; pero, en cambio, las empresas han sostenido que el Estado no tenía el derecho de obligarles á traer ese aporte. Estas empresas han argumentado sosteniendo que en virtud de la ley Mitre están obligadas sólo á pagar el 3 % sobre sus utilidades, con exclusión de todo otro impuesto nacional, provincial ó municipal.

Habría que decir, señor Presidente, que la ley Mitre no excluye á las empresas de aquellas obligaciones impositivas que crea necesario establecer el Estado. La ley Mitre tuvo por objeto determinar las condiciones en que el Gobierno haría las concesiones ferroviarias, y determinó también, para el mayor fomento de la producción, que este tres por ciento sobre las utilidades que debían aportar las empresas sería destinado al fondo de puentes y caminos que cruzaran las líneas de las empresas.

En una sesión anterior yo decía que en mi concepto esa contribución ó aporte de las empresas, no constituye realmente un impuesto, y como yo no tengo la ciencia infusa, he de recurrir á la opinión de un distinguido financiero para determinar el alcance del impuesto. Leroy-Beaulieu define el impuesto como la cuota que paga cada contribuyente para el sostenimiento de la carga pú-

blica. Ahora bien, yo me pregunto si este aporte de las empresas para la formación del fondo de caminos tiene por objeto realizar un servicio de Estado, al cual están obligados todos los contribuyentes. En verdad que no, por cuanto los beneficios no son de carácter general, sino particular para las empresas, pues la reparación, construcción de puentes y caminos favorece al intercambio de la producción, que es necesaria para el desarrollo progresivo de los ferrocarriles de estas empresas.

Han agregado, además, las empresas, que hay un contrato por el cual se las exime de todo impuesto nacional, provincial ó municipal, pero, en mi opinión el Estado no puede, jamás, desligarse de facultades que son inherentes á su propia soberanía. No he de repetir aquí, ahora, la discusión suscitada en el parlamento francés, precisamente sobre la ley de retiro de los ferroviarios, y que versaba acerca de si el Estado tenía ó no la obligación de respetar contratos y concesiones de las empresas; pero debo afirmar que, siendo una concesión, no un contrato en realidad, sino un acto de soberanía del Estado, puede, por una ley, modificar las condiciones establecidas por él, en una ley anterior.

Esta es la opinión de políticos y estadistas tan distinguidos como Barthou y Straus. La ley de concesiones vigentes favorece, de una manera extraordinaria, á las empresas ferroviarias, y, al discutirse en el honorable Congreso, varios Diputados y Senadores manifestaron la necesidad de proteger á las industrias de transportes de nuestro país, que eran elementos de primer orden para nuestro progreso.

Sin embargo, el autor de la ley, al fundarla, tuvo ocasión de manifestar que convendría cambiar la política financiera ó impositiva que nuestros gobiernos habían seguido respecto de las empresas ferroviarias. Yo me permitiré leer, señor Presidente, estas palabras de Emilio Mitre, que dicen así: «Es, entonces, llegado el momento de que, sin apartarnos de la política de estímulo y de fomento de estas compañías, que tanto contribuyen al progreso del país, hagamos recaer sobre ellas las mismas obligaciones de carácter fiscal que pesan sobre los contribuyentes de la Nación,

haciéndolas concurrir con una parte de sus utilidades al sostenimiento de la administración pública. He creído que la mejor forma de aplicar este gravamen, es hacerlo recaer sobre las utilidades de las empresas, iniciando de este modo una legislación tributaria basada en el impuesto á la renta, que es una base de imposición adoptada en naciones más adelantadas que nosotros y que tiene sanción casi universal.»

Ahora bien; considero que esta política, á pesar de dicha ley, no ha sido iniciada todavía en nuestro país, porque, repito, la contribución del 3 % sobre las utilidades de las empresas que ella les impone, no es, en realidad, un impuesto, desde que está destinado para la reparación de puentes y caminos que cruzan las vías férreas. Habría que iniciar esta nueva política fiscal, de modo de gravar la renta, los dividendos que producen las grandes empresas ferroviarias de nuestro país; mas ahora no estamos discutiendo—podría objetarse—una ley que tienda á este propósito, sino un proyecto de jubilación; pero yo digo que éste sí es el momento de obligar á las empresas á que destinen una parte de las entradas á la formación de esta Caja, porque el fin de ella es favorecer los intereses generales de la República y no sólo los de la clase trabajadora.

Iba diciendo que, en verdad, esa nueva política fiscal no había sido iniciada por la ley Mitre, porque ella concede á las empresas ferroviarias, un beneficio considerable, en compensación de este 3 % que deben aportar para el fondo de caminos. En efecto, durante 40 años, las empresas están eximidas de pagar derechos de Aduana por la importación de materiales destinados á la construcción de sus vías férreas, estaciones, etc. Quiere decir que ha habido una compensación que ha beneficiado, pura y exclusivamente, á las empresas. Si sacáramos la cuenta de lo que han aportado al fondo de caminos, por concepto del 3 %, y de aquello que han dejado de pagar al Estado, por el impuesto de importación, resultaría un saldo favorable para las empresas y perjudicial para los intereses del país; de manera que sería el caso, y creo que es posible en virtud de la plena soberanía que tiene la Re-

pública y porque, en materia de orden público, no hay derechos adquiridos, de modificar esta ley para evitar que las empresas continúen colocándose en una situación excepcional, aprovechando de la riqueza del país en beneficio propio.

Quería expresar estas ideas generales respecto del artículo 5.º de este proyecto, para referirme, ahora, á los fundamentos de mi disidencia con la mayoría de la Comisión de Legislación, respecto del agregado formulado por ella. El agregado al inciso D, establece que, respecto de las empresas que no rinden, como dividendo, el 4 %, el Poder Ejecutivo queda facultado para convenir el monto y la forma de su contribución, siendo entendido que ésta no podrá ser nunca menor que la de sus empleados.

Disiento yo con la mayoría de la Comisión respecto de este punto, por varias razones que tuve oportunidad de exponer en su seno y en presencia del señor Ministro de Obras Públicas; pienso, señor Presidente, que ésta no debe ser una ley de excepción, sino de carácter general que rijan para todas las empresas, cualesquiera que sea su situación económica ó financiera. Pienso, por otra parte, que ésta es una ley básica y que si de su ejercicio resultaran algunos inconvenientes, podrían ser corregidos ó rectificados por la ley orgánica ó reglamentaria que deberá dictar el honorable Congreso en virtud de una de las disposiciones de este proyecto; y pienso, por último, que en nuestro país no hay compañías ferroviarias en una situación crítica para las cuales sea necesario establecer esta excepción respecto de la forma de la contribución.

Hay que tener en cuenta, señor Presidente, que ninguna de las grandes empresas de nuestro país, sea el Central Argentino, el Sud, el Oeste ó el Pacífico, encuéntrase en una situación crítica; como es público y notorio, dan utilidades, buenos dividendos que arrojan una cantidad considerable de oro de nuestro país al extranjero, generalmente á Inglaterra. En cambio podría decirse que otras compañías no se encuentran en una situación ventajosa por razones especiales y, sobre todo, por esa situación del mercado monetario de que nos hablaba el señor Ministro de Obras Públicas, en una sesión anterior. Pero hay

que tener en cuenta, aparte de otros detalles—á los que tendré ocasión de referirme en seguida,—que las empresas que quizá podrían encontrarse en semejante situación financiera, forman parte del sindicato Farquhar, y vienen así á ser como tentáculos de este inmenso pulpo que trata de extenderse por todo el territorio de la República, para chupar su sangre, que es la riqueza de la producción nacional.

El Ferrocarril Central Córdoba y el Córdoba y Rosario están arrendados por el sindicato Farquhar, y en condiciones de arrendamiento, si bien por una locación por diez años, se encuentra el Ferrocarril Provincial de Santa Fe y lo mismo están arrendados á dicho sindicato el Ferrocarril de Entre Ríos y el Noroeste Argentino. Por último, señor Presidente, el Ferrocarril del Rosario al Puerto Belgrano creo que es propiedad exclusiva del sindicato Farquhar.

Ahora bien, cuando este sindicato, que dispone de grandes capitales, ha iniciado un sistema especial de explotación ferroviaria en nuestro país, para acaparar todas las líneas que le sea posible para evitar en algunas zonas la concurrencia de otras empresas, no podremos llegar á decir que dichas compañías se encuentran en una situación difícil, amparándolas en consecuencia con la excepción de no contribuir á la formación de la Caja, sino en la forma que determine oportunamente el Poder Ejecutivo de la República.

Si no recuerdo mal, quienes han sostenido en el seno de la Comisión que esas empresas estaban en una mala situación financiera, fueron los representantes de los Ferrocarriles Entrerrianos y del Rosario al Puerto Belgrano. Ahora bien, tengo yo aquí, señor Presidente, el informe presentado por el señor Director á los accionistas del Ferrocarril Entrerriano, el 31 de Diciembre de 1912. En ese informe se dice que desde Julio á Diciembre de 1912 las utilidades fueron 93.602 libras esterlinas, en números redondos, y, á renglón seguido, afirmase que, después de las crisis habidas en el país por razones especiales, la cantidad de las entradas producidas en los últimos nueve meses, ó

sea de Julio de 1912 á Marzo de 1913, ha aumentado en una forma bastante considerable, pues han sido de 447.000 libras, en tanto que en los mismos meses del año anterior sólo fueron de 375.000 libras. Esto ha permitido distribuir un dividendo provisorio. Y por fin, en el mismo informe se dice que la conexión por el ferry-boat Noreste Argentino y del Ferrocarril Central del Paraguay, con el Ferrocarril de Entre Ríos, traerá un aumento de tráfico con Buenos Aires, lo que permitirá seguramente, aumentar las utilidades de la empresa. Esta es la situación del Ferrocarril de Entre Ríos.

En cuanto á la situación del Ferrocarril de Rosario á Puerto Belgrano, entiendo que el Estado no debe cargar con las consecuencias de una mala ubicación de la traza férrea de esa empresa. Si se halla en malas condiciones financieras será porque sus líneas atraviesan una zona ya servida por otro ferrocarril, pero, de todas maneras, este ferrocarril pertenece al Sindicato Farquhar y no debemos beneficiarlo, sino recargarlo con las mismas obligaciones que establecemos en general para todas las empresas ferroviarias. Lo debo decir, por otra parte, que la contribución que debieran aportar para la Caja de Pensiones y Jubilaciones estas empresas no importan una cantidad que pueda comprometer su suerte comercial. En efecto, según cálculos que tengo aquí el Ferrocarril de Entre Ríos tendrá que entregar, en concepto del 5 %, 31.001 pesos oro sellado y el Ferrocarril del Rosario á Puerto Belgrano, 14.517 pesos oro sellado. Esas cantidades, para empresas tan importantes como son las nombradas, no puede representar una carga que las lleven á una inminente bancarrota. Es peligroso, señor Presidente, establecer excepciones de esta índole en una ley de carácter general que debe funcionar con una precisión matemática, pues eso sería abrir las puertas para que se pudiera burlar la ley en determinadas condiciones. En efecto, sería difícil para el Poder Ejecutivo, establecer cuando las empresas dan ó no dan el 4 % como dividendo, habiendo, como hay, compañías que tienen un doble capital, ó sea un capital en acciones y otro en obligaciones, pues habría que preguntarse si

el cálculo se hacía sólo sobre el capital en acciones ó sobre el capital en acciones y obligaciones.

Entre otras compañías tenemos la Compañía General de la Provincia de Buenos Aires con un capital de treinta y cinco millones de francos en acciones y de doscientos millones en obligaciones. Ahora resulta, según mis datos, que á estar á los libros que lleva en Francia, da más del 4 % de utilidades, porque, para distribuir el dividendo, se hacen cálculos sobre el capital en acciones, pero, según su contabilidad, llevada en la República, el dividendo no llega á esa cifra, porque el cálculo se hace sobre el capital en acciones y el capital en obligaciones. Es necesario que la ley evite el peligro de que las compañías burlen el interés de la República.

Acaso podrá decirse, que, de acuerdo con el artículo 9.º, si mal no recuerdo, de la ley Mitre, el Gobierno tiene derecho de intervenir en las empresas, pero para eso es necesario que se reunan determinados requisitos: que los gastos de explotación no excedan del 60 % y que el promedio de las entradas brutas durante tres años consecutivos sea mayor del 17 %. De manera, pues, que este artículo, si bien permite la intervención del Estado para disminuir las tarifas, importa autorizar á las empresas que se coloquen en una situación especial respecto de su explotación, situación que hace difícil la ingerencia del Poder Ejecutivo acerca de este punto; no hay duda de que las empresas, aún las más poderosas, realizan estas maniobras en nuestro país. Una de estas empresas, la del Ferrocarril del Pacífico, por ejemplo, alega que en los últimos tiempos no ha dado el 4 % del dividendo; pero no se toma en cuenta que hay razones poderosas que han determinado esta situación. Hay que tener en cuenta que la empresa del Ferrocarril del Pacífico sin necesidad de emitir nuevas obligaciones ó acciones, ha realizado una porción de obras, construcción de ramales, pasos á nivel, estaciones, etc., etc., únicamente con las utilidades que ha percibido en virtud de su actividad económica. Tengo aquí datos precisos, que no leeré para no fatigar la atención de los señores Senadores, que revelan perfectamente cómo estas empresas destinan sus utilidades á

estos objetos, haciendo imposible la intervención del Estado para la reducción de las tarifas. Si esto ocurre con una empresa poderosa como la del Pacífico, con más razón ocurrirá respecto de esas compañías que se ha dado en admitir que se encuentran en situación crítica.

Bien; yo no creo que ningún señor Senador podrá atribuir estas manifestaciones á una injusticia de mi parte; pero he de apoyar estas manifestaciones sobre una cita de un distinguido economista argentino: quiero referirme á Alberto Martínez, el cual, en su obra sobre «La Argentina en el siglo XX», refiriéndose á las empresas, dice: «Hay que tener en cuenta que á fin de no herir la susceptibilidad del Estado ó bien para justificar de su parte exigencias en cuanto á la reducción de las tarifas, ciertas compañías no acusan sino un producto neto inferior á la realidad, haciendo pasar una parte de su producto á las cuentas de reservas ó de amortización. Con este mismo fin inmovilizan igualmente en compras de terrenos ó construcción de inmuebles sumas considerables. En cuanto á las tarifas son todavía muy elevadas, como sucede siempre cuando una explotación está al abrigo de la concurrencia.» ¡Y parece ser que todavía en vez de reducir las quieren elevarlas más para perjuicio de la producción nacional!!!...

He de terminar manifestando que de ninguna manera debemos admitir esta excepción respecto de las empresas que no den el 4 %, reconociendo el perfecto derecho que tiene el Estado, el Gobierno de nuestro país para imponerles la obligación de contribuir en iguales partes en forma proporcional á su capital, al monto de los sueldos que pagan á la formación de la Caja.

Algunas empresas han venido en queja á la Comisión de Legislación, sosteniendo que no se estableció una igualdad de contribución, diciendo que las unas eran pobres y las otras ricas; pero no tienen en cuenta que la cantidad que en este concepto del 5 % deberán aportar á la formación de la Caja, estará en relación con su capital y utilidades y también con los sueldos que paguen á sus empleados y obreros.

No podemos aceptar, diré, repitiendo las palabras del miembro informante de

la Comisión de Legislación de la Cámara de Diputados, este criterio porque, de aceptarlo, «mañana vendrán las empresas y nos dirán que no pueden haber tinglados porque sus fondos no les alcanzan; nos agregarán que en vez de tener veinte empleados, van á tener dos solamente, para la atención de un conchoy, porque sus recursos son insuficientes; nos dirán que van á tomar aprendices para dirigir sus máquinas, porque los maquinistas diplomados cuestan muy caros, y todo porque las empresas manifiestan que no tienen recursos ni están en condiciones para mejorar estos servicios».

«Es preciso hablar claro y no confundir; es preciso establecer que cuando una empresa viene á solicitar una concesión del Estado Argentino, lo hace contando con los recursos necesarios y para prestar servicios en las condiciones de seguridad y estabilidad, para que todos los intereses estén garantidos, debiendo previamente conocer todos los gustos y todas las exigencias que su situación debe imponerles, para en seguida venir á solicitar la concesión, y no presentarse más tarde á exigir sus beneficios, sin dejar ninguna de sus ventajas».

He terminado.

Sr. Echagüe.—Pido la palabra.

Ya he manifestado en otra oportunidad las razones que tuvo la Comisión en mayoría para modificar la forma de contribución establecida para las empresas por el proyecto venido en revisión; fueron motivos de consideración respecto de aquéllas que no daban un rendimiento del 4 %, y en cuyas condiciones se encontraban no sólo el Ferrocarril de Rosario á Puerto Belgrano, sino también varias otras líneas que no daban dividendo alguno, según la información oficial suministrada por la Repartición correspondiente.

Estando, pues, algunas empresas en tales condiciones, la Comisión no podía concordar con el criterio del señor Senador por la Capital, que proponía se mantuviera el inciso tal cual se había sancionado en la Cámara de Diputados, dejando que la experiencia de su cumplimiento presentara los defectos que pudiera ofrecer, los cuales se subsanarían después, cuando se dictara la ley orgánica.

Indudablemente, no habría dificultad en aceptar esta postergación respecto de aquellos puntos sin trascendencia, que fuera indiferente tratarlos ya ó después, pero no respecto de aquellos que, sancionados ahora, pudieran dar lugar á consecuencias sensibles. Los inconvenientes del temperamento por el cual optaba el señor Senador, se presentan, desde luego, de relieve, con sólo considerar que, convertido en ley este proyecto, dentro del término de sesenta días, las empresas debían iniciar sus aportes; circunstancia que, posiblemente, hubiera determinado en las que no se encontraran en buenas condiciones económicas, esfuerzos y sacrificios que podrían redundar en perjuicio de sus intereses, empeorando su situación; y, ¿para qué dar lugar á que se produzcan estas perturbaciones cuando era posible encontrar y ofrecer una fórmula que consultara mejor la situación relativa de cada una de ellas?

Es de simple buen sentido, señor Presidente, prevenir los perjuicios, y no sería discreto dejar puertas abiertas que faciliten su entrada, á título de que se cuenta con el recurso para remediar después el mal; lo mejor es evitar que éste se pueda producir, porque si bien los remedios pueden curar una enfermedad, no alcanzan á evitar las molestias, ni llegan á reparar los estragos que en la salud la enfermedad haya podido producir.

Sr. Maciá.—Pido la palabra.

Tengo necesidad de hablar, primero porque necesito referirme á algunas de las modificaciones que me he permitido presentar en Secretaría de las que me ocuparé después en detalle, y porque creo, es de justicia, rectificar ciertas opiniones, aquí vertidas, que podrían perturbar el juicio enormemente.

El señor Senador por la Capital deduce, de la supresión de las palabras «como institución del Estado», en el artículo primero, que no hay derecho ni para establecer el impuesto á los pasajes, ni el que se proyecta en el artículo 6.º sobre las cargas y encomiendas.

Es necesario insistir sobre cuál es el pensamiento de los que hemos opinado que no debe ser esta Caja una institu-

ción del Estado, en el sentido de que esté incorporada al Tesoro de la Nación, y que éste sea responsable de su éxito y esté obligado á seguir sus eventualidades. Hemos declarado que es una institución de la ley, bajo la superintendencia del Estado, y este carácter especial es suficiente para explicar por qué es lógico que busquemos recursos, pedidos á los que necesitan de los ferrocarriles para contribuir á esta institución, en la que están representados, por la superintendencia del Estado, que ninguna garantía mejor pueden tener.

Entrando á la parte financiera del proyecto, creo que hay equivocaciones lamentables. Creo que el impuesto á los pasajes era insuficiente, sobre todo después de la cláusula de que pesara sólo sobre los mayores de un peso. He pedido modificaciones en que voy á insistir, y, especialmente, en que se reúnan recursos que creen una situación sólida á la Caja. Dentro de este propósito hemos presentado las modificaciones.

Y bien, señor Presidente, llego á un orden de consideraciones que son un poco delicadas.

Es muy socorrido el sistema de desacreditar á las empresas, de echar sobre ellas responsabilidades que no tienen, de considerarlas como expoliadoras del país, y es muy comprometido ser defensor de las empresas, porque se piensa y se dice, que los intereses de éstas son los que mueven á sus defensores, sobre todo en este honorable Congreso. Y bien, señor Presidente, al toro hay que tomarlo por las astas; es un deber afrontar la injusta inculpación; yo voy á defender á las empresas hasta donde es justo y razonable, como las he atacado y he de atacarlas también, cuando sea justo.

Yo no desprecio, pero tampoco temo á las inculpaciones anónimas y malevolentes; creo que se debe defender á las empresas en lo que sea razonable, porque son dentro de nuestro país, una industria, no solamente de las más importantes, sino uno de los factores más poderosos y vitales de nuestra comercio y desarrollo. Merecen, pues, ser tratadas con el respeto que las demás industrias reclaman, con el mismo interés que todo factor de progreso merece.

Septiembre 4 de 1913

CAMARA DE SENADORES

42.ª sesión ordinaria

¿Por qué hemos de hacer entonces un crimen de la defensa de las empresas?

Con este espíritu de equidad y de justicia, yo voy á rectificar muchas opiniones vertidas por el señor Senador por la Capital.

Dice que se les ha hecho á las empresas una gran regalía al dictar la ley Mitre, porque ésta las exonera de impuestos sólo en compensación de la insignificancia del 3 % de las utilidades, agregando que éste no es un impuesto, porque es un servicio de las mismas empresas. Hay aquí un doble error de hecho y de derecho. ¿Quiere decir, que el impuesto de limpieza que la Municipalidad me cobra, no es un impuesto porque me hace el servicio de sacarme la basura?; y el de alumbrado, no es tampoco un impuesto porque me hace el favor de alumbrarme?; ¿que la contribución directa y todos los demás no son impuestos, porque me hacen el favor de darme justicia, policía, garantía? A mi entender no hay ningún impuesto que no sea el equivalente de un servicio, que no tenga por objeto una utilidad común, perfectamente definida, y de no ser así, no es impuesto, sino una exacción. Teorías y clasificaciones aparte, el hecho real es éste: impuesto que no llena una necesidad pública es injusto; satisfacer una necesidad, es prestar un servicio que hace justo el impuesto.

Sr. Del Valle Iberlucea — Hay que distinguir entre el impuesto y el servicio.

Sr. Maciá — Yo no distingo, porque todo impuesto...

Sr. Del Valle Iberlucea — El derecho viejo distingue.

Sr. Maciá — ...lleva implícita la obligación de prestar un servicio y porque no hay derecho para establecer un impuesto cuando el Estado no ha de retribuir en forma de servicio lo que ese impuesto importa. En una palabra, el impuesto es la suma que entra al tesoro para la atención de las necesidades. El Estado no tiene necesidades; los que tienen necesidades son los que constituyen el país; los habitantes, las industrias y el comercio. Todos los impuestos que el Estado crea son para ellos, son para llenar sus necesidades y, por consiguiente, para retribuirles y ha-

cerles un servicio. Esa es en el hecho y en el derecho la verdadera doctrina.

Y se dice que no se les cobra á las empresas un impuesto como la ley Mitre lo define, porque es en beneficio de ellas. ¿Quién es más beneficiado con que se hagan los caminos de acceso á las estaciones? Las empresas tienen la seguridad de que el producto ha de llegar á las estaciones porque él no tiene otra puerta por donde salir, en un período más ó menos largo. Entretanto, el agricultor necesita hacer llegar sus productos hasta las estaciones para poder exportarlos, y el camino que pone en vinculación al agricultor con las estaciones ¿a quién sirve más? ¿A las empresas ó al agricultor? Creo que plantear la cuestión es resolverla, y creo que la perturbación en este sentido es traer á la cuestión elementos extraños que la complican sin ilustrarla.

Cuando el espíritu de la ley Mitre quiso que este impuesto se invirtiera preferentemente en los caminos de acceso á las estaciones—porque la ley Mitre no le niega otro destino, sino que da simple preferencia á los caminos de acceso á las estaciones—es porque en todas partes del mundo se entiende que un ferrocarril sin caminos de acceso á las estaciones, no es tal ferrocarril, porque lo primero que necesita para prestar servicios y ser útil, no para su beneficio, son los caminos de acceso. Pero el camino de acceso no beneficia al ferrocarril, al que, como he dicho, fatalmente, más tarde ó más temprano, tendrán que llegar los productos que tiene que transportar. Al que beneficia es al agricultor, al productor, porque puede transportar sus productos más barato, más cómoda y más fácilmente. Por consiguiente, el pensamiento de la ley Mitre es un pensamiento de orden y de desarrollo nacional, perfectamente lógico y justo: crear la ley de caminos que tienen que dar vitalidad á las líneas férreas, es decir, poner á los agricultores en contacto con las estaciones, única parte por donde pueden salir los productos. Entonces, esa prescripción de la ley Mitre, ¿a quién beneficia más? En mi concepto, más beneficia á los agricultores que á las empresas. Las empresas tienen asegurada la concurrencia de los agricultores. El agricultor no tiene

asegurada su concurrencia á las estaciones en condiciones cómodas y económicas. Eso se propone la ley Mitre: dar esa comodidad y esa economía.

Hay en este mecanismo de la ley Mitre—ley que se dictó para crear, como quien dice, una doctrina, una situación para estas industrias ferroviarias—confusiones que á menudo se repiten, teorías que incesantemente se agitan para desvirtuar y falsear su espíritu. Creo que puedo hablar con un poco de conocimiento de la ley Mitre, porque desde hace mucho la vengo siguiendo. Si en la Comisión de Obras Públicas del honorable Senado empezó á tratarse esta cuestión; si el germen estaba en las comisiones de ambas cámaras, antes que el Ingeniero Mitre presentara su proyecto! El fué quien maduró la idea; él fué quien le dió forma y la presentó á la discusión; pero, los que hemos actuado en estas cosas, conocemos desde ese origen remoto la ley Mitre en su texto y en su espíritu. Estábamos, señor Presidente, en las condiciones en que estamos aún, necesitando el capital extranjero. Para atraerlo, teníamos que ofrecerle lo que todo el que pide honradamente una ayuda ofrece siempre: un interés legítimo al capital que se pide. Había necesidad de garantizar ese interés y no perturbarlo, y supongo que se reconocerá en la ley Mitre, como un objeto legítimo, ofrecer esa garantía, porque nadie se hará la ilusión de que los capitalistas extranjeros vengian por espíritu de benevolencia á prestar su ayuda sin tener ninguna retribución.

Era necesario evitar, en primer lugar, las disparidades que las distintas legislaciones de concesión creaban entre las distintas empresas. Era necesario, por otra parte, evitar la movilidad de las tarifas que el derecho de las municipalidades y de las provincias para fijar impuestos determinaría forzosamente. De allí nacieron las prescripciones fundamentales de la ley Mitre: la supresión de impuestos y la nivelación de todas las empresas en cuanto á esa supresión, tomando por tipo, ¿cuál?, la empresa que por su ley especial de concesión tiene fijado un término más largo para esa exoneración. Pero de aquella situación, en que el criterio era de que nece-

sitábamos capital y de favorecer su venida, hemos pasado, señor Presidente, á legislar en el aire, como si ya no necesitáramos más ferrocarriles, como si no necesitáramos el capital extranjero, y hemos empezado por hacerle dudar de la seguridad y de la utilidad de su inversión en esa industria en la República Argentina.

Ante esta situación que es real, que es un hecho evidente por varias manifestaciones, yo pregunto: ¿debemos ó no tomar en cuenta el grave problema que se le presenta al país, si por legislaciones impremeditadas alejamos al capital de nuestro suelo y privamos á nuestra industria de ese capital?

Puede ser, señor Presidente, que me equivoque; puede ser, señor Presidente, que el extravío de mi juicio, á fuerza de lidiar con estas necesidades y con estas cosas, me conduzca al error; pero, el retiro del capital extranjero de la industria ferrocarrilera argentina, lo miro yo como una de las consecuencias más desastrosas que pueda traer una legislación imprevisora; puede ser el estancamiento del país, puede ser el descrédito efectivo, ante el capital, de la República Argentina, y, los que argumentan con esas palabras de tanto efecto—que siempre seducen porque son contrarias al que debe cobrar un servicio, y el que cobra tiene algo de tirano; que siempre seducen porque son en favor del que debe pagarlo y el que paga tiene algo de víctima—pueden, señor Presidente, llevarnos por un camino que perturbe, aunque no nos estanque definitivamente, de manera que no haya más remedio que resolver la construcción de los ferrocarriles, que tanto necesitamos, por el Estado y por ingentes empréstitos.

¿Qué va á ganar el país con ello?

Cada vez por consiguiente, que de la ley Mitre se trate, yo he de volver á repetir lo mismo, ó sea que lo que tenemos que discutir no es el derecho que el Estado tenga para romper con legislaciones nuevas aquella legislación; lo que tenemos que discutir es la prudencia y la oportunidad de hacerlo. Lo que tenemos que discutir no es el derecho del Congreso para dictar leyes nuevas; lo que tenemos que discutir es qué efectos, qué beneficios ó qué perjuicios

van á producir al país esas nuevas leyes que se dicten.

Y bien, señor Presidente, si el capital extranjero no encuentra ya aliciente para invertirse en ferrocarriles nacionales, tendríamos que venir á hacer los ferrocarriles por cuenta del Estado con recursos que, desgraciadamente, no tenemos.

La ley Mitre, fijando un interés legítimo á las empresas y autorizando un tanto por ciento de gastos de explotación en relación con esa utilidad, es una ley previsorá que establece un aliciente legítimo al capital. Si eso se altera, si esa utilidad no se puede alcanzar, tenemos que convenir que nosotros alejamos el capital, ofreciéndole una retribución que no importa ningún aliciente; y es necesario, señor Presidente, que no nos equivoquemos al respecto.

Se grita mucho porque el producido de los ferrocarriles es oro que se va á Europa, ¡pero, señor Presidente, es también la devolución de oro que ha venido de Europa!

¿Dónde está el oro argentino, las economías argentinas que puedan sustituir esa inmigración y evitar esa emigración del oro? ¿Dónde está el capital argentino que se atreva á invertirse en construcciones ferrocarrileras?

Si en la República no hay aun reserva de riqueza ó no hay voluntad de destinar esos capitales á esta clase de obras, ¿por qué nos quejamos de que vuelva á Europa la amortización y el interés de esos capitales que han venido?

No nos hagamos ilusiones. Somos pobres, no tenemos economías acumuladas, ni capital suficiente para invertirlo en grandes empresas.

Somos un país joven que se desarrolla y que tiene que pasar muchos años antes de que pueda acumular grandes capitales, y, entonces, no debemos salir del sistema natural de todo el que necesita concurso y apoyo para seguir creciendo y alcanzando mayores progresos.

Ni siquiera, señor Presidente, y digámoslo de paso, podemos hacer la operación que hizo la Francia con el dinero de las congregaciones. Allí se hizo una legislación nueva que afectaba á los ferrocarriles, á los obreros, á la ley social, contando con el capital de esas congregaciones.

Sr. Del Valle Iberlucea—Aquí las congregaciones son pobres.

Sr. Maciá—Aquí no hay congregaciones.

Sr. Del Valle Iberlucea—Aquí las congregaciones son una calamidad nacional.

Sr. Maciá—Y allí la calamidad resultó de que los bienes calculados, *le milliard*, sólo produjeron unos pocos millones de francos y allí quedó en bancarota el edificio proyectado sobre *le milliard*, conmovida la industria y en verdadera crisis los ferrocarriles.

Esa es la situación. Nosotros somos pobres que tenemos que mirar por nuestro progreso, descontando el porvenir y asegurando al capital que sera retribuido con el mismo progreso del país. Quebrems esa ley, quebrems esa regla sabia de conducta observada hasta ahora; pero que los que se hagan responsables de una posible perturbación del porvenir del país, piensen en la responsabilidad que se echan encima.

Se pretende que las empresas y los empleados solos pueden constituir un fondo suficiente para garantir la marcha de la Caja. Yo le pediría al señor Ministro de Obras Públicas que, si tiene á mano los datos, se sirviera darlos, para ilustrar la discusión. ¿Cuáles son los últimos dividendos que los ferrocarriles argentinos han distribuido?; ¿á qué altura están los gastos de explotación de cada uno, para poder rápidamente establecer cuál es la capacidad de las empresas, para nuevos gastos? ¿Los tiene el señor Ministro?

Sr. Ministro de Obras Públicas—Sí, señor. ¿El señor Senador desea conocer los coeficientes de gastos y los dividendos repartidos?

Sr. Maciá—Sí señor, Ministro.

Sr. Ministro de Obras Públicas—(*Levanto*):

El Ferrocarril del Sud: coeficiente de gastos, 56.37; dividendo, 7 %.

Ferrocarril del Oeste: coeficiente de gastos, 55.47; dividendo, 7 %.

Ferrocarril Central Argentino: coeficiente de gastos, 55.33; dividendo 6 %.

Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico: coeficiente de gastos, 59.39; dividendo, 2 %.

Sr. Del Valle Iberlucea—¿Me permite el señor Ministro? ¿Quiere darme los datos, si los tiene á mano, de cómo el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico ha invertido sus utilidades en los últimos tiempos?

Sr. Ministro de Obras Públicas—Permítame terminar antes con el dato solicitado por el señor Senador por Entre Ríos y después le daré algunas referencias sobre lo que me pregunta.

Sr. Del Valle Iberlucea—Perfectamente, tendré la virtud de esperar.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Ferrocarril Gran Oeste Argentino: coeficiente de gastos, 71.92; dividendo, 5 %.

Ferrocarril de Bahía Blanca y Noroeste: coeficiente de gastos, 47.51; dividendo, 3 ½ %.

Ferrocarril Villa María á Rufino: coeficiente de gastos, 82.59; dividendo 3 ½ por ciento.

Ferrocarril Trasandino: coeficiente de gastos, 76.27; dividendo, ninguno.

Ferrocarril de Santa Fe: coeficiente de gastos, 65.48; dividendo, 3 %.

Ferrocarril Central Córdoba: coeficiente de gastos, 76.44; dividendo 3 %.

Ferrocarril Córdoba y Rosario: coeficiente de gastos, 62.14; dividendo, 3 ½ por ciento.

Ferrocarril Central Córdoba, extensión á Buenos Aires: coeficiente de gastos, 78.09; dividendo, ninguno.

Ferrocarril Rosario á Puerto Belgrano: coeficiente de gastos, 171; dividendo, ninguno.

Ferrocarril Central de Buenos Aires: coeficiente de gastos, 57.63; dividendo, 1 ½ %.

Compañía General en la Provincia de Buenos Aires: coeficiente de gastos, 80.40; dividendo, ninguno.

Tramways á vapor de Rafaela: coeficiente de gastos, 131; dividendo, ninguno.

Ferrocarril Nordeste Argentino: coeficiente de gastos, 61.35; dividendo, ninguno.

Ferrocarril Entrerriano: coeficiente de gastos, 61.83; dividendo ninguno.

Ferrocarril Central del Chubut: coeficiente de gastos, 50.18; dividendo, 6 %.

¿Son éstos los datos que desaba el señor Senador?

Sr. Maciá—Precisamente. Se ve, señor Presidente, como eran abultados los datos que daba el señor Senador por la Capital, lo que fácilmente se conoce en el monto de los gastos de explotación y en las cifras reales de los dividendos. Así por ejemplo, llama la atención que en la planilla que el señor Ministro de Obras Públicas acaba de leer aparezcan los ferrocarriles de Entre Ríos dando cero de dividendo y que el señor Senador por la Capital los haga dar dividendo.

Sr. Del Valle Iberlucea—El dos y y medio por ciento.

Sr. Maciá—Es que el señor Senador no cuenta, al fijar ese dividendo, que los ferrocarriles de Entre Ríos tienen obligaciones, primeras acciones preferidas, segundas acciones preferidas y acciones ordinarias. Quiere decir que dá un dividendo mísero á un grupo reducidísimo de accionistas y ha dejado sin ningún dividendo á la gran masa de accionistas. Y ahora que estamos discutiendo con este espíritu socialista, conviene también pensar un poco: ¿por qué es esta rabia contra las empresas?; ¿por qué esta rabia contra los capitalistas? ¿Quiénes son los capitalistas? Los capitalistas son, señor Presidente, gente tan pobre ó más pobre que nosotros. Los capitalistas son obreros que ponen sus economías en acciones de ferrocarriles; los capitalistas son pobres burgueses á los cuales el directorio de Londres los administra sus intereses. ¿Y por qué es esta furia en contra de esos directorios que cuidan los intereses de estas empresas? ¿Será porque ellos están en Europa que no hemos de mirar los intereses de esos pobres, como miramos el de los nuestros? Se contradeciría un poco con ese espíritu de fraternidad que se pregona tanto.

Sr. Del Valle Iberlucea—Es una hermosa paradoja.

Sr. Maciá—No es una hermosa paradoja, es una triste realidad. No sé si este criterio respecto á los capitalistas y directorios no es lo que un respetable amigo me decía estos días pasados, hablando de este asunto: «es un retroceso al chiripá; defendamos á los criollos y los gringos que se embromen». Es preciso pensar en este aspecto de la cuestión: que es esa cantidad enorme de po-

bres, esa cantidad enorme de pequeños rentistas que buscan nuestros títulos para confiarnos sus economías, que son los que hacen y deshacen la fama financiera de la Nación; y hay que convenir en que la hacen con razón, porque el fruto de su trabajo merece tan solícitos cuidados como el de cualquier otro. Con este criterio miro yo esos capitales é intereses. ¿Hay derecho de mirarlos de otro modo?... Pero continuemos con lo fundamental de la cuestión.

Decía el señor Senador por la Capital, que está mal hecha esta clasificación del cuatro por ciento para las empresas que han de entrar en el porcentaje que se fija, porque no es posible conocer y fijar su dividendo real. Está fijado el capital. La ley Mitre establece que se debe reconocer el capital en acciones y obligaciones, y por muchas y muchísimas resoluciones del Poder Ejecutivo está establecido que por capital en acciones y obligaciones se entiende el capital en efectivo levantado con esas acciones y obligaciones é invertido en obras en el país; y ese capital está fijado, creo, para todas las empresas; si falta alguna será una excepción. ¿No es así, señor Ministro?

Sr. Ministro de Obras Públicas—Sí, señor.

Sr. Maciá—Ahora, como el averiguar qué utilidad da un ferrocarril, no es cuestión de la intervención en las tarifas á la que la ley Mitre se refiere, sino de la facultad de contralor que el Poder Ejecutivo tiene para vigilar las operaciones de esa empresa, para vigilar si cumplen todas las prescripciones que en sus concesiones establece la ley, se puede averiguar cuál es el producido bruto y líquido, porque todo puede comprobarse. La diferencia entre el producido bruto y el gasto de explotación es la utilidad líquida. De modo que establecer que no puede fijarse cuáles son las empresas que pueden repartir dividendo de 4 % y cuáles no, es reconocer una impotencia de administración que, dígame lo que se quiera, hasta ahora no se ha manifestado. La Dirección general de ferrocarriles conoce perfectamente bien la situación de todas las empresas.

Para terminar con esta parte, también me parece que se hace mal en decir en este recinto que se dictan pres-

cripciones en previsión de que mañana las empresas puedan negarse á cumplir otras. No solamente esa aseveración implica la posibilidad de que las leyes de la Nación se desobedezcan, sino que implica arrojar sobre esas empresas una culpa que no han cometido. ¿Para qué hablar de estas cosas, cuando todas las leyes dictadas se han cumplido? ¿Para qué presuponer que cuando otras necesidades públicas exijan mañana el concurso de las empresas, se han de resistir éstas á prestarlo?

Esto es enteramente ilógico, porque esos sacrificios aprovechan tanto á las empresas como á los que ellas sirven: es un interés concordante, común. Ahora, las empresas pueden observar, en un momento determinado, que no tienen recursos disponibles para cumplir una ley determinada. Es la situación de todos los contribuyentes que muchas veces son ejecutados por el fisco, porque no tienen con qué pagar el impuesto, y no hay para qué hacer una excepción vergonzosa de un hecho establecido por la fatalidad.

Me interesa, al discutir el artículo 5.º, hacer notar algunos detalles que demuestran cuán diferente es mi criterio con el del señor Senador por la Capital. Por ejemplo, en el párrafo E se ha propuesto que la cantidad que aporten las empresas no será en ningún caso inferior al tres por ciento, aportado por los empleados, porque exigir que paguen á la Caja la mitad del primer sueldo que han pagado á los empleados, exigirles que paguen el aumento que hagan á los empleados que ascienden, es una verdadera exacción.

Sr. Del Valle Iberlucea—Ya se ha declarado que no es ésa la intención de la Comisión.

Sr. Maciá—Quiere decir que estamos de acuerdo.

Sr. Del Valle Iberlucea—No hay exacción.

Sr. Maciá—Muy bien. La había en las palabras del proyecto.

Sr. Del Valle Iberlucea—Las ha aclamado el señor Senador.

Sr. Maciá—Perfectamente. No hay más que observar.

En el párrafo que se presentaba como

modificación del de la Comisión, yo he suprimido las últimas palabras «siendo entendido que ésta no podrá ser menor que las de sus empleados». Bien, como se ha visto en la planilla que ha leído el señor Ministro, hay empresas que tienen el ciento y tanto de gastos de explotación, es decir que tienen una pérdida neta y segura, pero esa empresa y otras, que jamás reparten ningún dividendo, como el Trasandino, pagan á sus empleados, lo mismo que las otras empresas. Entre el sueldo que paga el ferrocarril del Sud á sus empleados y el que paga otra empresa pobre, no hay gran diferencia, porque el fondo de donde se saca el dinero para pagar el sueldo puede variar, según la situación de la empresa, pero el sueldo está regido por el precio que tienen en la Nación ese servicio; puede la empresa no ganar nada, pero el sueldo que paga es igual al que pagan las otras empresas.

Por consiguiente, si es justo que las empresas que no tienen, por ahora, con qué aportar el 3 % para el fondo de caminos, aporten menos, no sería tan justo que los empleados de esas empresas, que ganan lo mismo que los de las otras, aportaran menor cantidad á la Caja, y es por eso que he suprimido esa última parte que podía hacer entender, que se podía hacer reducir el porcentaje á aportar á las empresas y á los empleados. Creo que esta consideración es, por demás, evidente.

Después, en este mismo artículo, yo he suprimido el inciso *E* que manda que el Poder Ejecutivo trate de que las empresas entreguen á la Caja los fondos que tengan destinados para sus cajas de jubilaciones actuales. Yo creo, señor Presidente, que ésto no puede tener carácter de impuesto, ni de nada razonable, que no tiene carácter, sino de exacción. Son fondos sacados, por las empresas, de su producido bruto, que tienen su objeto mientras esta ley no se ponga en vigencia. Puesta en vigencia, y empezada á cumplir, lo justo es que las empresas dispongan de esos fondos en la forma que les convenga, porque de ellas son. Pero es que no quiero tampoco eso: yo quiero que esos fondos subsistan en poder de las empresas para que sigan pagando las jubilaciones á los empleados que han sido jubilados antes

de que se pensara en esta ley y que esta ley no ampara, porque puede suceder que una vez que las empresas empiecen á cumplir esta ley, digan:—«Muy bien. Yo no voy á tener dos leyes y dos sistemas de jubilación; yo los he atendido mientras la ley no me obligó á formar una caja especial; siento mucho, pero ahora tendré que abandonarles á ustedes».

Las empresas no lo harán; pero, si no lo hacen, no es justo que se les prive de los recursos con que hacen ese servicio, porque yo pido una de dos: ó que este inciso se suprima, ó que se comprenda en esta ley á los empleados ya jubilados de los ferrocarriles. Pero, como para eso se necesita también un poco de tiempo, porque son de distintas categorías y de distintas condiciones, yo opto por suprimir el inciso *E* porque me parece que es soberanamente injusto é inconveniente abandonar á los empleados de ferrocarriles atendidos por las empresas y que han prestado servicio durante muchísimos años.

Eso es todo lo que tenía que observar, por ahora.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Pido la palabra.

La brillante exposición del señor Senador por Entre Ríos me hace innecesario insistir, en lo referente á la ley Mitre, á la situación financiera de las empresas y á la justicia de no medir con la misma vara empresas que se hallan en condiciones financieras sumamente distintas.

Pero necesito hacerme cargo de alguna otra observación presentada por el señor Senador por la Capital y por el señor Senador por Buenos Aires en la última sesión, que es conveniente aclarar para fijar bien los conceptos de la reforma que se piensa introducir en el artículo 5.º

Felizmente, la conformidad del señor Senador por la Capital en la supresión del impuesto sobre los pasajes, que contiene el proyecto, me alivia de tener que demostrar su inconveniencia y su falta de utilidad, y entro á examinar el argumento formulado por el señor Senador en el cual sostiene que basta y sobra la contribución que se prevé para los empleados y empresas para formar un fondo suficiente que pueda resistir á todas las obligaciones de la futura Caja.

Yo creo, señor Presidente, que el señor Senador no se ha detenido lo suficiente en sus cálculos, porque de otra manera se hubiera dado cuenta, muy en breve, de que una caja formada con los recursos que él quiere destinarle, sería una caja que desde el principio iría á un absoluto desastre, á una quiebra rápida.

El ha empezado por reconocer que es necesario que una caja de jubilaciones y de pensiones reciba por lo menos, como recursos anuales, una cantidad que represente aproximadamente el 18 por ciento.

Sr. Del Valle Iberlucea—No es el *minimum*; ese es el *máximum*: la cantidad puede ser menor, hasta el 12 %.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Muy bien, la acepto hasta el 12 %, á pesar de que creo haber entendido bien sus palabras, y si no lo he entendido, la ciencia establece que lo que menos debe prever una Caja para que su vida esté asegurada, es un recurso igual al 18 % sobre el monto de los sueldos que pesan sobre ella.

El señor Senador nos hacía este cálculo: con el 5 % de los sueldos que aportan los obreros y con el 5 % equivalente que aportan las empresas, tenemos lo suficiente. Hasta ahora, había entendido que el 5 % y el 5 % hacían el 10 %, y el 10 % no puede ser nunca el 18 % de los sueldos.

Sr. Del Valle Iberlucea—Ni tomando en cuenta la reducción de la mitad del primer sueldo.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Permítame. Voy á analizar uno por uno todos los argumentos hechos por el señor Senador.

Estableciendo como único recurso el 10 %, tendría una merma de 8 %, que es casi la mitad de los recursos necesarios. Ahora, agregaba el señor Senador que es necesario contar con los otros recursos que aporta la ley, que consisten, por una parte, en lo cobrado de más por las empresas y en el descuento de la mitad del primer sueldo.

Sr. Del Valle Iberlucea—¿Y el fondo de pensiones de las empresas ferroviarias comprendido en el inciso 7 de este artículo? Yo no admito la supresión in-

dicada por el señor Senador por Entre Ríos.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Creo que el señor Senador no se ha dado cuenta exacta del proyecto, porque el proyecto que lleva la firma del señor Senador no destina el importe de las cajas particulares de las empresas á formar estos fondos. Dice exclusivamente así: que el Poder Ejecutivo tratará con las empresas á fin de que ellas entreguen estos fondos.

Sr. Del Valle Iberlucea—Perfectamente.

Sr. Ministro de Obras Públicas—En consecuencia, sería de mala política financiera, de mala política ferroviaria establecer una Caja contando con recursos absolutamente efímeros, como sería la eventual y generosa entrega de las empresas de los fondos propios que sirven ya á jubilaciones establecidas y para atender otros servicios análogos.

Sr. Del Valle Iberlucea—No se trata de una entrega generosa, porque el Poder Ejecutivo tendrá los medios suficientes para conseguir que las empresas aporten esos capitales.

Sr. Ministro de Obras Públicas—El Poder Ejecutivo no tiene más medios que los que les da la ley y el derecho.

Respecto á esos fondos que constituyen hoy la Caja de Jubilaciones de las empresas ferroviarias, pertenecen ya á los jubilados existentes de dichas empresas, y, sin aclarar bien esa situación, sería no usar de un derecho, sino cometer un verdadero atropello contra la propiedad sagrada particular de las empresas y de los empleados acogidos á esa fuente de jubilación.

Volviendo á calcular, para restablecer el recurso indispensable, para garantizar la vida de esa caja, el señor Senador contaba, además, del 5 %, con los recursos de lo cobrado demás y con el aporte de la mitad del primer sueldo de los empleados.

El primer recurso, señor, que es un recurso eventual, en el mejor de los casos representará unos quinientos mil pesos oro, y el déficit, que se produce por la eliminación de todo otro recurso, importaría cerca de tres y medio millones de pesos oro, de manera que no salvaríamos, en nada, la situación con ese

recurso. Ahora la mitad del primer sueldo, es evidente que representa una suma muy considerable, suma que puede apreciarse, como decía el señor Senador, al rededor de doce millones, y yo creo que puede calcularse al rededor de quince ó diez y seis millones de pesos; pero, este recurso, es por una sola vez, porque, por una sola vez se va á descontar á todos los empleados, ya existentes, la mitad de su sueldo, y ese recurso ha de servir, sobre todo, para atender las jubilaciones de empleados que tienen ya sus años de servicio, que están cerca de la jubilación, y que no han aportado un solo centavo á esta Caja que los va á jubilar. De manera que este aporte que por una sola vez va á venir á la Caja no alcanzará para cubrir las exigencias que ella tiene en el sentido de jubilar á los empleados que se hallen desde ya en la edad requerida para su jubilación, ó próxima á ella.

Es de todo punto de vista evidente que hay que buscar otros recursos para no crear una caja destinada á un fracaso evidente, y como el interés del Estado, del Congreso y del Poder Ejecutivo, en este caso, es hacer algo eficaz, es necesario, imprescindible, buscar ese recurso. Si no fuera así, aceptaría sin vacilación la supresión de todo otro recurso, porque no tengo interés de imponer gravámenes ó cargas con el solo fin de aumentar el fondo de esa Caja, si no fuera ello absolutamente indispensable.

Tanto el señor Senador por la Provincia de Buenos Aires, como el señor Senador por la Capital, opinaban que el Estado ó el público no debían contribuir en ninguna forma á la constitución de esta Caja; que esta Caja era creada en beneficio exclusivo de las empresas y de los obreros y que, en consecuencia, nada tenía que ver con ella cualquier otro contribuyente.

Este raciocinio, señor Presidente, depende del punto de vista en que uno se coloque al dictar esta ley. Si se tratara de una simple ley de beneficencia que tuviera por exclusivo objeto garantizar la pensión y jubilación á los obreros y empleados ferroviarios, ese argumento tal vez sería atendible; pero es que el Poder Ejecutivo, y entiendo que también la mayoría del honorable Se-

nado, se han colocado en un punto de partida absolutamente distinto. Esta ley se dicta obedeciendo á un interés de orden público común á toda la República, como es el interés de asegurar en lo posible la regularidad y la continuidad del servicio ferroviario, y como el Poder Ejecutivo entiende que no es lícito á ningún empleado interrumpir un servicio público, en virtud de intereses individuales ha querido, al mismo tiempo que la ley manifieste esta obligación, preocuparse de la suerte de esos empleados que van á ser destinados á ese servicio público.

Ahora bien, arrancando de ese principio, cabe preguntar: ¿quiénes son los más interesados en que se establezca un permanente y regular servicio ferroviario?

¿Quiénes son los más interesados en establecer esta Caja de Jubilaciones y Pensiones, si ella ha de contribuir á mantener la regularidad del tráfico?

¿Acaso las empresas? ¡Pero cómo van á ser las empresas si ellas están resistiendo esta ley hasta este momento! ¿Los empleados? Evidentemente tienen un interés en que se dicte esta ley, pero hay un interés superior sobre el de los empleados que desea que esta ley se dicte y que tengan lugar los efectos previstos, y ése es el interés de todo el país productor que necesita servirse de los ferrocarriles para el desarrollo del comercio y para la prosperidad nacional.

En consecuencia, si vamos con esta ley á establecer esa regularidad y continuidad en el servicio, justo es que aquéllos que van á ser beneficiados en primer término con el resultado de esta ley contribuyan también en una parte equitativa y proporcional á formar los medios por los cuales hemos de alcanzar ese fin. De ahí que se ha considerado justo que el producto transportado concorra en una forma leve y perfectamente soportable á la formación de ese tesoro. El Poder Ejecutivo se preocupa tanto como el señor Senador por la Capital respecto á la industria y al comercio de la Nación y con toda seguridad no habría defendido ni habría propuesto este medio si hubiera podido sospechar, ó si pudiera sospechar que con él se causara un daño á la industria y al comercio de la Nación.

Se ha pretendido que este recurso es un impuesto, y se ha agregado que, si no es un impuesto directo, lo es indirecto. Concepto absolutamente equívoco esta interpretación. En realidad, si meditamos un instante sobre todos los gastos que realiza una empresa ferroviaria en su explotación, los sueldos que paga á sus empleados, el aporte de 3 % que va á realizar, en virtud de esta ley, ¿de dónde sale? ¿Sale del producto de las tarifas? ¿Puede, acaso, sostenerse que las tarifas son un impuesto, porque, por su intermedio, se paguen los sueldos á los empleados? Evidentemente, no. ¿Qué es lo que trata el procedimiento propuesto por el Poder Ejecutivo? Trata de obligar á las empresas que aporten una mayor suma, que el 3 %, á la formación del tesoro, y, forzosamente, las empresas, al contribuir con una mayor cantidad, no la pueden tomar sino de la única fuente de recursos que tienen las empresas ferroviarias, que son las entradas que producen las tarifas en vigencia; y, como en el presente caso, el Poder Ejecutivo, ó la Nación, les va á decir: el producto de sus entradas, que les produce el aumento de las tarifas, no lo van á distribuir como mejor les plazca, sino que, desde ya, le determina, imperativamente, por la ley, que esas entradas deben destinarse, íntegramente, al tesoro de la caja, justo es que no se tenga en cuenta este mayor aumento en las entradas brutas, para calcular el diez y siete por ciento que la ley Mitre ha fijado, como límite de la intervención del Estado, en la reglamentación de las tarifas. No es, pues, un impuesto, sino que es una simple autorización dentro del porcentaje arbitrario, ya fijado por la ley Mitre, para destinar el producto de ese pequeño aumento en las tarifas, á la formación de esta Caja.

El señor Senador por la Capital me pedía, hace un momento, que le diera los datos de las obras construídas por el Ferrocarril al Pacífico...

Sr. Del Valle Iberlucea—Con las utilidades, sin emisión de acciones y obligaciones.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Lamento no tener aquí la planilla de obras en general efectuadas por el Ferrocarril al Pacífico, porque no creía que ese

punto podría ser traído á colación con motivo de este debate; pero lo que le puedo afirmar al señor Senador es, que el Poder Ejecutivo vigila con un celo constante el manejo de los fondos de las empresas á fin de determinar cuáles son los gastos de explotación y los gastos de cuenta del capital, y que está muy equivocado si cree que las empresas arbitrariamente pueden destinar sus entradas á obras determinadas para incluirlas inmediatamente después en la cuenta de gastos de explotación.

Sr. Del Valle Iberlucea—El que está equivocado, entonces, es el señor Alberto Martínez.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Es muy probable, como puede estar en otras muchas cosas que ha escrito.

Sr. Del Valle Iberlucea—Nadie es infalible, ni el Papa.

Sr. Olaechea y Alcorta—Es infalible en tanto cuanto, como maestro, enseña la Doctrina Cristiana.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Evidentemente que el señor Martínez no es infalible y mucho menos en cuestiones ferroviarias que están lejos de ser su especialidad.

Sr. Del Valle Iberlucea—Sin embargo, hay quien afirma, que es infalible en materia ferroviaria.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Será el señor Senador quien lo considere así.

Sr. Del Valle Iberlucea—No señor, es el señor Senador por Santiago.

Sr. Olaechea y Alcorta—No, señor me refería al Papa.

Sr. Ministro de Obras Públicas—No estamos discutiendo la competencia de un autor citado sino que estoy refiriéndome al constante celo que pone la dirección respectiva del Ministerio de Obras Públicas para fiscalizar con toda detención la inversión que producen las empresas ya sea á fondo de explotación ó á fondo de capital. Por otra parte debo agregar que no me explicaría como los accionistas del Ferrocarril al Pacífico, que no han recibido sino un escasísimo dividendo, puedan privarse de ello para invertir sus utilidades en obras que fueran á beneficiar á accionistas futuros...

Sr. Del Valle Iberlucea—Es la generosidad de los pequeños burgueses de que hablaba el señor Senador por Entre Ríos.

Sr. Maciá—Es una equivocación del señor Senador, sugerida, tal vez; pero una equivocación.

Sr. Ministro de Obras Públicas—No creo que en esta materia sea el caso de hablar de generosidades, porque cada uno tiene el derecho y el deber de defender sus intereses, porque de ello depende su vida, su situación general; de manera que, si el señor Senador no ha tomado estos datos en otras fuentes que las citadas, puedo asegurarle que está equivocado en sus afirmaciones.

Sr. Irigoyen—Pido la palabra.

Simplemente para hacer una aclaración. En la sesión anterior, yo manifesté mi opinión de que, para asegurar la estabilidad del tráfico y la regularidad del servicio de los ferrocarriles, que indudablemente es de orden público, se necesitaban dos elementos que, á mi juicio, eran indispensables: la reglamentación del trabajo de los ferroviarios y el establecimiento por las empresas de una caja de pensiones. Sólo así tendremos un buen servicio de ferrocarriles.

Yo he sostenido y sostengo que las empresas y los empleados son los que deben formar este fondo, y pienso, en consecuencia, que no debemos crear una Caja para que entre inmediatamente á prestar servicios, sino empezar por ir formando un fondo para que en un término dado pueda empezar á hacer ese servicio. Procediendo así, no habría el temor que manifestaba el señor Ministro, de que la Caja fracasara, pues dándole el tiempo necesario, cuando llegase el momento de hacer las jubilaciones, tendría la cantidad suficiente para responder á esas necesidades.

Esa aclaración quería hacer.

Sr. Ministro de Obras Públicas—El señor Senador tendría perfecta razón si el proyecto tuviera el alcance que él le da, pero por diferentes disposiciones, y lo que anhelan los empleados ferroviarios, es que la ley entre en vigor desde que se sancione, contados los servicios ya prestados con anterioridad. Es evidente que si se tratara de for-

mar una Caja para jubilar á los que de hoy en adelante fueran cumpliendo la edad, en ese caso los fondos serían suficientes.

Sr. Irigoyen—Ahí está, á mi juicio, el error.

Sr. Olachea y Alcorta—Pido la palabra.

Por causa ajena á mi voluntad, en la sesión anterior tuve que ausentarme cuando empezó la discusión de este proyecto y he leído en el «Diario de Sesiones» que el señor Senador por Santa Fe, doctor Echagüe, miembro informante de la Comisión de Legislación, manifestó, que creía que mi opinión sería favorable á la aceptación de las modificaciones propuestas por el señor Senador por Entre Ríos, respecto á la manera de formar el fondo de la caja, disminuyendo de 5 á 3 % la contribución de las empresas y el descuento á los empleados y creando la entrada que afecta á las tarifas de carga. Sobre este particular necesito definir mi situación.

La creencia del señor Senador, de que podría adherir á esa modificación, nacía de este antecedente. La primera vez que se trató esta cuestión, contestando á las observaciones formuladas por el señor Senador por Entre Ríos, dije que la Comisión, al despachar el proyecto en la forma que lo había hecho, lo hacía inspirándose, ante todo, en lo que entendía ser los verdaderos y permanentes intereses de la República, desde que éstos están íntimamente ligados á los intereses del comercio y de la industria; que se trataba de asegurar la estabilidad del personal ferroviario y un servicio más normal de esta importante industria. Dije, entonces, y me veo en la necesidad de repetirlo, porque es consecuencia lógica del concepto, que se trataba de una *ley de orden público*, como la calificó el señor Senador por Entre Ríos, y que, siendo tal, la consecuencia lógica, que debía fluir era que no hay derechos irrevocablemente adquiridos contra una ley de ese carácter. Esta consecuencia era muy digna de tenerse en cuenta, en cuanto se ha argumentado con tanta insistencia, sobre todo de parte de las empresas, que una ley de esta naturaleza venía á com-

prometer hasta la seriedad del Parlamento Argentino, del Gobierno Argentino, porque afectaba derechos adquiridos por la ley Mitre. Desde luego, se comprende, que, si el honorable Congreso, en uso de su facultad inalienable de legislar, y, haciéndose intérprete de lo que entiende son las necesidades del país, modificara por una nueva ley alguna de las cláusulas de la ley Mitre, no haría sino ejercer facultades que le son propias y que no puede renunciar en ningún caso, porque no le es lícito renunciarlas. Y, sobre todo, dije también, de acuerdo en ésto con el señor Ministro de Obras Públicas, que el concurso que se pedía á las empresas para formar la Caja de jubilaciones, *no era en rigor un impuesto*, desde que venía á beneficiar sus propios intereses, al mismo tiempo que los del país. En esa primera sesión, contestando las observaciones del señor Senador por Entre Ríos, que juzgaba el proyecto deficiente y malo, según su frase, dije que la Comisión lo había auspiciado previo un estudio detenido de él, sin que por ello pretendiera que las conclusiones á que había arribado eran el *sumum* de la sabiduría y la última fórmula de la ciencia y que, por consiguiente, si en la discusión en particular pudieran proponerse fórmulas ó temperamentos más aceptables y equitativos, yo, como miembro de la Comisión, no tendría inconvenientes en aceptarlos.

He ahí el origen de la creencia del señor Senador por Santa Fe, cuando decía que creía que el señor Senador Olacoea y Alcorta, ausente, aceptaría la modificación.

Había conversado con el señor Senador sobre este tópico, pero siempre en la inteligencia de que se respetaría el carácter fundamental que la Comisión entendía dar á esta ley, de una Institución de Estado, y hoy, al ver por primera vez al señor Senador, en antecala, antes de entrar al recinto, desde luego le dije: recuerde el señor Senador que, de acuerdo con mis anteriores manifestaciones, habría aceptado esa modificación, siempre que se conservara á la Caja el carácter que tenía, porque entonces lógicamente se explica que el Estado crease estos recursos, que haga contribuir al comercio y á la in-

dustria para formar la Caja; pero como el señor Senador por Santa Fe decía en una de sus manifestaciones, hechas en la sesión anterior, que, perdido el carácter de *Institución de Estado*, tenía más el carácter de *caja particular*, no obstante la intervención accidental del Estado, entonces la lógica no explica de un modo satisfactorio la creación de un impuesto de esta naturaleza, como sería el impuesto á los pasajes que se proponía.

En este punto coincidía con el señor Senador por la Capital, sin haber hablado con él, puesto que estas manifestaciones se las hice al señor Senador por Santa Fe antes de entrar á sesión.

Y bien, señor Presidente: yo creo é insisto en creer, respetando ampliamente el criterio del señor Senador disidente y del señor Ministro, que siendo esta institución una institución de Estado y siendo esta ley una ley de orden público realmente, ella tiene el carácter esencial de su significado que le imprime esta ley y que no ha debido perderlo porque de las consecuencias que fluyen, podría quedar afectada la vitalidad de la Caja.

Yo, por consiguiente, dentro de esta lógica jurídica, pienso que debe formarse el capital de la Caja con la contribución de las empresas, con la de los empleados y con los demás recursos que provee el artículo 5.º, propuesto por la Comisión, aceptando el impuesto á los pasajes, por las razones que he dado, y las sumas percibidas por lo cobrado de más.

Y respecto del inciso C observado por el señor Senador por Entre Ríos, pienso que él es perfectamente procedente; pero en la inteligencia de que la incorporación de estos recursos de las cajas de las empresas á la Caja nacional, importa incorporar á los empleados que están gozando de las jubilaciones acordadas por las Empresas, única forma de solucionar el punto.

Decía bien el señor Senador por Entre Ríos, que pretender que las empresas lleven estos fondos destinados á la jubilación de los empleados, á la Caja Nacional y que se excluyeran á los empleados, es absurdo, es insostenible: sería, como lo decía el señor Senador, una exacción. Su inteligencia es que deben

llevar sus fondos á la Caja, debiendo seguir gozando de su pensión á la sombra de la garantía de esta ley, los empleados jubilados por las empresas.

Sin entrar al detalle respecto al monto de la suma que producirían estos distintos factores, pero aceptando los cálculos suministrados en parte por el señor Senador por la Capital, respecto á la situación de las empresas y en cuanto al rendimiento que puedan dar, esta suma que las empresas llevarían á la Caja, según las manifestaciones del señor Diputado doctor Carlés, que he leído en el «Diario de Sesiones» de la Cámara de Diputados, alcanza, si mal no recuerdo, á diez millones de pesos. Creo, señor Presidente, que la Caja tendría el 18 % más ó menos respecto al cálculo que debe servir de base á su existencia, sin necesidad de usar de los recursos que da esta misma ley, creando el impuesto á las cargas.

En cuanto á la modificación que se propone al artículo 5.º, doy la razón por la que, modificado el carácter de esta institución, no puedo adherir á ella.

Ahora, entrando á la modificación que propone la mayoría de la Comisión, sobre la que ya el señor Senador por Santa Fe ha dado explicaciones, respecto de que algunas empresas producen menos del 4 %, no tengo más que repetir lo dicho por el señor Senador, que si hay empresas que no producen este interés, me parece equitativo que el Poder Ejecutivo les conceda un término prudencial, para el pago de las cuotas que les corresponden en la forma que su situación presente y futura les haga posible; entendiendo siempre que las sumas que ellas entreguen, para la formación de la Caja, será igual á las de las demás empresas—y en ésto no se compromete el principio de igualdad á que se ha referido el señor Senador por la Capital—con la única diferencia de que unas contribuirán de inmediato y las otras en la forma que el Poder Ejecutivo lo crea más conveniente, según su situación respectiva.

Finalmente, no me corresponde entrar á dilucidar el punto tocado por el señor Senador por Entre Ríos, referente á las garantías que la ley Mitre acuerda á las empresas y respecto á la influencia que ha tenido esta ley para atraer ca-

pitales á nuestro país y fomentar nuestra riqueza, porque ya lo he manifestado en sesión anterior, está muy lejos de mi ánimo tener ninguna prevención contra las empresas ferrocarrileras, contra todo lo que significa atraer capital y brazos extranjeros para labrar nuestra riqueza.

Muy lejos de eso: he mirado siempre con profunda simpatía y he contribuido dentro de mi modesta esfera de acción á darles todas las garantías posibles para que puedan arraigarse en nuestro país y recibir todos los beneficios que nuestra liberal carta fundamental les acuerda.

Quiero hacer una vez más esta salvedad para que no se entienda que, patrocinando este proyecto en la forma que lo hago, en forma alguna comprometo la seriedad de la República, ni los intereses de las empresas, ni derechos adquiridos. En manera alguna, suscribiría un despacho que tuviera por punto de partida semejante propósito.

Sr. Crotto—Pido la palabra.

Por mi parte, no voy á tener inconveniente alguno en votar por la modificación propuesta por el señor Senador por Entre Ríos, doctor Maciá.

Entiendo que es bastante correcto que los transportadores contribuyan con esos tres por ciento, puesto que siendo esta ley para garantizar la estabilidad de los empleados, cosa que no dudo se logrará, viene á ser un beneficio también para ellos, y por eso estoy de acuerdo con ese 3 % que se establece.

En cuanto á los otros dos 3 % con que deben contribuir las empresas y los empleados, también los acepto, porque ellos favorecen en primer lugar á los empleados y á los obreros, desde que en vez del cinco tendrán que dar sólo el tres, y favorece á las empresas é indirectamente á los trabajadores, porque siendo más bajo el porcentaje que á las empresas se les adjudique, se aleja la posibilidad de que las empresas quieran rebajar el sueldo á los empleados y obreros.

Por estas razones, votaré en favor de las modificaciones propuestas por el señor Senador por Entre Ríos, y de paso diré, sin entrar á rebatir los demás argumentos ya aducidos, que la cuestión de acordar ó no la jubilación de aquellos

empleados con una cantidad de años de servicios, es cuestión que la debemos dejar para la ley orgánica, apuntando ahora, y ésto como una simple idea que podrá tomarse en cuenta después, la de que en los primeros ocho, diez ó doce años no se les acuerde íntegramente la jubilación, para que así contribuyan también á la formación de la Caja.

Sr. Irigoyen—Entonces lo equitativo sería suspender también la creación de este derecho.

Sr. Crotto—Esa es otra cosa.

Sr. Irigoyen—Pero no debemos crear el derecho, sin saber cuál es la obligación.

Sr. Maciá—Ahora creamos el fondo, los derechos los creará la ley orgánica.

Sr. Crotto—Lo esencial es crear el fondo.

Sr. Irigoyen—Dejamos establecida la contribución, es decir, aumentamos en un 3 % el flete de las cargas, y ésto lo considero malo.

Sr. Crotto—Siento discrepar con el señor Senador.

Sr. Irigoyen—Se podría establecer ésto al dictar la ley orgánica, si se creyera indispensable, pero no desde ahora.

Sr. Crotto—Opino diametralmente en oposición con el señor Senador.

Sr. Del Valle Iberlucea—Pido la palabra.

Quiero decir pocas palabras para rectificar algunas del señor Senador por Entre Ríos y otras del señor Ministro de Obras Públicas.

No seguiré al primero en su exposición respecto á la influencia que haya podido tener la ley Mitre en el desarrollo económico de nuestra República, porque considero que ha sido una ley ventajosa, desde cierto punto de vista, para los intereses de la producción nacional.

De manera alguna he querido oponerme á la economía de esa ley, que tanto puede beneficiar al país, sino he procurado demostrar que las empresas obtuvieron grandes ventajas por ella, y para no hacer una larga disertación sobre este punto, que nos podría llevar á los límites de la doctrina, que tan antipática parece serle al señor Senador por Entre Ríos...

Sr. Maciá—No me es antipática.

Sr. Del Valle Iberlucea—... voy á citar una estadística.

La contribución del 3 % de todas las empresas ferroviarias de la República, ha producido en el año económico del 30 de Junio de 1911 hasta la misma fecha del año 1912, la suma de 2.976.980 pesos moneda nacional. En cambio, las empresas, durante el año 1912, se han beneficiado, por el hecho de no haber pagado derechos de aduana, en 4.949.502 pesos oro, lo que, como se ve, da una diferencia bastante considerable en favor de las empresas.

Sr. Ministro de Obras Públicas—¿Si me permite el señor Senador? Es necesario no olvidar que antes de dictarse la ley Mitre había muchas empresas que tenían ese beneficio acordado en la ley de concesión por término mayor del que concede la ley.

Sr. Del Valle Iberlucea—Pero hay que tener en cuenta, señor Ministro, que ese beneficio, que esa verdadera regalía de las empresas iba á caducar brevemente.

Sr. Maciá—De una, del Central Argentino.

Sr. Ministro de Obras Públicas—De una sola.

Sr. Del Valle Iberlucea—Pero la mayor parte de las empresas no tenían hasta 1917 la regalía que les acordó la ley Mitre.

No hemos de insistir sobre los beneficios de esta ley. Estamos de acuerdo en sostener que no sólo los productos resultan beneficiados por ella, pero si es cierto que la construcción de puentes y caminos puede favorecer á la producción nacional, á la agricultura especialmente; no es menos cierto que reporta esta construcción una grandísima ventaja para las empresas, desde que les conviene por la facilidad que los buenos caminos representan para la conducción de las cargas á las estaciones, porque así aumentan el tráfico.

Tampoco quiero entrar en las consideraciones que ha hecho el señor Senador por Entre Ríos respecto á la animación de nuestra parte para las empresas capitalistas que han construído las líneas férreas. En realidad, una persona de existencia ideal, como lo es una

sociedad anónima, no puede ser objeto de odios de ningún género en este caso, á todos nos conduce el interés general, la conveniencia de dictar una ley que ampare á los trabajadores y empleados de las empresas ferroviarias, para de esta manera asegurar su suerte y contribuir á la prosperidad nacional.

Bien, señor Presidente, yo no he de seguir, por ese camino, al señor Senador por Entre Ríos, porque nos llevaría muy lejos, y tendríamos que entrar en cierto terreno que quiero vedarme á mi mismo; tendríamos que recordar ciertas cosas que están sucediendo: en Londres se ha hecho una publicación que reproduce «La Nación» en un telegrama, que no ha sido rectificada, según la cual las empresas ferroviarias negaban á los legisladores argentinos la competencia suficiente para dictar leyes de esta naturaleza; y quiero referirme, ahora, dejando de lado la animadversión hacia los capitalistas extranjeros, que no puede haber de mi parte, algunas ideas que ha manifestado el señor Ministro cuando nos ha presentado, con cierta seguridad, puedo decirlo, las cuentas del Gran Capitán.

El hace sus cálculos á su manera y afirma que, como el 3 % de los salarios y sueldos de los obreros y del aporte equivalente de las empresas, no bastará para cubrir las pensiones y jubilaciones que deberán pagarse por esta ley, es indispensable la creación del impuesto indirecto á las cargas. Insisto en sostener que se trata de un impuesto indirecto que recaerá sobre el cargador, es decir sobre el consumidor, porque es sabida la repercusión del impuesto: siempre es el consumidor quien, en definitiva, lo paga. Este aumento de las tarifas, si es facultativo para las empresas, debe ser controloreado de una manera eficaz por el Poder Ejecutivo, para evitar que los precios de los productos aumenten en cierto grado, porque estos precios dependen, en parte, del gasto del transporte, es decir, del flete.

En mi opinión, si mantenemos el descuento del 5 %, como venía en el despacho de la Comisión, para los obreros y para las empresas, tendremos un fondo suficiente para pagar las jubilaciones. El señor Ministro de Obras Públicas quiere reducir ese 5 % al 3 %, siendo en ésto más realista que el rey,

porque yo no sé que los empleados y obreros ferroviarios hayan pedido la reducción de este porcentaje, creo que están conformes en él y que así lo han manifestado en diversos actos. Según el señor Ministro de Obras Públicas, el aumento de las tarifas, con este destino, cuando llegara al máximo, que sería el tres por ciento, darían dos millones setecientos mil pesos oro. Esta cantidad vendría á reemplazar el cuatro por ciento que él deduce del diez por ciento que sería el importe de la contribución de las empresas, de los obreros y de los empleados. Este cuatro por ciento importaría la suma, según los cálculos que he hecho, apresuradamente, de dos millones setecientos veinticuatro mil cuatrocientos dos pesos moneda nacional. Quedaría una pequeña diferencia que cubrir, admitiendo que sean exactas las cuentas del señor Ministro de Obras Públicas, lo que debería ser objeto de una rectificación por parte de contadores públicos, cosa que no podemos hacer en este momento.

De todas maneras, repito que, admitiendo que existiera ese déficit, siempre estaríamos en condiciones de determinar el medio para cubrirlo al dictarse la ley orgánica, sin necesidad de cargar sobre el consumidor, sobre el país entero, este aporte, para formar la caja de jubilaciones, en interés de los empleados, obreros y empresas ferroviarias. Sería la ley orgánica, la que podría rectificar estos puntos si hubiera habido error en los cálculos de la Comisión de Legislación ó del Senador que tiene el honor de hacer uso de la palabra.

Sería conveniente evitar la sanción de la ley en esta forma, que es verdaderamente irritante y que levantaría á la opinión pública en contra ella.

El pueblo está conforme en que los obreros y empleados ferroviarios tengan asegurada su pensión, no en virtud de una beneficencia, ni siquiera de munificencia, porque no lo van á hacer ni las empresas ni el Estado, sino de un acto de justicia; pero de ninguna manera la producción nacional estaría conforme en ser ella la que pague una parte de la contribución destinada al tesoro de la caja. Esta contribución levantará resistencias en el comercio, en el productor, en el trabajador, en todo el país y hará

Septiembre 4 de 1913

CAMARA DE SENADORES

42.ª sesión ordinaria

de una ley simpática una ley antipática y que irá al fracaso.

Por estas razones es que yo mantengo mi punto de vista y que votaré por el despacho de la Comisión, salvo el inciso A, porque ya he dicho que estoy conforme en que sea suprimido. No sé si los otros colegas de Comisión estarán conformes en la supresión del impuesto á los pasajes; pero yo pienso que siendo ésta una caja particular no tiene el pueblo de la República por qué contribuir con ese impuesto á la formación de su tesoro.

He terminado.

Sr. Presidente—Si no se hace uso de la palabra, se va á votar primeramente el despacho de la Comisión.

Sr. Del Valle Iberlucea—Hago indicación para que se vote por partes, por incisos.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Entiendo que la modificación dice así: «El capital de la caja será formado con los siguientes fondos.»

Sr. Olaechea y Alcorta—La Comisión no tiene inconveniente en retirar...

Sr. Presidente—La Comisión, para retirar, necesita el permiso de la Cámara.

Sr. Del Valle Iberlucea—Hay asentimiento general.

Sr. Maciá—Pido la palabra, para abreviar una posible discusión.

Propongo que se vote en una sola vez el artículo de la Comisión y, si es rechazado, entre á votación y se vote por partes el que yo he propuesto, empezando por ésta «El capital de la Caja será formado por los siguientes fondos».

Sr. Presidente—Se va á votar el inciso de la Comisión.

—Se vota y resulta negativa.

Sr. Presidente—Se va á votar en la forma propuesta por el señor Senador por Entre Ríos.

—Se lee:

El capital de la caja será formado por los siguientes fondos:

—Se aprueba.

—Se lee:

a) El producido del impuesto á los pasajes que por esta ley se crea;

Sr. Del Valle Iberlucea—La Comisión ha retirado este inciso y parece que hay asentimiento en la Cámara.

Sr. Presidente—Se va á votar si se consiente el retiro de este inciso del despacho de la Comisión.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Se va á votar el inciso que reemplaza al retirado.

—Se lee:

«El producido del recurso á que se refiere el artículo...»

—Se vota y aprueba, así como el siguiente:

b) Las sumas percibidas y á percibir por las empresas y no reclamadas por el público, comprendidas bajo la denominación de lo cobrado de más».

—Se lee:

c) El descuento del 5 % efectuado sobre los sueldos fijos de los empleados y obreros; la retención de la mitad del primer sueldo mensual de los mismos, que se hará efectiva en 24 mensualidades, y el importe, por una vez, de todo aumento mensual ulterior. Los empleados y obreros actuales deberán entregar en las primeras 24 mensualidades la mitad de su primer sueldo mensual;

Sr. Maciá—Pido la palabra.

Yo estoy conforme con todo el inciso, menos con el 5 %, que, de acuerdo con el señor Ministro de Obras Públicas, he propuesto que se reduzca al 3 %.

Sr. Crotto—Que se vote primero el despacho de la Comisión, y, si no se acepta, que se vote la modificación propuesta por el señor Senador.

Sr. Maciá—Yo pido que se vote por partes, porque he de votar por la afirmativa todo el inciso, menos lo referente al 5 %.

Sr. Del Valle Iberlucea—Puede votarse primero con el 5 %.

Sr. Maciá—Y después todo lo demás del inciso.

Sr. Presidente—Se va á votar si se aprueba esa parte.

—Se vota y resulta negativa contra 4 votos.

Sr. Maciá—Debe votarse ahora con el 3 %.

Sr. Presidente—Se va á votar si se aprueba con el 3 %.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Maciá—Se puede votar ahora todo lo demás del inciso C.

Sr. Presidente—Se va á votar el resto del inciso C.

—Se vota y resulta afirmativa.

—Se lee.

d) La forma de contribución de las empresas y de los ferrocarriles del Estado se á convenida entre ellas y el Poder Ejecutivo, sin que, en ningún caso, pueda resultar inferior á la cantidad aportada por los empleados y obreros de sus respectivas dependencias.

Respecto de las empresas que no mandan como dividendo el 4 %, el Poder Ejecutivo queda facultado para convenir con ellas el monto y la forma de su contribución, siendo entendido que ésta no podrá ser nunca menor que la de sus empleados.

Sr. Maciá—Yo he presentado como modificación y lo he explicado antes, en primer lugar, la supresión de las palabras «y de los ferrocarriles del Estado»; luego esta substitución: «se á convenido entre ellas y el Poder Ejecutivo, sin que en ningún caso pueda resultar inferior al 3 por ciento aportado por los empleados y obreros de sus respectivas dependencias». Los señores de la Comisión han declarado que es ése el espíritu con que se ha redactado este artículo; y, por último, en el párrafo en bastardilla, he suprimido el final, donde dice: «siendo entendido que ésta no podrá ser nunca menor que la de sus empleados». De modo que pudo que se vote por partes este inciso.

Sr. Presidente—Se va á votar primero el despacho de la Comisión.

—Se vota y resulta negativa.

—Se lee en la forma indicada por el señor Senador por Entre Ríos y votada resulta afirmativa, contra tres votos.

—Se lee:

e) Para el cumplimiento de esta Ley el Poder Ejecutivo tratará con las empresas de ferrocarriles particulares y los de las jurisdicciones provinciales el traspaso á la Caja del fondo que hayan acumulado las cajas de jubilaciones y retiros del personal de dichas empresas, con el mismo objeto determinado por la presente Ley.

Sr. Maciá—Yo he pedido la supresión de este inciso por las razones que dí; creo que incluir los empleados ya jubilados en esta ley, es precipitado y que, si no se incluyen, no hay razón para pedirles á las empresas los fondos para que los atiendan.

Sr. Presidente—Se va á votar el despacho de la Comisión.

—Se vota y resulta negativa.

—Se lee:

«Art. 6.º El monto de la jubilación y pensión que se acuerde en virtud de esta Ley no excederá de la que haya de corresponder á un sueldo máximo de mil pesos por mes, cualquiera sea el que goce el empleado. El descuento que se efectúe de acuerdo con el artículo 5.º, inciso C, no se hará tampoco sobre una suma superior á la expresada.»

Sr. Presidente—Se va á votar si se aprueba.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Maciá—El número de artículo debe quedar en blanco, para coordinarlo después.

—Asentimiento.

—Se lee:

«El impuesto á los pasajes, á regir dentro de los noventa días de la promulgación de la presente ley, se crea en la siguiente forma: Los pasajes internos de 1.ª clase, de mayor valor

Septiembre 4 de 1913

CAMARA DE SENADORES

42.ª sesión ordinaria

de \$ 1 $\frac{1}{2}$ %, quedan gravados con una cuota fija de \$ 0.10, y los abonos de la misma clase, con el 4 % de su valor.»

Sr. Echagüe—Eso queda suprimido.

Sr. Maciá — Que se lea entonces el que he presentado.

—Se lee:

«Independiente de la contribución de las empresas y de los empleados, de que habla el artículo 4.º, ingresará á la Caja creada por esta ley, el producto de un aumento especial sobre los fletes de cargas y encomiendas que las empresas sujetas á la presente ley deberán establecer, dentro de los 90 días de su promulgación, sobre las tarifas vigentes y que anualmente determinará el Poder Ejecutivo, no pudiendo exceder, en ningún caso, del 3 %. El ingreso que produzca este aumento sobre las tarifas, en las entradas brutas de las Empresas, no se tomará en cuenta, á los efectos de la ley N.º 5315.

Sr. Presidente—Se va á votar.

—Se vota y resulta afirmativa.

—Se lee:

«La administración de la Caja estará á cargo de una comisión de cinco miembros designada por el Poder Ejecutivo, en la que se acordará participación á los representantes del Estado, de las empresas y de los empleados. Su organización y funciones serán fijadas oportunamente por la ley orgánica de la Institución.»

Sr. Maciá—Pido la palabra.

La redacción propuesta en sustitución de este artículo, es simplemente coordinándolo con las sanciones anteriores.

Sr. Presidente—Se va á votar primeramente el despacho de la Comisión.

Sr. Olachea y Alcorta—Desde el momento que desaparece la intervención del Estado, no tiene razón de ser en este artículo la disposición que establece que dentro de la administración de la Caja se acordará participación á los representantes del Estado.

Sr. Crotto—Pero eso se concilia, rechazando el artículo de la Comisión.

Sr. Presidente—Se va á votar el artículo del despacho de la Comisión.

—Así se hace y es rechazado.

Sr. Presidente—Se va á votar ahora el artículo propuesto en sustitución por el señor Senador por Entre Ríos.

—Así se hace y se aprueba.

—Se lee:

«Artículo 9.º El Poder Ejecutivo designará á la mayor brevedad una comisión técnica que informe al honorable Congreso en las primeras sesiones del año próximo, sobre los siguientes puntos, y que, al sancionarse la ley orgánica de la institución, habrá de servirle de elementos de juicio para fijar el tiempo, edad y demás condiciones del retiro y monto de pensión y jubilación, según las diversas categorías de empleados y obreros:

- «a) Número de empleados de ferrocarril comprendidos en las disposiciones del artículo 2.º;
- «b) Clasificación de los mismos en categorías, teniendo en cuenta y especificando el tiempo probable de aptitud del empleado para el trabajo, en atención á la naturaleza del servicio;
- «c) El importe total de sueldos de los empleados comprendidos en la ley y promedio del que goza cada una de las categorías que de los mismos deberá formarse, de conformidad al inciso anterior;
- «d) Cálculo del porcentaje á fijarse para los retiros, sin perjudicar la economía de la Caja, partiendo de los recursos que se crean en la misma, y el número y categoría de los empleados que deban gozarlos;
- «e) Edad y tiempo de servicio de los empleados al dictarse la ley.»

Sr. Maciá—Me parece que, en vista de no haber ninguna disidencia ni observación á este artículo, podría votarse de una sola vez, pero prevengo que me voy á permitir proponer, como inciso f, un agregado que creo conveniente.

Sr. Presidente—Se va á votar si se aprueba el artículo.

—Así se hace y resulta afirmativa.

Sr. Maciá—Propongo como inciso f el siguiente: «Cálculo de previsión de la marcha económica de la Caja con los recursos creados.»

Me parece que siendo esta materia tan difícil como es, siendo, como puede decirse con toda propiedad, un asunto técnico, conviene que al mismo tiempo que se suministren al Congreso todos los elementos que se piden en los incisos anteriores, se pida también un estudio técnicamente hedho sobre la marcha probable de la Caja, según resulte de esos datos, para que así el Congreso vea si conviene ó no reforzar los recursos que deben aportarse á la Caja; y, además, siempre sería este dato un elemento utilísimo de juicio.

Sr. Presidente—Se va á votar si se aprueba el inciso que acaba de proponer el señor Senador por Entre Ríos.

—Así se hace y resulta afirmativa.

—Se lee:

«Artículo 10. Mientras se dicte la ley orgánica de la Caja, los fondos expresados en el artículo 5.º comenzarán á percibirse dentro de los 90 días de la promulgación de la presente ley y estarán bajo la administración del Directorio de la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones, con las atribuciones que le confiere la ley de la materia.»

Sr. Crotto—Pido la palabra.

Para proponer un agregado á este artículo. Aquí se dice que se van á depositar los fondos á disposición del Directorio de la Caja de Pensiones y Jubilaciones; pero no se dice nada de los intereses que puedan devengar esos fondos. Yo propondría que esos fondos fueran depositados en el Banco de la Nación y gozaran del interés de las tres cuartas partes de lo que se cobra generalmente, y que ese interés se capitalizara anualmente.

Me parece que es justo este agregado, porque de otra manera esos capitales no devengarían interés, pudiendo producir, sin embargo, en ese concepto una suma respectable.

En el balance presentado últimamente por la institución municipal de prestamos, en intereses, ha habido 341.000 pesos en el año 1912. Como se ve, esta suma acumulará fácilmente otras sumas, y

me parece lógico, entonces, que ganen intereses. Por eso, pido que pase esa cantidad á la Caja de Ahorros del Banco de la Nación.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Tengo entendido que la Caja Nacional de Jubilaciones invierte los fondos que entran, en títulos nacionales; de manera que gozan de un interés superior al que tendrían en la Caja de Ahorros del Banco de la Nación.

Sr. Crotto—Pero sería conveniente establecerlo.

Sr. Maciá—Está comprendido entre las atribuciones que le confiere la ley á la Caja.

Sr. Crotto—Si así lo entiende el Senado retiro mi indicación.

Sr. Presidente—Se va á votar si se aprueba el artículo.

—Se aprueba.

—Se lee:

Art. 11. Los empleados y obreros de los ferrocarriles del Estado, que reúnan las condiciones requeridas por la ley 4349 para ser jubilados, podrán acogerse á sus beneficios mientras no se dicte la ley orgánica á que se refiere el artículo 1.º.

Sr. Olaechea y Alcorta—No tiene razón de ser este artículo, desde que no entran los ferrocarriles del Estado.

Sr. Ovejero—Hago moción para que se levante la sesión.

—Apoyada.

Sr. Presidente—Estando apoyada esta moción, se va á votar.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Queda levantada la sesión.

—Eran las 7 p. m.

DOMINGO DESPLATS,
Subdirector de Taquígrafos.