

41ª. SESION ORDINARIA. 2 DE SEPTIEMBRE DE 1913

PRESIDENCIA DEL DR. BENITO VILLANUEVA

SUMARIO: I.—Homenaje al señor Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, don Juan Manuel Ortiz de Rozas.

II.—Asuntos entrados.

III.—Designación del Presidente provisorio.

IV.—Continúa la consideración en particular del proyecto de Caja de Jubilaciones y Pensiones para los empleados ferroviarios.

Señores senadores

Albarracín
Carbó
Civit
Crotto
Dávila
Del Pino
Del Valle Iberlucea
Echagüe
Esteves
González
Güemes
Irigoyen
Iturraspe
Maciá
Malbrán
Mendoza
Olaechea y Alcorta
Ovejero
Posse
Terán
Virasoro

En Buenos Aires, á los dos días del mes de Septiembre de mil novecientos trece, reunidos en su sala de sesiones el señor Presidente provisorio y los señores senadores al margen consignados, con inasistencia de los señores Senadores Castañeda Vega, Garramuño, Gubiazú, Lubary y Ugarte, con aviso, y Peña con licencia, dice el

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

—Se lee y aprueba.

I

Sr. Presidente — Señores Senadores: Cumpló con el deber de comunicar oficialmente al honorable Senado el fallecimiento, ocurrido ayer en la ciudad de La Plata, del distinguido ciudadano don Juan Manuel Ortiz de Rozas, que desempeñaba el alto cargo de Gobernador de la Provincia de Buenos Aires. Este ciudadano prestó durante su vida grandes y meritorios servicios á la Provincia de su nacimiento y á la República, como militar, en los primeros años de su vida, y, más tarde, en los diversos é importantes cargos públicos que fué llamado á desempeñar.

En homenaje á su memoria, propongo á los señores Senadores ponerse de pie.

— Así se hace.

Septiembre 2 de 1913

CAMARA DE SENADORES

41.ª sesión ordinaria

II

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

—Se lee:

Buenos Aires, Agosto 26 de 1913.

Al honorable Congreso de la Nación:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse á Vuestra Honorabilidad remitiéndole el adjunto proyecto de ley, por el cual se amplía el crédito de la Ley de Presupuesto vigente en el anexo correspondiente al Departamento del Interior, en la cantidad de (\$ 641.619 $\frac{m}{n}$) seiscientos cuarenta y un mil seiscientos diez y nueve pesos moneda nacional, con destino á reforzar el inciso 4, ítems 27, 28, 29 y 31 de Correos y Telégrafos, por ser indispensable para atender los servicios de la citada repartición.

En los antecedentes que se acompañan, hallará Vuestra Honorabilidad las razones que justifican este pedido.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

ROQUE SÁENZ PEÑA.

LORENZO ANADÓN.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1.º Ampliase en la suma de (\$ 641.619 $\frac{m}{n}$) seiscientos cuarenta y un mil seiscientos diez y nueve pesos moneda nacional, el crédito de la ley número 9087, del Presupuesto General para el ejercicio de 1913, con destino á reforzar el anexo B, inciso 4, Dirección General de Correos y Telégrafos, en la siguiente forma:

Item	Partida	\$ m/n.
27	1	236.150
27	2	29.722
27	3	3.873
27	4	103.971
27	7	53.785
27	9	4.863
27	10	9.778
27	11	4.000
27	12	7.036
27	15	2.727
27	16	24.000
27	17	14.000
27	18	48.473
28	3	23.000
29	1	70.241
31	1	6.000

641.619

Art. 2.º Este gasto se hará de rentas generales, con imputación á la presente ley.

Art. 3.º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

LORENZO ANADÓN.

—A la Comisión de Presupuesto.

—Eduviges Alemán de López solicita aumento de pensión militar.

—A la de Guerra.

—Zoila Díaz de Pinilla solicita pensión militar.

—A la misma.

—Corazón Burela solicita pensión militar.

—A la misma.

—Carmen Mayorga de Busso solicita tras-paso de pensión civil.

—A la de Peticiones.

—Agustina V. de Rosse solicita un premio en tierras.

—A la de Agricultura.

—Esther, Irma, María Elvira y María Rílda de la Hantý solicitan pensión militar.

—A la de Guerra.

—Una comisión de Damas Salteñas solicita un subsidio de 60.000 pesos para costear un monumento á la Virgen de las Mercedes.

—A la de Peticiones.

—Gregorio Soler solicita vuelva á comisión su solicitud sobre aprovechamiento del agua de Salto Grande.

—A sus antecedentes.

DESPACHOS DE COMISION

—La de Hacienda se ha expedido en un proyecto sobre crédito al Departamento de Obras Públicas, por la cantidad de \$ 112.142.23 moneda nacional, con destino al pago de obras en la Escuela Nacional de Comercio del Rosario.

—La misma, en un crédito suplementario al Ministerio de Agricultura por 2.143.70 pesos moneda nacional, para abonar al señor José María Martínez, con motivo del contrato de arrendamiento de la isla de Apipé Grande.

—A la orden del día.

III

Sr. Presidente -- De acuerdo con la ley de acefalia, se va á proceder al nombramiento de Presidente provisorio del honorable Senado.

—Se procede á la elección nominal y votan: por el señor Senador Villanueva, los señores Senadores Güemes, Esteves, Torán, Olacoea y Alcorta, Echagüe, Dávila, Carbó, Malbrán, González, Mendoza, Albarracín, Iturraspe, Virasoro, Del Pino, Ovejero y Maciá; por el señor Senador Dávila, el señor Senador Crotto; y por el señor Senador Güemes, el señor Senador Civit.

Sr. Secretario Ocampo — Han obtenido: diez y seis votos el señor Senador Villanueva, uno el señor Senador Dávila, y uno el señor Senador Güemes.

Sr. Presidente — Señores Senadores: cumplo con el deber de agradecer el honor que me habéis hecho, designándome una vez más como Presidente provisorio del honorable Senado.

IV

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

Sr. Presidente — Corresponde continuar con la consideración en particular del asunto á que se refiere la orden del día número 16.

—Se lee:

Artículo 2.º Quedan comprendidos en los beneficios y obligaciones de la presente ley, todos los empleados y obreros permanentes de los ferrocarriles del Estado, y de los ferrocarriles de las empresas particulares de jurisdicción nacional, debiendo computarse los años de servicio prestados en cualquiera de ellas, aunque en cualquier tiempo hubieren estado sometidos á la jurisdicción provincial ó dependiendo directamente de la Nación.

Sr. Presidente—Está en discusión en particular.

Sr. Maciá—Pido la palabra.

Considero, señor Presidente, que el traslado de los empleados y obreros de los ferrocarriles nacionales á la Caja especial que por esta ley se manda crear, es un paso que necesita detenido estudio, tanto por la influencia que pueda tener sobre la Caja de Pensiones y Jubilaciones Civiles, cuanto por las diferentes categorías y situaciones de empleados que hay que tener en cuenta.

Por esta razón, considero conveniente suprimir en esta ley las palabras «del Estado» y «ó dependiendo directamente de la Nación», para resolver esta cuestión en la ley orgánica que debe dictarse, según las prescripciones de ésta.

En efecto, ¿cuál sería la situación? Desde luego, hay que prever que hay empleados, como los anteriores del Ferrocarril Andino, que han dejado de ser empleados del Estado y han pasado á ser empleados de empresas particulares, y lo mismo sucede con los del Ferrocarril de San Cristóbal; en cambio, los ferrocarriles del Estado han tratado de incorporar á su servicio á antiguos empleados de empresas particulares, y ésto porque han necesitado empleados idóneos.

Como mucho de estos últimos empleados han prestado largos servicios á empresas particulares, y hemos de ponerlos en la misma situación á todos los empleados de los otros ferrocarriles, tenemos que ver el modo de que no queden en situación desventajosa, unos con relación á otros, y muy particularmente á los que han sido empleados de empresas particulares y que tendrían, según esta ley, derecho á que se les computen todos sus servicios, sean cualesquiera las líneas en que hayan servido.

Me parece que este asunto merece detenido estudio. Parto de la base de que debe estar en el espíritu de ambas Cámaras del Congreso, como en el del Poder Ejecutivo, que no queden sus empleados propios en peores condiciones que los de las empresas particulares, y creo que se estudiará la ley orgánica respecto á ese punto, con este mismo criterio.

Creo que resolver en esta ley, súbitamente, la cuestión, traerá perturbaciones á la Caja de Pensiones y Jubilaciones, y que podrían también olvidarse situaciones de empleados que es necesario tomar en cuenta, como debieran tomarse en cuenta otros detalles que esta ley no puede prever y que aquélla debe salvar.

Por estas razones y otras que daré después, si es necesario, propongo que el artículo quede tal cual está, suprimiendo en el cuarto renglón, después de «obreros permanentes de los ferrocarriles», las palabras «del Estado y de los ferrocarriles» para que quede «obreros permanentes de los ferrocarriles de las empresas particulares de jurisdicción nacional, etc.»; y borrar, al final también, «dependiendo directamente de la Nación». Así, nos reservamos el derecho para legislar sobre la situación de los empleados de los ferrocarriles nacionales con meditación, previsión y prudencia, haciendo constar, desde luego, que con ésto los empleados de los ferrocarriles nacionales que actualmente están incorporados á la Caja de Pensiones y Jubilaciones Civiles, nada perderán, desde que los derechos que les da esta ley nunca se podrán poner en ejercicio hasta que se dicte la ley orgánica reglamentaria del personal; y como ésta ha de prever su situación y la resolverá en el hecho, la situación de estos empleados no se modifica fundamentalmente. Propongo, por consiguiente, esta modificación.

Sr. Echagüe—Pido la palabra.

En la sesión anterior, señor Presidente, cuando se propuso la supresión de las palabras «institución del Estado», del artículo 1.º, á nombre de la Comisión y obedeciendo al encadenamiento que impone el orden lógico de las ideas, manifesté que una institución debía participar del carácter de la ley que la fundaba; que como la ley que establecía la Caja de pensiones y jubilaciones era de orden público, tal carácter tendría también que revestir esta institución; que justamente porque el orden público estaba bajo la custodia del Estado, en el proyecto se facultaba al Poder Ejecutivo para designar los cinco miembros que deben administrar la Caja, y que, ¿cómo podría dejar de tener

carácter público una institución que el Estado organiza, la hace administrar, siendo, por otra parte, públicos los intereses que se tratan de proteger?

En la sesión anterior olvidé decir algo en el sentido de desvanecer algunos celos que tal vez pudieran existir en el sentido de que este orden de ideas pudiera significar un paso hacia el colectivismo ó socialismo de Estado. Esta senela, señor Presidente, pretende la nacionalización de los medios de producción y la administración por el Estado en el orden económico, principalmente en lo que se refiere á la producción y repartición de la riqueza; pero aquí no se trata de nada que se parezca a esto, muy al contrario, la intervención del Estado en nuestro caso, tan sólo tiene por objeto y se limita á asegurar el orden público y ésto en beneficio y obsequio de los intereses privados.

No di, ni daría mayor importancia á la supresión de las palabras «institución del Estado» que se hizo al artículo 1.º, porque de la contextura y del espíritu del proyecto resulta definido el carácter público de la institución; pero con la indicación que hace, el señor Senador por Entre Ríos, de suprimir en este artículo 2.º todo lo que se refiera al personal de los ferrocarriles del Estado, me deja comprender que dentro de su plan, se propone desnaturalizar el proyecto, descartar al Estado de toda ingerencia en esta institución, patrocinando así la organización de cajas particulares, que vendrían á sufrir en su creación con esta forma cierto *capitis diminutio*, el desprestigio que le daría la circunstancia de que el Estado sea el primero en empezar por sustraer la figuración de su personal de ferrocarriles en la caja de jubilaciones que se trata de formar. Si el honorable Senado aceptara la indicación del señor Senador, la Comisión no tendría nada que hacer, en razón de que el proyecto presentado fallaría por su base, resultaría minado en sus fundamentos, transformándose en ruinas todo lo que sobre él se ha edificado; vendría á ser un proyecto sacado de la senda por la cual auspiciosamente marchaba, para ser encajado en un desvío que lo extraviará, llevándolo á cualquier parte, menos á puerto alguno, seguramente á dormir en

el fondo de alguna carpeta el sueño eterno de los proyectos fracasados.

Debe tenerse también presente que el honorable Senado al aceptar en general el proyecto, lo ha aceptado en sus bases generales, dentro de sus líneas fundamentales como institución de orden público, de tal manera que, si optara por la indicación propuesta por el señor Senador por Entre Ríos, vendría á incurrir en una contradicción.

Sr. Maciá—Pido la palabra.

Es un poco retrospectiva la observación que hace el señor Senador, porque es un artículo que está ya sancionado.

Sr. Echagüe — Sí, el primero, en el cual se omitieron las palabras «institución del Estado», pero no éste, que estamos tratando, donde la eliminación que propone el señor Senador vendría, en mi concepto, á desnaturalizar la institución en una forma concluyente.

Sr. Maciá—Me corresponde decir, ante la sospecha del señor Senador, de que yo vengo con planes, que los planes que he traído á esta discusión los expresé con toda franqueza y decisión al fundar mi voto en general en este asunto. ¿Por qué esta observación retrospectiva del señor miembro informante de la Comisión, si del carácter de la modificación que yo propuse al proyecto, él pudo darse cuenta cuando hice mi exposición en general y cuando se discutía en general el proyecto? De manera que la suposición que hace el señor Senador es enteramente infundada.

Sr. Echagüe—¿Me permite el señor Senador? Referirme á su nuevo plan ó proyecto, no es expresar una sospecha.

Sr. Presidente—Ruego al señor Senador que no interrumpa, á no ser que el señor Senador por Entre Ríos lo permita.

Sr. Maciá—Sí, señor.

Sr. Echagüe—Yo preguntaría al señor Senador si donde vá con su indicación, es ó no, á la formación de la Caja con índole particular, eliminando...

Sr. Maciá—¿Y cómo me pregunta eso, después de haber sancionado el artículo 1.º, que dice que se constituye una Caja de Pensiones y Jubilaciones?

Sr. Echagüe—Porque no le he dado la mayor trascendencia á las palabras que se suprimieron en el artículo 1.º.

Sr. Maciá—Yo sí, se la di.

Sr. Echagüe—Suprimir el nombre, dejar ó no en el mencionado artículo las palabras: «institución del Estado», no podía tener en mi concepto mayor significación, si de la contextura del proyecto venía á resultar claramente determinada ó establecida la naturaleza de la institución, pero ahora cuando se empieza á proponer eliminar del artículo 2.º el personal de los ferrocarriles del Estado, ya se revela claramente un espíritu que antes no estaba bien manifiesto, y creo que en esto coincidirán conmigo algunos otros señores Senadores.

Sr. Maciá—Lo expuse bien claro, y dije al enumerar las observaciones que hice, que se incluirían desde ya los empleados de los ferrocarriles nacionales en esta ley. No oculté nada. Todo lo dije lealmente y lamento mucho que el señor miembro informante no se haya dado cuenta de las observaciones que hice entonces; pero, al fin y al cabo, la observación fundamental es ésta: que las modificaciones que se proponen á este proyecto lo desvirtúan de tal manera, que probablemente su destino será dormir en el fondo de alguna carpeta. La modificación que yo he propuesto y las que propondré son, á mi entender, capaces de mejorar este proyecto, capaces de quitarle los inconvenientes que tiene y mejorar á los tres intereses que se trata de garantizar: el buen servicio de los ferrocarriles, por lo que afecta á la producción y á la riqueza; á la empresa y á sus empleados y obreros.

Si la Comisión, por intermedio del miembro informante, manifiesta un criterio distinto, al Senado corresponde juzgarlo; pero no se puede suponer que después de haber declarado *nemine discrepante*, la conveniencia de la creación de esta Caja, haya la intención de inutilizar el proyecto.

Ahora estamos discutiendo en concreto la supresión de estas palabras en el artículo 2.º, que, en la mente del que propone la modificación, no importa más que resolver con estudio y meditación un problema que se plantea: el traslado en masa de los empleados de los ferrocarriles del Estado á esta ley, y que no puede producir sino perjuicios á la Caja de Jubilaciones y á un

gran número de los empleados y obreros que tratamos de favorecer. Es necesario darse cuenta de cuál es la situación de ese grupo, y debe estudiarse en la ley orgánica que se dictará como habrá que atender otras. ¿Es esto invalidar el proyecto? No, señor Presidente. Es prevenir errores que pueden ser fatales, como lo han sido otros cometidos por impremeditación en la Caja de Pensiones y Jubilaciones Civiles.

Ese es el propósito de mi modificación: dar seguridad á esta ley y no contrariarla, nada más. Pero no son esas solas las razones que la abonan, son también otras que el Ministro de Obras Públicas debe de prestigiar, por las ideas que le conozco.

Pero hay otros puntos, que también deben quedar en suspenso, para ser tratados en la ley orgánica, y que deben ser tomados en consideración para que no se invalide esta ley, pues es esa ley orgánica la que debe darle vitalidad ó matarla, puesto que ella reglamenta el ejercicio de las facultades que se dan.

Por consiguiente, en el hecho, la postergación de esta cuestión no perjudica porque los derechos que se crean no se pueden hacer efectivos hasta tanto no se dicte la ley orgánica, y, entretanto, yo tengo el perfecto derecho para pedir estudio, meditación y acierto, en la resolución que se dé, dejando para el estudio del Congreso la solución de todos estos detalles, á fin de que esta ley no se invalide por impremeditación.

He dicho.

Sr. Echagüe—Pido la palabra.

Las ideas sobre el punto en cuestión están ahora bien definidas, lo que no pasaba antes. En cuanto á lo que puede hacerse en la ley orgánica, tratándose ahora de una ley básica, no sé, cómo la reglamentación pueda quitarle el carácter fundamental que, por esta ley, se le da á la institución que se trata de formar. El honorable Senado resolverá lo que, al respecto, debe prevalecer.

Sr. Maciá—Pero es claro que no puede modificar la ley que aún no está dictada, pero, al dictar ésta, podemos plantar jalones para aquélla y sentar cuestiones que deben ser resueltas en la ley orgánica que se debe dictar después. Me

parece que el argumento que hace el señor miembro informante, no es tal argumento. Precisamente, el dejar esas cosas para la resolución de la ley orgánica, es lo que implica más probabilidad de acierto, y para que se vea lo absurdo de esta prescripción, si hemos de incorporar hoy á los empleados de los ferrocarriles nacionales, resultará que la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones, tendrá que entregar á la Caja especial de ferroviarios toda la masa de anticipos hechos á la Caja por los empleados ferroviarios.

La situación de la Caja de Jubilaciones y Pensiones ¿es tan cómoda para poder hacer hoy ese desembolso. ¿Vale ó no vale la pena de que eso se haga sin que nadie se perjudique y sin que la caja actual de empleados sufra perturbaciones? No, señor Presidente. Hay una porción de detalles que deben estudiarse, porque aquí no se trata de una cuestión de derecho puramente, sino también de una cuestión económica que debe estudiarse muy tranquila y muy razonadamente para no exponer á esta Caja á un fracaso.

Por consiguiente, lo que propongo es razonable: no resolver aquí esta cuestión y dejarla para la ley orgánica, y allá resolverla con el espíritu que tengo y que supongo que tiene el honorable Senado y el Poder Ejecutivo: que los empleados de la Nación que prestan servicio en los ferrocarriles del Estado, no puedan quedar en inferioridad de condiciones con relación á aquellos que lo prestan en las empresas particulares. Sería sencillamente absurdo lo contrario.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Pido la palabra.

El Poder Ejecutivo, no sólo apoya la modificación propuesta por el señor Senador por Entre Ríos, sino que ha tenido ocasión de solicitar de la Comisión respectiva que quisiera introducir en este proyecto las indicaciones á que obedece esta modificación.

Al dar las razones que mueven al Poder Ejecutivo para sostener esta modificación, no quiero hacerme cargo de los argumentos hechos por el señor Senador por Santa Fe, respecto á supuestos planes siniestros para el porvenir de esta ley, porque, el solo hecho de

hacerme cargo de ellos, sería aceptar como posible semejante temperamento por parte del Poder Ejecutivo, que ha declarado, con toda decisión y con toda franqueza, que considera una necesidad impostergable que este proyecto, creando la Caja de Jubilaciones y Pensiones de los empleados ferroviarios, se convierta en ley cuanto antes.

Respecto de los demás argumentos, me permito hacer notar que el señor Senador por Santa Fe, al querer unir la modificación propuesta y aceptada en el artículo primero con la que ahora se propone, no se ha dado tal vez bien cuenta del alcance de una y otra. En definitiva, la primera no tiene nada que ver con ésta. Al solicitar que se eliminaran del artículo primero las palabras «como institución del Estado», nos referíamos al Estado en su calidad de Poder público, que no tiene por qué intervenir en la formación de esta Caja y en su desarrollo, sino exclusivamente para imponer la obligación á las empresas particulares y para intervenir en la administración de la misma. Actualmente, en el artículo 2.º, ya no se trata del Estado como Poder público—aquí es el Estado persona jurídica, propietaria de ferrocarriles, empresa como cualquier otra, con sus derechos y sus deberes propios,—y entonces era llegado el momento de meditar si convenía incluir al Estado como persona jurídica ó empresa, en esta ley. Por poco que se medite se impone forzosamente la conclusión de que es necesario eliminarlo.

En primer lugar, señor Presidente, ¿qué objeto tiene esta ley? Es evidente que no tiene otro que crear la Caja de Pensiones y Jubilaciones para los empleados ferroviarios. ¿Por qué, entonces, incluir al Estado, que es el primero que ha establecido la Caja y la tiene funcionando? Sería curarlo en plena salud, puesto que tiene establecida una Caja en condiciones superiores y más favorables para los empleados, que la que puede establecerse por esta ley. En consecuencia, existiendo la Caja de Jubilaciones y Pensiones, para los empleados del Estado, no habría objeto en incluirlos en esta ley.

Pero hay otras consideraciones que, coadyuvantes con esta primera, nos inducen á no dejar incluir los ferrocarriles del Estado en esta ley, porque se-

ría perjudicar inútilmente á los empleados actuales y, seguramente, ese no es el propósito del Senado, ni ha sido tampoco el de la Cámara de Diputados.

Los empleados de los ferrocarriles del Estado se hallan todos acogidos á la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones, y los señores Senadores conocen las condiciones favorables que presenta esta Caja para todo el personal acogido á ella, empezando por el límite de edad, siguiendo con el término medio de sueldo que sirve para fijar la jubilación, y concluyendo con el máximo del 95 %, para fijar, en definitiva, la pensión que le corresponde.

Estos son derechos adquiridos por los empleados ferroviarios, y sacarlos de ahí, é incorporarlos á esta Caja, no sólo es despojarlos de esos derechos adquiridos, sino exponerlos al azar y á las eventualidades de esta Caja, porque recién cuando hayamos hecho el estudio detenido de los varios problemas que presenta esta ley, y hayamos dictado la ley orgánica, podremos saber los beneficios que será posible acordar á los que se jubilen. Si nos fijáramos en lo que sucede en las cajas de pensiones y jubilaciones existentes en otros países, deberíamos sospechar, desde ya, que el máximo de la jubilación que esta ley puede acordar, ha de oscilar alrededor del 50 % del sueldo; tal vez con los recursos que se prevé, y con toda la buena voluntad existente para mejorar en lo posible la situación de los ferroviarios, podremos llegar á establecer un 75 %; pero considero, que ha de ser muy difícil llegar, aproximativamente, al 95 %, que hoy asegura la Caja de Jubilaciones y Pensiones.

Sacar, entonces, á los empleados ferrocarrileros de la situación actual y llevarlos á esa nueva ley, sería, como he dicho anteriormente, despojarlos de derechos perfectamente adquiridos.

Por otra parte, los señores Senadores saben, que la ley actual de la Caja de Pensiones y Jubilaciones, fija el término medio de los sueldos de los dos últimos años, creo, para establecer el monto de la jubilación. En las cajas de jubilaciones y pensiones existentes en el extranjero, en los casos más favorables, el sueldo que sirve de base para fijar el monto de la jubilación, es el término medio de los últimos seis ó sie-

te años: ya pueden figurarse los señores Senadores la diferencia que eso significa para la determinación de las jubilaciones. Quitarles este otro derecho, sería violar igualmente el contrato que el Estado tiene establecido con esos empleados.

Por último, señor Presidente, no hay que olvidar tampoco que esta ley va á imponer ciertos gravámenes á las empresas.

La situación de los ferrocarriles del Estado, en estos momentos, no es muy próspera, como es notorio y bien conocido, y alterar una situación que es perfectamente cómoda para las empresas y para los empleados, sin objeto de ninguna clase, trasladándola á esta ley, significaría agravar inútilmente esa situación é imponer un gran desembolso á los ferrocarriles del Estado, en perjuicio de sus finanzas, ya bastante delicadas.

Estas razones, señor Presidente, y el principal propósito de no lesionar los derechos adquiridos de los empleados de los ferrocarriles del Estado y de no perturbar inútilmente su situación financiera, han movido al Poder Ejecutivo á solicitar esta enmienda y, en consecuencia, á apoyar decididamente la modificación propuesta por el señor Senador por Entre Ríos.

Para terminar, debo hacerme cargo de que, evidentemente, esta ley ofrece una ventaja que la actual de jubilaciones y pensiones no da á los empleados ferroviarios, y es la que se refiere á la intercambiabilidad del servicio, es decir, que se cuentan para la jubilación los años de servicio prestado en otras empresas; pero el Poder Ejecutivo se ha dado cuenta de este inconveniente y se propone solicitar en el momento oportuno las medidas necesarias para que este beneficio se extienda á los empleados de los ferrocarriles del Estado, pero sin incorporarlos á esta ley, porque este hecho introduciría, entre otras perturbaciones, la que ha mencionado el señor Senador por Entre Ríos, ó sea la obligación que se impone á la actual Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones de entregar á esta nueva Caja todas las cuotas con que hayan contribuido los empleados de los ferrocarriles del Estado.

Por estas razones, el Poder Ejecutivo, como he dicho, apoya decididamente la modificación propuesta por el señor Senador por Entre Ríos.

Sr. Echagüe—Pido la palabra.

Lo que noto, señor Presidente, es que el Poder Ejecutivo, en la discusión de este proyecto, incurre en contradicción, porque el ex Ministro señor Ramos Mejía se manifestó conforme con él, cuando se discutió en la Cámara de Diputados y ahora observo que el actual señor Ministro piensa de una manera diversa.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Si el señor Senador me permite una interrupción, le aclararé el punto.

Sr. Echagüe—Voy á terminar. Las cuestiones de detalle, como pueden ser la de los jubilados, ó las de los que están por jubilarse en la Caja Nacional y que han de pasar de ésta á la de ferroviarios, todas estas cuestiones pueden y deben arreglarse en la ley orgánica, yo lo que pretendo es que no se desnaturalice la institución quitándole el carácter que le ha dado el proyecto que se discute.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Pido la palabra.

Respecto de la última observación, yo no me explico dónde encuentra el señor Senador elementos para sostener que lo que esta ley va á crear son las cajas particulares de las empresas.

Si yo sé leer, y si entiendo lo que leo, puedo decir que no se trata de cajas particulares, pues el artículo 1.º dice: Créase la «Caja de Jubilaciones y Pensiones de empleados ferroviarios».

La Caja, quiere decir una sola caja, y el Poder Ejecutivo ha tenido oportunidad de explicar en repetidas ocasiones las grandes ventajas que ve en la formación de una sola Caja.

Yo, realmente, le hubiera agradecido al señor Senador que me hubiese indicado cuáles son las modificaciones que lo autorizan á hacer esta observación, es decir, que lo que sancionamos aquí son las cajas particulares de las empresas, porque, como yo estoy en contra de ese sistema, lo hubiera acompañado á combatir y corregir cualquiera indicación que pudiera ser interpretada en ese sentido.

Ahora, respecto al reproche que hace el señor Senador de que el Poder Ejecutivo está en contradicción con lo sostenido en otros momentos, me permito recordarle, y no desearía repetir en extenso las razones que he tenido el honor de exponer ante el honorable Senado, que fijaban bien claramente la situación del Poder Ejecutivo referente á este proyecto. Tuve ocasión de manifestar que el Poder Ejecutivo no había tenido oportunidad de colaborar en el proyecto de la Cámara de Diputados; que durante la discusión manifestó que tanto el proyecto originario del señor Diputado Carlés, como el que sirvió de base á la discusión, adolecían ambos de grandes defectos y, en consecuencia, no considero que hoy llegado el proyecto á estudio del Senado, el Poder Ejecutivo esté imposibilitado de indicar aquellas reformas que estime más ventajosas y convenientes para el mejor éxito de esta ley en el cual está más interesado que nadie.

He dicho.

Sr. Presidente—Como el señor Senador por Entre Ríos ha propuesto dos modificaciones en este artículo, se votará antes el despacho de la Comisión.

Sr. Del Pino—Pido la palabra.

Se me ocurre una pregunta. Si se suprimiera ó eliminara el personal de los ferrocarriles del Estado de la Caja que se va á crear, entonces ¿cuál sería la contribución del Estado que por el artículo 5.º debe aportar con las empresas y los empleados? Quiero significar ésto para mayor claridad y no porque deje de reconocer que los empleados ferroviarios del Estado tienen derechos adquiridos ante la actual Caja, porque hace muchos años que aportan el 5 %, como los demás empleados de la Nación. De modo que hay una cuestión seria, entre el Poder Ejecutivo y la Caja Nacional actual; pero como aquí, en este artículo, se dice que el Estado contribuirá también, por mi parte, creo que esta contribución se determinará en los aportes de los ferrocarriles del Estado ó en alguna otra expresión que no encuentre en este momento.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Yo le agradecería al señor Senador, si no ve inconveniente en ello, que dejara

ese punto para cuando lleguemos á ese artículo.

Sr. Del Pino—Perfectamente.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Eso ha sido ya considerado y en el momento oportuno se darán las explicaciones.

Sr. Presidente—Se va á votar el artículo de la Comisión y, si no es aceptado, se votará en seguida el propuesto por el señor Senador por Entre Ríos.

Sr. Del Pino—Se podría votar por partes.

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

—Se vota y resulta negativa contra dos votos.

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

Sr. Maciá—Ahora podría votarse por partes, para mayor claridad.

Sr. Ministro de Obras Públicas—¿No se podría hacer una observación en este momento?

Sr. Presidente—Sí, señor Ministro.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Creo que la última modificación que se propone en el artículo tal vez sea inconveniente y que sería mejor dejarlo como está: me refiero á la eliminación de las palabras «ó dependiendo directamente de la Nación». Considero que convendría dejarlas, porque eso se refiere á la computación de los servicios de los empleados de las empresas particulares, las que estarán obligadas á computar los servicios de esos empleados, sea que fueran prestados á esas empresas ó al Estado; pues, probablemente, cuando se estudie la situación de los ferroviarios del Estado, se ha de tratar también la forma en que á esos empleados pueda contárseles tiempo de servicio en las empresas particulares. En realidad, esta última parte es independiente de la primera.

Sr. Maciá—Pido la palabra.

A mí me parece un caso distinto, pero no independiente, y creo que queda comprendido dentro de las observaciones que hice al proponer la modificación. Por supuesto que no está en mi espíritu, al contrario, está muy le-

jos de mi intención que un empleado de un ferrocarril nacional que pase á una empresa particular pierda sus derechos: pero, precisamente, me parece el caso más delicado porque llegaría el hecho de exigirle á una Caja formada por empresas particulares, por contribución de particulares y por contribución de obreros el que tomara á su cargo un servicio iniciado en una Caja Nacional del Estado á que ese empleado estaba incorporado. Creo que se debe prever cómo compensará ese empleado á esta Caja de ferroviarios la obligación que ésta contrae de reconocerle los servicios prestados al Gobierno Nacional, sin haberle hecho á la Caja de ferroviarios el aporte correspondiente por los años que han servido en el ferrocarril de la Nación. Por eso, estando dentro del mismo espíritu y creyendo que ésto no afecta fundamentalmente á derechos que todos reconocemos, creo que esta prescripción está en el mismo caso que la anterior: que es una prescripción que debe legislarse en la ley orgánica, estableciendo al mismo tiempo cuál será la cooperación que se preste, sea que la Caja de pensiones civiles le entregue á la Caja de ferrocarriles el aporte que esos empleados hayan hecho, ó cualquier otro arreglo que sea equitativo; de modo que un empleado de diez años de servicio no vaya á pesar sobre la Caja de los ferroviarios reclamándole los derechos de esos diez años de servicio, sin haber allegado ningún aporte para garantizar las ventajas que se le aseguran. Por eso creo que son cuestiones que deberán ser tratadas con más acierto en la ley orgánica que en la presente.

Indudablemente que esta última prescripción es de una índole distinta que la primera, pero creo que, tanto una como la otra, merecen ser consideradas muy especialmente, de manera que pueda darse una prescripción conjuntamente con un mecanismo que haga justa y factible esa prescripción, es decir, que se establezca el pase de los ferrocarriles nacionales á los particulares y de éstos á los del Estado, con las disposiciones que hagan justa la compensación de pasar de una Caja á la otra.

Sr. Presidente — ¿El señor Senador por Entre Ríos mantiene entonces las dos reformas?

Sr. Ministro de Obras Públicas—Pido la palabra. Simplemente para manifestar que, dejando este punto á resolver en la ley orgánica, por mi parte, no insisto en la observación que formulé.

Sr. Del Valle Iberlucea—Pido la palabra.

Si no fuera esta una revolución en contra del reglamento, como decía el señor Senador por Entre Ríos, en la sesión anterior, yo propondría un agregado al artículo que dicho señor Senador indica en reemplazo de éste que acaba de ser rechazado por la honorable Cámara, yo propondría, además otro agregado, que podría ir como un inciso del artículo 2.º de la ley. Habiendo sido rechazado el artículo 2.º del proyecto de la Comisión, yo me considero en la obligación de proponer estos dos agregados para salvaguardar los intereses y derechos de un número considerable de empleados y obreros ferroviarios de las empresas particulares y del Estado.

El primer agregado, que vendría después de las palabras en la línea 5.ª: «y de los ferrocarriles de las empresas particulares de jurisdicción nacional»—sería esto: «incluso los de los puertos».

Hay una cantidad numerosa en el puerto del Rosario de empleados y obreros que prestan servicios públicos, como los empleados y obreros de los transportes terrestres, los cuales, en mi opinión, no vendrían á estar comprendidos en esta ley de jubilaciones. El puerto del Rosario tiene alrededor de cuarenta kilómetros de vías férreas, y un personal completo, desde el jefe de tráfico abajo, fogoneros, cambistas, etc., y en él se manejan muchos millares de vagones, con cientos de miles de toneladas de carga. Puede afirmarse que desde el 1.º de Enero de 1913 hasta el 31 de Julio ppdo., recibió la estación exportación un millón cien mil toneladas de carga sobre cuarenta y ocho mil vagones y despachó ciento setenta y cuatro mil toneladas de mercaderías sobre once mil quinientos vagones. Este dato demuestra que hay en el país varios ferrocarriles que no manejan tantos vagones en toda la línea como éste del puerto del Rosario.

Me parece que estos obreros deben ser comprendidos en esta ley de pensio-

nes y jubilaciones. Podría decirse que habría que extender la medida á todos los obreros empleados en ferrocarriles de los puertos de la República; pero hay que advertir que estos últimos están amparados, bien por la ley nacional de jubilaciones y pensiones ó bien por la que deberá sancionar el Congreso. Quedarían solamente excluidos de los beneficios de la jubilación los empleados y obreros del puerto del Rosario.

El contrato celebrado entre la empresa constructora y explotadora del puerto y el Poder Ejecutivo da una idea del carácter de este ferrocarril. En efecto, el artículo 10 de la concesión de 1902, dice: «que á los efectos de las relaciones entre la empresa del puerto del Rosario con el público y ferrocarriles, aquélla será considerada como una compañía ferroviaria independiente, que gozará de todos los privilegios que las leyes confieren á las líneas férreas y estará sometida á todas las obligaciones de las mismas, de acuerdo con las leyes y reglamentos de la materia. Y el artículo 57 del mismo contrato dispone: «El Poder Ejecutivo, en mérito de las facultades que le confiere la legislación relativa á ferrocarriles, intervendrá para que las tarifas entre cualquier punto del país y el puerto del Rosario se establezcan sobre la misma base que las desde el mismo punto á cualquier otro puerto de la República».

Si acaso pudiera parecer, en vista de los artículos de ese contrato, que los obreros del puerto del Rosario están comprendidos en este proyecto, sería bueno aclarar las dudas, para que no surjan dificultades que puedan dejar excluidos á los obreros de referencia. Esto en cuanto al primer agregado.

Ahora, yo propondría también para resolver las dificultades de que acaba de hablarse, este otro agregado:

«Todos los empleados y obreros de los ferrocarriles del Estado tendrán derecho á los beneficios que les acuerda la ley de jubilaciones y pensiones civiles número 4349 y accesorias, debiéndoseles computar, á los efectos de la jubilación, los años de servicios prestados en cualquiera de los ferrocarriles de empresas particulares de jurisdicción provincial, aunque en cualquier tiempo hu-

bieran estado sometidos á la jurisdicción provincial.»

De distinta manera que mi colega de la Comisión de Legislación, el señor Senador por Santa Fe, yo entendí, al discutirse el primer artículo de este proyecto, que iba á modificarse, en el caso de aprobarse la modificación propuesta por el señor Senador por Entre Ríos, en una forma sustancial, el carácter de la Caja de Jubilaciones y Pensiones de los empleados ferroviarios. Desde el momento que se suprimían las palabras «como institución del Estado», creía, señor Presidente, que esta Caja iba á tener un carácter particular y que, respondiendo á la modificación del señor Senador por Entre Ríos á una idea completa respecto del proyecto, quedarían excluidos en su intención, de esta jubilación, los empleados y obreros de los ferrocarriles del Estado.

Ahora bien; el señor Senador por Entre Ríos entiende que estos empleados y obreros de los ferrocarriles del Estado no perderán, de ninguna manera, los derechos que tienen á la jubilación, en virtud de la ley nacional de pensiones y jubilaciones y de la misma opinión era el señor Ministro de Obras Públicas; pero tanto el uno como el otro parecen entender que este asunto debe resolverse en la ley orgánica, ó sea en la ley reglamentaria de ésta que estamos considerando.

Yo entiendo, por el contrario, que conviene, desde luego, en la ley básica, salvaguardar los derechos de los empleados y obreros de los ferrocarriles del Estado. Habiendo sido rechazado el artículo 2.º del despacho de la Comisión, quedan excluidos de esta ley los empleados y obreros de los ferrocarriles nacionales, de modo que, mientras no se dicte la ley reglamentaria y orgánica, á que hacía referencia el señor Senador por Entre Ríos, resultará que continúan amparados por la ley nacional de jubilaciones y pensiones. Sin embargo, entiendo que sería de equidad, de completa justicia, resolver el caso cuya solución prevee el agregado que propongo esto es, el de los empleados de los ferrocarriles nacionales que hubieran estado antes empleados en ferrocarriles particulares y me parece que el momento de aclarar este pun-

to, de resolverlo de una manera favorable para los empleados y obreros, es agregar este párrafo, de manera que venga á considerarse como una continuidad de los servicios que hayan prestado en los ferrocarriles particulares, donde hubieran estado empleados antes, los servicios que presten ahora en los ferrocarriles nacionales.

Nada más.

Sr. Presidente—Yo advertiría al señor Senador por la Capital que, tal vez, sería conveniente que presentara un artículo nuevo, porque estamos un poco fuera del Reglamento con esta discusión...

Sr. Del Valle Iberlucea—Pero esta *revolución contra el Reglamento* la inició el señor Senador por Entre Ríos y la continuó el señor Ministro de Obras Públicas.

Sr. Presidente—Se ha votado en contra del despacho de la Comisión...

Sr. Maciá—Permítame, señor Presidente. Yo no salgo jamás del Reglamento y cuando me permito decirle al señor Senador por la Capital que hace revoluciones reglamentarias en este recinto, no es refiriéndome á estos pequeños detalles, porque al fin y al cabo el Reglamento autoriza la libertad del debate en la discusión en particular. Me refiero, por ejemplo, á la manía de fundar en general proyectos de ley «post facto» al discurrir la ley en particular, después de sancionado en general, y me refiero á un hábito del señor Senador de hacer, desde la banca del Senado, discursos más destinados al exterior que á esta honorable Cámara, obligándola á distraer el tiempo en oír cosas que estarían perfectamente llenando las columnas de un diario sin estorbar las deliberaciones del Senado. A eso le llamo yo «revoluciones reglamentarias», y lamenta mucho tener que decir, que cuando le dirijo estas palabras al señor Senador, se las dirijo con razón. En este caso la discusión es libre.

Ahora, que en los pequeños detalles de proponer las modificaciones en una forma ó en otra haya tan sólo pequeños extravíos, eso no significa una revolución reglamentaria.

En cuanto á las modificaciones en sí...

Sr. Ministro de Obras Públicas—Sí me permite el señor Senador.

Sr. Maciá—Sí, señor.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Debo indicar un temperamento para la discusión. Considero más conveniente, ya que no están en oposición los agregados que formula el señor Senador con las modificaciones propuestas por el señor Senador Maciá, que se vote primero el artículo con las modificaciones propuestas, y después, se pongan á discusión los agregados, porque ya no son modificaciones las que propone el señor Senador por la Capital, y teno que, estando de acuerdo en el primer punto, estos agregados nos vayan á detener en un estudio algo más prolijo y atento del alcance de las modificaciones que ha propuesto.

Si fuera posible, indico ese temperamento.

Sr. Maciá—Perfectamente.

Sr. Presidente—Por eso le preguntaba al señor Senador por la Capital, si no le parecía más conveniente presentar su proposición como artículo nuevo.

Sr. Del Valle Iberlucea—No, señor Presidente, porque el agregado último queda muy bien en el artículo 2.º

Sr. Maciá—Respecto al primer agregado, no tengo razón alguna para oponerme, porque creo que todo el peligro que corremos es cometer una redundancia. Los ferrocarriles del Puerto del Rosario están sujetos á la Ley General de Ferrocarriles, y declarados empresas ferroviarias, por ley especial del Congreso, y la Empresa de Catalinas también está equiparada á las empresas ferroviarias. Quiere decir, entonces, que no hay más que dos clases de ferrocarriles en los puertos: ferrocarriles del Puerto mismo, que son ferrocarriles del Estado, ó ferrocarriles de empresas particulares, que están comprendidas en este artículo, porque se refiere á todas las empresas particulares.

Creo, por consiguiente, que con ese primer agregado no corremos, como he dicho, más peligro que el de cometer una redundancia.

Ahora, respecto al segundo, quisiera, señor Presidente, verlo redactado, por-

que me parece que se va á insistir en sancionar lo que ya ha sido rechazado.

Sr. Del Valle Iberlucea—Es una cosa muy distinta, y lo tengo aquí redactado. Dice: «Todos los empleados y obreros de los ferrocarriles del Estado tendrán derecho á los beneficios que les acuerda la Ley de Jubilaciones y Pensiones Civiles N.º 4349 y accesorias, debiéndoseles computar, á los efectos de la jubilación, los años de servicio prestado en cualesquiera de los ferrocarriles...»

Sr. Echagüe—No quedaría más claro, señor Senador...

Sr. Del Valle Iberlucea—Permítame el señor Senador que concluya de dictarle al señor Secretario... «de empresas particulares de jurisdicción nacional, aunque en cualquier tiempo hubieran estado sometidas á la jurisdicción provincial.»

¿Qué aclaración proponía el señor Senador?

Sr. Echagüe — Quería saber precisamente si se trataba de computar los servicios prestados por los empleados civiles.

Sr. Del Valle Iberlucea—Se trata de los empleados de los ferrocarriles del Estado que hubieran con anterioridad prestado servicio en las empresas particulares.

Sr. Echagüe — Entonces, ya que se trata de agregados, yo propondría que quedaran comprendidos en los mismos beneficios y obligaciones los empleados civiles de la administración que pasaran á prestar servicio en los ferrocarriles de jurisdicción nacional y viceversa.

Sr. Maciá—En resumen, ¿cuáles son los artículos propuestos?

Sr. Presidente—El señor Senador por la Capital, propone dos modificaciones. La primera...

Sr. Maciá—Esa la tengo presente.

Sr. Presidente — Entonces, la segunda, es la que acaba de dictar el señor Senador, y que la Secretaría puede leer.

—Se lee.

Sr. Maciá—Véase, señor Presidente, como es cierto que no se puede improvisar.

El señor Senador, sólo se ocupa de un grupo de empleados y olvida á ese otro grupo de empleados de los ferrocarriles nacionales que, desvinculándose de la Caja de Pensiones y Jubilaciones, han pasado á prestar servicio á empresas particulares, como, por ejemplo, los empleados del Andino y del San Cristóbal.

Es por eso que digo que no conviene improvisar, pues todos queremos que los empleados de los ferrocarriles nacionales tengan también derecho á su jubilación, aunque hayan cambiado de empresa ó de línea; pero todo esto debe establecerse en la ley orgánica, porque si sólo prescribimos una parte aquí, seguramente vamos á cometer una injusticia.

Sr. Del Valle Iberlucea—Precisamente, mi artículo tiende á reparar una injusticia para con uno de los grupos, y el señor Senador, si lo desea, puede proponer lo que le parezca para salvar al otro.

Estas modificaciones necesariamente tienen que venir, porque toda la contextura del proyecto ha sido alterada con las modificaciones que en él ha introducido el señor Senador por Entre Ríos.

Esas modificaciones, en realidad, no son de detalle, sino fundamentales y con ellas se ha alterado todo, pues el procedimiento correcto y parlamentario hubiera sido que el señor Senador por Entre Ríos hubiera presentado en un anteproyecto sus ideas, y entonces todos los Senadores hubieran estado en condiciones de decidirnos por uno ú otro proyecto.

Sr. Maciá—No tiene razón el señor Senador para criticarme, porque si no soy más, soy, por lo menos, tan correcto como el señor Senador, en lo que respecta á procedimiento parlamentario.

No podía votar en contra de este proyecto, porque mi conciencia me lo impedía, y, entonces, si no podía votar en contra, no podía tampoco presentar otro proyecto en sustitución.

Ahora, si el señor Senador me inculpa de haber presentado un anteproyecto, lo que no es cierto, aunque lo hubiera presentado en la forma de un

anteproyecto, no modificaría esta ley en el sentido que él indica. No modifica fundamentalmente este proyecto en cuanto á los beneficios que las tres partes afectadas por él han de recibir: lo que propongo garante mejor á los contribuyentes, á las empresas y á los obreros. En otro sentido, sí, señor Presidente, lo modifica profundamente y lo he dicho en la discusión en general. Lo modifica fundamentalmente en el sentido de que, con la modificación que propondré oportunamente, cuando lleguemos á ese punto de la discusión en particular, se exigen las compensaciones necesarias á una ley de esta naturaleza. lo que faltaba en el proyecto de la Comisión. En ese sentido se modifica profundamente este proyecto, pero no en el que indica el señor Senador por la Capital, y mi procedimiento parlamentario ha sido perfectamente correcto. Yo no he debido presentar otro proyecto porque estaba conforme con este proyecto, en general.

Sr. Del Valle Iberlucea—Pido la palabra.

Yo sé perfectamente que el señor Senador por Entre Ríos tiene una gran experiencia parlamentaria...

Sr. Maciá—Y una gran disciplina parlamentaria.

Sr. Del Valle Iberlucea—Pero yo debo afirmar ahora que lo correcto, desde el punto de vista parlamentario, hubiera sido, por lo menos, que la honorable Cámara conociera todas aquellas modificaciones, que considero trascendentales, que pensaba presentar el señor Senador por Entre Ríos. Nosotros no sabemos en realidad, lo que piensa el señor Senador por Entre Ríos respecto de la manera de formar la Caja,—en verdad particular,—la Caja de Pensiones y Jubilaciones de los empleados y obreros ferroviarios; no sabemos, porque no hay antecedentes en esta Cámara, si va á proponer la sustitución del inciso A del despacho de la Comisión por otro, para crear un impuesto nuevo ó un aumento de las tarifas, como han anunciado algunos periódicos.

Lo correcto, desde el punto de vista parlamentario, hubiera sido que la honorable Cámara conociera estas modificaciones fundamentales que el señor Senador por Entre Ríos había de indi-

car durante la discusión en particular, pues de esta manera todos los señores Senadores hubieran estado habilitados para conocer el nuevo proyecto, porque en realidad se trataba de un contra proyecto que venía á reemplazar al proyecto de la Comisión. En esta forma no se hubieran producido las divergencias que están manifestándose ahora respecto del artículo 2.º

Este proyecto viene perfectamente bien articulado. En este artículo 2.º, estaban comprendidos tanto los obreros y empleados de las empresas particulares, como los empleados y obreros de los ferrocarriles nacionales para el beneficio de la jubilación; pero habiéndose modificado sustancialmente la naturaleza de este proyecto, borrándose las palabras *como institución del Estado* en el artículo 1.º, y habiendo rechazado la honorable Cámara, recientemente, las palabras que figuraban en el artículo 2.º del despacho de la Comisión *de los ferrocarriles del Estado*, resulta que los empleados de estos últimos son completamente eliminados de la jubilación por esta ley, quedando únicamente amparados por la ley nacional de jubilaciones.

Era por esto que deseaba manifestar, que cuando el señor Senador por Entre Ríos concibió su propósito de modificar sustancialmente el proyecto de la Comisión, introduciendo enmiendas de importancia, debiera haber hecho conocer á la honorable Cámara las modificaciones ulteriores que pensaba presentar.

Sr. Maciá—Pido la palabra.

Yo no puedo hacer conocer á la honorable Cámara un proyecto que no puedo presentar por las razones antedichas. Las modificaciones que presenté, no las han conocido los señores Senadores que no han querido conocerlas.

Sr. Del Valle Iberlucea—¿Por qué, señor Senador?

Sr. Maciá—Hoy hace una semana que mis modificaciones están en poder de la Secretaría, como lo dije en la discusión en general, el martes anterior; de modo que cualquier Senador que hubiera tenido necesidad de conocerlas las ha podido ver en Secretaría. ¿Es verdad ó no, señor Secretario?

Sr. Secretario Ocampo—Sí, señor Senador.

Sr. Del Valle Iberlucea—Lo que corresponde, entonces, es que se lean esas modificaciones.

Sr. Maciá—Lo que corresponde es que lo que se va á discutir en particular, se discuta en particular, y que el señor Senador que quiera enterarse de un documento que está en Secretaría, lo pida y lo conozca; eso es lo que corresponde.

Sr. Del Valle Iberlucea—Yo pido que se lean esas modificaciones.

Sr. Secretario Ocampo—No pueden leerse, señor Senador, porque el artículo pertinente del reglamento dispone que «durante la discusión en particular de un proyecto, puede presentarse otro u otros artículos, que, ó sustituyan totalmente el artículo que se está discutiendo, ó supriman algo de él, ó lo adicionen ó alteren su redacción» y, entonces, hay que leerlas á medida que se vayan tratando los artículos.

Sr. Presidente—Se va votar el artículo propuesto por el señor Senador por Entre Ríos, que se volverá á leer, y en seguida se votará los dos agregados propuestos por el señor Senador por la Capital.

Señor Secretario Ocampo—(Leyendo) Quedan comprendidos en los beneficios y obligaciones de la presente ley todos los empleados y obreros permanentes de los ferrocarriles y empresas particulares de jurisdicción nacional, debiendo computarse los años de servicio prestado en cualquiera de ellas, aunque en cualquier tiempo pudieran estar sometidas á la jurisdicción provincial.

Sr. Presidente—Se va á votar.

—Se vota y dice el

Sr. Secretario Ocampo—Afirmativa contra tres votos.

Sr. Presidente—Ahora se va á votar el primer agregado propuesto por el señor Senador por la Capital. Después de las palabras «empresas particulares de jurisdicción nacional» agregar «incluso los de los puertos».

Sr. Del Pino—Pero ya se ha aclarado este punto.

Sr. Del Valle Iberlucea—Insisto, aun que parezca una redundancia porque

puede prestarse á dudas la interpretación del artículo, como ha ocurrido con la concesión del puerto del Rosario; y, por otra parte, lo que abunda no daña.

Sr. Del Pino—Estoy de acuerdo en el fondo; pero la interpretación de la ley es lo que se diga aquí...

Sr. Maciá—Será una redundancia; pero, como dice el señor Senador, lo que abunda no daña.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Me parece que habría que cambiar la redacción porque, en la forma que propone el señor Senador, aparecen incluidos en la ley los empleados y obreros de los puertos.

Sr. Del Valle Iberlucea—No; se refiere á los ferrocarriles particulares de jurisdicción nacional, incluso los de los puertos.

Sr. Ministro de Obras Públicas—¿Tendría inconveniente en agregar «incluso los ferrocarriles de los puertos»?

Sr. Del Valle Iberlucea—No tengo inconveniente, señor Ministro.

Sr. Presidente—Se va á votar entonces en esa forma.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Ahora se va á votar el último agregado. Se va á leer.

Sr. Secretario Ocampo—(Leyendo): «Todos los empleados y obreros de los ferrocarriles del Estado tendrán derecho á los beneficios que les acuerda la Ley de Jubilaciones y Pensiones Civiles, N.º 4349, y accesorias, debiéndoles computar, á los efectos de la jubilación, los años de servicios prestados en cualquiera de los ferrocarriles de empresas particulares de jurisdicción nacional, aunque en cualquier tiempo hubieran estado sometidas á la jurisdicción provincial».

Sr. Carbó—Me parece que este agregado importa una reconsideración.

Sr. Del Valle Iberlucea—El agregado tiende á declarar que los empleados y obreros de los ferrocarriles del Estado están amparados por la ley Nacional de Jubilaciones.

Sr. Carbó—Eso lo sabemos, no hay necesidad de repetirlo.

Sr. Del Valle Iberlucea—Es otra redundancia que no está demás.

El objeto es establecer que los servicios prestados por esos empleados y obreros en los ferrocarriles particulares, les serán reconocidos á los efectos de la jubilación, y esto no es una reconsideración.

Sr. Carbó—Es no sólo una reconsideración evidente, sino que es también inconveniente el agregado que se propone. En primer lugar, se suprime la palabra «permanente», y, en segundo lugar, se hace extender los beneficios para todos estos empleados y obreros, no sólo á la ley general de jubilación, sino, lo que es gravísimo, á las accesorias.

Sr. Del Valle Iberlucea—De las cuales gozan.

Sr. Carbó—Esas leyes accesorias, son leyes especiales que acuerdan beneficios determinados.

Sr. Del Valle Iberlucea—No hay inconveniente en agregar la palabra «permanente», de manera que el artículo diga: «los empleados y obreros permanentes»; pero, esa palabra «accesorias» no está de más, porque los actuales empleados están regidos también por esas leyes.

Sr. Carbó—Las únicas leyes accesorias á que se puede referir son aquellas que acuerdan pensiones ó jubilaciones especiales, que no encuadran en la ley general, y que se dan en razón de la naturaleza especial de los servicios prestados ó del empleado beneficiado; y hacer extensivas esas leyes á los ferroviarios, es una exageración, aparte de que, evidentemente, es una reconsideración.

Sr. Del Valle Iberlucea—Están amparados por esas leyes.

Sr. Maciá—Allí están los inconvenientes de improvisar.

Sr. Del Valle Iberlucea—Es que este proyecto no viene improvisado, sino perfectamente bien estudiado y madurado por la Comisión de Legislación.

Sr. Maciá—Vienen sus disposiciones en una forma que nadie sabe cómo se iban á cumplir.

Sr. Del Valle Iberlucea—Después ha venido la improvisación.

Sr. Ministro de Obras Públicas—El Poder Ejecutivo, por las razones que ha indicado el señor Senador por Entre Ríos, no acepta este agregado, como no insiste, á su vez, en que se mantenga la última parte del artículo 3.º

Esta cuestión de la intercambiabilidad de los servicios es el punto más delicado que tiene esta ley, y se necesita un estudio detenido antes de sancionar un principio general que puede despertar en los empleados esperanzas que no podemos satisfacer en toda su amplitud, sino en límites prudentes. Mejor es dejar ésto para la ley orgánica. No es posible que esta ley se vote y que con los primeros fondos que entren, haya que atender servicios de veinticinco años atrás, que hayan sido prestados en cualquiera de las empresas de ferrocarriles, sean particulares ó del Estado.

Hay que meditar el modo cómo se han de computar esos servicios. Por eso, estando, en principio, de acuerdo con el señor Senador por la Capital, de que hemos de estudiar en la ley orgánica la manera de salvar los intereses que él apunta, considero sumamente peligroso incluir, en esta ley, una declaración absoluta.

Sr. Del Valle Iberlucea—Pero no puede haber dos principios, uno para empresas particulares y otro para los ferrocarriles del Estado. Es necesario reconocer el derecho de esos obreros del Estado en esta ley que es fundamental, la otra es complementaria.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Por esa misma razón, el Senado ha eliminado del artículo 2.º, las palabras «dependiente directamente de la Nación», y no podría volver á insistir sobre un principio contrario al votado.

Sr. Del Valle Iberlucea—Ese punto se refiere al carácter general de la ley.

Sr. Ministro de Obras Públicas—El señor Senador no ha leído bien el artículo; se refiere á la intercambiabilidad de los servicios, que ha sido eliminada.

Sr. Presidente—Se va á votar el agregado del señor Senador por la Capital.

—Se vota y resulta negativa contra dos votos.

—Se lee el artículo 3.º

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Maciá—Ya no tiene objeto, después de la sanción anterior.

—Se vota y resulta negativa.

—Se lee el artículo 4.º.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Maciá—Pido la palabra.

Con las disposiciones de estas leyes que importan beneficios, sucede algo parecido á lo que les pasa, á los que nos buscan, porque estamos en situaciones oficiales, para conseguir empleos. A los que con mucha dulzura y con mucha suavidad los engañan con promesas, les quedan profundamente agradecidos; pero á los que tenemos la mala costumbre de decirles la verdad, por ejemplo: «Yo no puedo conseguir lo que Vd. desea», nos llaman crueles y tal... Con esto sucede una cosa semejante. Los interesados en esta ley sobre los empleados ferroviarios, á los que hacen promesas á granel, les quedan profundamente agradecidos; pero á los que les decimos: «Miren y tengan cuidado, porque al mismo tiempo que le levantan la casa, socavan el cimiento, nos dicen que somos crueles é inconsiderados; y sin embargo, los humanos somos nosotros».

Lo primero que hay que cuidar es la integridad, la permanencia de esta Caja y que sea siempre perfectamente solvente, y es por esa razón que voy á proponer un agregadito á este artículo.

¿Es justo que creada la Caja de Ferroviarios los empleados que vayan á cumplir los 25 años de servicio en este período, que pasará forzosamente y que será por lo menos de ocho meses á un año, entre la sanción de esta ley en la Cámara de Diputados y la sanción de la ley reglamentaria, se jubilen con los derechos que dé esa ley reglamentaria á los que con 25 años de servicio, se jubilen después de haber hecho 25 años de aportes á la caja? Evidentemente, no.

He aquí otro caso que hay que confiar á la reglamentación de la ley orgánica. Según la justicia humana más elemental, esos señores, que no han aportado un centavo, no pueden jubilarse en las mismas condiciones de los que, con los mismos años de servicio, durante todos esos años de servicio hayan hecho

aportes á la Caja. Ese es el modo de minar los cimientos de la casa: estas liberalidades son la manera de hacerla débil y derrumbarla, y por eso voy á proponer que al final se diga con toda precisión: «...en los términos y bajo las obligaciones que por la misma se establezcan para estos casos.»

Yo quiero que la ley prevea en qué condiciones se han de jubilar los que, sin haber hecho aporte ninguno, se jubilen antes ó inmediatamente que la ley orgánica se dicte. Por consiguiente, señor Presidente, propongo esta modificación que me parece perfectamente razonable.

Leído el artículo, sus términos, para mí, son ambiguos, y yo creo que estas cosas deben ser una de las que prevea y resuelva la ley orgánica.

Sr. Virasoro—¿Cuál es la modificación?

Sr. Maciá—El agregado es sencillamente «para estos casos», es decir, para los casos de los empleados que aun cuando hubieran cesado en sus funciones al dictarse la ley orgánica, se jubilen en los términos y bajo las condiciones que ésta establezca.

Sr. Crotto—Pido la palabra.

Yo voy á pedir que este artículo sea votado por partes, porque no estoy conforme con esta palabra: «actuales».

Desde que la honorable Cámara de Diputados sancionó este artículo, hasta la fecha, algunas empresas ferroviarias, mal inspiradas, han procedido en contra de una cantidad de empleados inteligentesísimos que tenían en sus filas, exonerándolos de sus cargos respectivos. Ya he tenido ocasión de referirme á estos casos cuando pedí el pronto despacho de esta ley. Estos empleados han venido á tener una doble desgracia, porque con la presentación de este proyecto han perdido el puesto con el cual se conformaban, aunque no hubieran obtenido la jubilación, y de sancionarse el artículo tal cual está perderían también todo derecho á indemnización.

En estas condiciones, señor Presidente, se encuentran, entre otros, el señor Julio Patquier, empleado del Ferrocarril Central Córdoba. A este señor, se le pasó una simple nota diciéndole:

«Muy señor mío: En vista de la reorganización del personal y de su tras-

lado á Buenos Aires, no se utilizarán más sus servicios á contar desde el 31 de Enero próximo. Ruégole tomar sus medidas para entregar el puesto que Vd. ocupa». Hacía 27 años que estaba de empleado en ese ferrocarril.

En idénticas condiciones se encuentra el señor G. W. Hamill, jefe de almacén con 23 años de servicio; un señor Henry Lec, contador, con 25 años; un señor Dall'Asta, con diez y siete años; un señor Alejandro López, tenedor de libros con 27 años; Taylor Secretario de la Administración; Nieto, prosecretario; Holham, tesorero; Julio Manat; Santiago Matenón, jefe del tráfico; José Martegain y así sucesivamente; es interminable el número de empleados que han sido ya víctimas de esta ley en elaboración.

Me parece que las empresas han hecho muy mal, tanto, que en una de ellas se ha dado el caso de que un empleado, que fué trasladado de Córdoba aquí, el señor Federico Effmahwitz, á quien se le notificó que viniera á esta Capital—lo que efectuó con su familia—y, cuando llegó, se le hizo saber que cesaba en su empleo: tenía 61 años de edad y 21 de servicio. Este empleado, según «La Prensa», de Marzo 30 de 1913, se levantó la tapa de los sesos al recibir semejante notificación: estas son las consecuencias deplorables del proceder de las empresas.

Como corolario, señor Presidente, voy á proponer á la Cámara la supresión de la palabra «actuales» y su substitución por estas otras: existentes al 17 de Enero de 1913». Supongo que no tendrá inconveniente en acceder el señor Senador por Entre Ríos, desde que al estudiar la ley orgánica se computará y se tomará en cuenta, cuál es la situación en que quedan estos empleados despedidos, injustamente, por las empresas. Hago moción en ese sentido.

Sr. Del Valle Iberlucea—La Comisión acepta la modificación propuesta por el señor Senador por la Capital.

Sr. Maciá—¿Cómo quedaría el artículo con esa modificación?

Sr. Crotto—De la siguiente manera: «Los empleados y obreros existentes desde el 17 de Enero de 1913 (que es la fecha en que fué dictada esta ley

en la Cámara de Diputados), en los ferrocarriles comprendidos en esta ley, gozarán de sus beneficios aun cuando hubiesen cesado en sus funciones al dictar la ley orgánica y bajo las obligaciones que por la misma se establezcan para estos casos.

Sr. Del Pino—¿Esa es la fecha de la sanción de la Cámara de Diputados?

Sr. Crotto—Sí, señor. Y me parece que es un acto de justicia tratar de evitar de alguna manera, que las empresas mal inspiradas se burlen de esta ley, que tiende á favorecer á los empleados.

Sr. Del Valle Iberlucea—La Comisión acepta la modificación.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Pido la palabra.

Ante los hechos que denuncia el señor Senador por la Capital, el Poder Ejecutivo se siente muy inclinado á aceptar una cláusula semejante á la que el señor Senador propone, á fin de salvar cualquier injusticia que se hubiera podido cometer.

En cuanto á los actos en represalia que él denuncia, no me es posible rectificarlos ni ratificarlos, porque el Poder Ejecutivo no ha tenido conocimiento de ellos.

Sr. Crotto—Son públicos y notorios y aquí tengo una docena, por lo menos, de recortes de diarios de la Capital y del interior que confirman lo que he manifestado.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Para el Poder Ejecutivo, no son documentos oficiales los recortes de diarios. Si hubiera tenido la denuncia de esos actos de las empresas, tenga la seguridad el señor Senador de que el Poder Ejecutivo se hubiera interesado vivamente por la suerte de estos empleados.

No sería extraño que se confundiera y que se quisiera relacionar con este proyecto, reorganizaciones que se han producido en algunas empresas del país; pero, asimismo, dentro del personal que haya dejado el servicio después del 17 de Enero, caben aquéllos que hubieran sido víctimas del rigor de las empresas, en previsión de esta ley, lo que pongo ciertamente en duda, y caben también aquellos despedidos por causa justificada.

Sr. Del Valle Iberlucea—Y en represalia de la última huelga.

Sr. Ministro de Obras Públicas—No me consta eso.

Sr. Del Valle Iberlucea—Téngalo por cierto el señor Ministro.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Serían represalias tomadas muy á la larga.

Sr. Del Valle Iberlucea—Son evidentes.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Generalmente son más ejecutivas las empresas, cuando creen tener el derecho de resolver. De manera que lo pongo también en duda, sin dar un juicio definitivo, porque, como he dicho, no he tenido conocimiento oficial de estos hechos.

Desearía, antes de continuar, que se diera lectura del artículo que propone el señor Senador por la Capital.

—Se lee.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Yo estaría conforme con esta cláusula, si el señor Senador aceptara que se agregaran las palabras «sin justa causa».

Sr. Crotto—Acepto.

Sr. Del Valle Iberlucea—¿Quién apreciará la justa causa?

Sr. Ministro de Obras Públicas—La Comisión que se crea más adelante y que administrará esta caja común.

Sr. Crotto—Acepto el agregado del señor Ministro, porque como de todas maneras se deja para la ley orgánica el tratar todas estas cosas, en esa ley podrá establecerse que la Comisión Administradora deberá resolver sobre la justa causa con que hubieran sido despedidos estos empleados.

Sr. Presidente—Como estas dos modificaciones han sido aceptadas por la Comisión, se votará el artículo incluyendo: la que acaba de indicar el señor Ministro y la del señor Senador por Entre Ríos, que propone, al fin del artículo, agregar las palabras «para estos casos». Se va á votar.

—Se vota y resulta afirmativa.

—Al empezarse á leer el artículo 5.º dice el

Sr. Presidente—Tal vez, fuera mejor votar este artículo por incisos...

Sr. Ministro de Obras Públicas—Pido la palabra.

El Poder Ejecutivo ha de proponer una modificación substancial á este artículo y al 7.º, que es el que crea el impuesto á los pasajes y con el que está íntimamente relacionado. En consecuencia, solicitaría que se leyeran íntegros los artículos 5.º y 7.º y que ambos se pusieran, conjuntamente, en discusión, porque son inseparables.

—Se lee:

Art. 5.º El capital de la Caja será formado por contribuciones del Estado, de las empresas y de los empleados, á saber:

- a) El producido del impuesto á los pasajes que por esta ley se crea;
- 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».
- 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;
- d) La forma de contribución de las empresas y de los ferrocarriles del Estado será 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 rindan 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.

- 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.

Art. 7.º 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 primera clase de mayor valor de un peso moneda nacional quedan gravados con una cuota fija de diez centavos y los abonos de la misma clase con el 4 % de su valor.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Pido la palabra.

Desearía que se leyese ahora el artículo propuesto por el señor Senador por Entre Ríos, que coincide con la modificación que el Poder Ejecutivo ha de solicitar del honorable Senado.

—Se lee:

Artículo 4.º El capital de la Caja será formado por los siguientes fondos:

- a) El producto del recurso á que se refiere el artículo 6.º.
- 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».
- c) El descuento del 3 % 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.
- d) La forma de contribución de las empresas será convenida entre ellas y el Poder Ejecutivo, sin que en ningún caso pueda resultar inferior al 3 % de los sueldos aportados por los empleados y obreros de sus respectivas dependencias.

Respecto de las empresas que no rinden como dividiendo el 4 %, el Poder Ejecutivo queda facultado para convenir, con ellas, el monto y la forma de su contribución, siendo entendido que ésto no podrá ser nunca menor que el tanto por ciento entregado por sus empleados.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Podría leerse ahora el artículo 7.º

—Se lee:

«Artículo 7.º 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 una imposición sobre los fletes de cargas y encomiendas de las empresas sujetas á la presente ley. Deberán establecer dentro de los noventa días de su promulgación sobre las tarifas vigentes y que ac-

tualmente determinará el Poder Ejecutivo no pudiendo exceder en ningún caso del tres por ciento. Los ingresos que produzca este aumento sobre las tarifas y entradas brutas de las empresas no se tomarán en cuenta á los efectos de la ley 5315.»

Sr. Ministro de Obras Públicas—Pido la palabra.

Los artículos 5.º y 7.º de que se acaba de dar lectura, forman por así decirlo el eje mismo de esta ley. Por ellos se crea el fondo que ha de constituir el capital de la Caja y en consecuencia se crea la base sobre la cual ha de desarrollarse esta ley. Al estudiar estos artículos, habrá que tomar en consideración, en primer término, la eficacia de los recursos que esta ley provee, pero, al mismo tiempo que se impone el estudio de este punto, surge inmediatamente la conveniencia de imponer á cada uno de los factores que van á contribuir á la formación de la Caja, y el monto de la contribución que esta ley les impone. Como punto de partida, es necesario establecer que, para calcular la vida más ó menos próspera de una caja de jubilaciones y pensiones, es necesario contar con la contribución anual que represente un tanto por ciento sobre el monto total de los sueldos que pesan sobre esta caja. Ese tanto por ciento puede aceptarse en un 18 %. Actualmente por el artículo propuesto concurren á formar el fondo la contribución de las empresas, la de los empleados y el aporte del Estado en forma de impuesto á los pasajes.

El aporte de las empresas y empleados se fija en un cinco por ciento sobre los sueldos y, en cuanto al impuesto, él se establece en una forma que he de analizar muy en breve.

La totalidad de los sueldos de los empleados ferroviarios, asciende, más ó menos, á treinta y seis millones de pesos oro, y, en consecuencia, es necesario establecer recursos que asciendan, anualmente, á más ó menos seis millones de pesos oro.

Cuando la Comisión de la Cámara de Diputados despachó este proyecto, había previsto el impuesto á los pasajes en una forma muy distinta á la que ha sido sancionada. Primitivamente, y en la forma como lo despachó la Comisión, se podía calcular que el impuesto á los pasajes iba á contribuir, con una suma

como de tres millones y medio de pesos, á la formación de la Caja; pero se hicieron improvisaciones en el seno de la Cámara y, como sucede á menudo en estos casos, se alteró fundamentalmente lo que se había previsto al establecer este impuesto, á tal punto, que de los tres millones y medio que debía rendir, en la forma actual sólo producirá un millón y medio de pesos papel. Hay, pues, por este renglón, un déficit evidente, por lo menos de dos millones de pesos al año.

Esta alteración se ha producido, por que, al fijar el impuesto de diez centavos por cada boleto, se eliminaron todos los de primera clase menores de un peso, y éstos representan, más ó menos el 40 % de todos los boletos expedidos y, en consecuencia, se produjo una merma considerable. Este defecto podría corregirse modificando la forma de este impuesto, como lo sancionó la Cámara; pero el Poder Ejecutivo considera que hay muchas y fundadas razones para eliminar este recurso y sustituirlo por otro más justo y más estable. En primer lugar, el impuesto á los pasajes proyectado es de lo más injusto y de lo más gravoso. Un impuesto deja de ser justo cuando no es proporcional y, si es posible, progresivo, y aquí se establece que lo mismo pagará un boleto de un peso que otro de cien pesos, es decir, de diez por ciento en un caso y para otro insignificante. Por otra parte, cuanto más gravoso es el impuesto, cuanto más asciende en su proporcionalidad, tanto mayor ha de ser repetido, por la misma persona, porque se viaja una vez por mes con un boleto de cien pesos; pero el viajero, con un boleto de un peso, ha de repetir su viaje varias veces al mes; la injusticia del impuesto por la falta de proporcionalidad, se agrava, pues, con la repetición sobre la misma persona.

Aparte de lo injusto, por la falta de proporcionalidad y progresión, este impuesto es inconveniente porque lo soporta un pequeño núcleo de personas. El número de personas que viajan en los ferrocarriles, y el tributo que aportan en las entradas generales del ferrocarril, representa un factor de escasa importancia, en relación al importe y valor total de las entradas de las empre-

sas. Al mismo tiempo que habría que buscar un recurso eficaz para formar esta Caja, habría que encontrar una forma que eliminara la cuestión del impuesto, porque—por qué no decirlo—existen serias dudas, desde el punto de vista constitucional, sobre la facultad de establecer impuestos sobre las personas y las cargas, por el solo hecho de transitar por los ferrocarriles. Si acaso fuera necesario, entraré más adelante al estudio de este asunto, que sólo dejo enunciado en este momento.

Pero, como he dicho, no sólo se trata de buscar un recurso eficaz para formar esta Caja, sino también buscarlo de manera que permita gravar á las distintas entidades que concurren á la formación de este tesoro, sin causar daño. Es evidente que, tanto por parte del empleado como por parte de las empresas, esta contribución que se establece por la ley viene á alterar su economía propia, su situación financiera. No puede ser indiferente al empleado que gana 100 pesos y que con estos escasos recursos llena las necesidades de su vida, que se le descuenta un cinco por ciento.

Por otro lado, no es ni puede ser indiferente á las empresas, sobre todo en momentos en que su situación financiera no es muy próspera, en que las condiciones generales del mercado del dinero impiden levantar los capitales necesarios para proveer á sus necesidades, no puede ser indiferente que, por mandato de la ley, se les cree una imposición que puede perturbar aún más su situación financiera.

Tal como está concebido el proyecto de ley, por el solo renglón de la mitad del primer mes de sueldo, cuya contribución se impone también á las empresas puesto que se establece que el aporte de éstas no puede ser menor que el aporte del empleado, esa contribución importaría el desembolso, por parte de las empresas, de una sola vez, de 18.000.000 de pesos oro, y basta enunciar la cifra para comprender que no es posible, en el momento actual, imponer tan fuerte erogación, sin correr el riesgo de causar grandes males.

Estudiando la forma de aliviar la contribución de los empleados, de hacer justo y equitativo el aporte de las em-

presas, de crear un recurso que fuera eficaz, sin que fuera un impuesto, se ha llegado á esta solución que propone el Poder Ejecutivo, en la cual se hace contribuir á aquéllos que están más interesados en el servicio ferroviario, y que tienen mayor interés en que se establezca la permanencia del servicio, como tiende á asegurarlo la presente ley.

Como las empresas pueden aumentar sus tarifas, siempre que no hayan alcanzado el límite de entrada bruta que marca la ley 5315, se trata de autorizarlas á que hagan uso de este recurso, siempre que destinen su producto íntegramente á la formación del Tesoro de la Caja de Jubilaciones y Pensiones. En cambio, se establece que el aumento que por este hecho se produciría en las entradas brutas de las empresas no se tomará en cuenta á los efectos de la ley Mitre, vale decir para calcular el límite del 17 % que aquella ley fija para autorizar la intervención del Gobierno en las tarifas. En consecuencia, se autorizaría á las empresas á elevar sus tarifas en un porcentaje insignificante, cuyo monto lo determinaría anualmente el Poder Ejecutivo, sin que en ningún caso pudiera exceder del tres por ciento, y el producto de este aumento irá á formar el fondo de la Caja. Habríamos creado así, un recurso eficaz que ha de aportar á la Caja anualmente más de dos millones setecientos mil pesos oro, en cambio del millón quinientos mil pesos papel en que actualmente se calcula el impuesto á los pasajes, y que nos permitiría inmediatamente aliviar el aporte de los obreros en la rebaja del cinco por ciento, que indica el proyecto, al tres por ciento, y estableciendo el aporte de las empresas, como lo indica el proyecto en discusión, en la misma cantidad que aportan los obreros, ó sea en el mismo tres por ciento. Con este recurso tendríamos una entrada anual de cinco millones cuatrocientos mil pesos oro, en vez de los cuatro millones setecientos mil pesos, que actualmente entrarían por los recursos creados por el proyecto, que tiene además la grave desventaja de que gravitaría injustamente sobre los obreros, perturbaría á muchas de las empresas en su situación financiera, y crearía un impuesto odioso é inconveniente.

Esbozo ahora, las faces principales de

la modificación, sin perjuicio de dar mayores explicaciones, «in extenso», si acaso fuesen objetadas. Hay una serie de otras pequeñas modificaciones en la redacción del artículo, pero me reservo dar las explicaciones cuando se trate de votar cada una de ellas.

En consecuencia, lo que propone el Poder Ejecutivo en definitiva es disminuir el descuento efectuado á los empleados al 3 %, disminuir á igual cantidad los aportes de las empresas, eliminar el impuesto á los pasajes, y en cambio crear el recurso indicado de la elevación de las tarifas dentro de un máximo de 3 %, anualmente determinado por el Poder Ejecutivo.

Ahora sólo agregaré que la determinación anual que se hará por parte del Poder Ejecutivo es en la seguridad de que, con el aumento constante del tráfico, en breve tiempo ha de ser posible reducir esta elevación de tarifas al 1 %, porque, como digo, el constante progreso del tráfico permitirá poder llenar suficientemente las necesidades de la Caja, con sólo el 1 %.

Dejando para más adelante el dar los datos que fueran requeridos en cada caso, termino con esto mi exposición.

Sr. Del Pino—Podríamos votar en general este artículo...

Sr. Ministro de Obras Públicas—Yo entiendo que los artículos no se votan en general.

Sr. Presidente—Al iniciarse la discusión, y para facilitarla, propuse que se votara por incisos.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Pero no se podía proponer nada sobre el inciso 1.º, sin conocer antes las demás cláusulas.

Sr. Del Pino—Decía, señor Presidente, que, aceptado en general este artículo, podríamos discutirlo y votarlo por partes, inciso por inciso.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Eso sí.

Sr. Echagüe—Esta parte financiera, señor Presidente, es la que ha ofrecido mayores dificultades y la que ha constituido y constituye el nudo gordiano del proyecto.

La Comisión, teniendo en cuenta que algunas empresas (hay once que no dan dividendos) no podrían soportar sin

grave perjuicio para sus intereses, la contribución en la forma establecida en el proyecto venido en revisión de la Cámara de Diputados, conceptúo prudente fijar el rendimiento del 4 %, que es un interés discreto, para determinar las obligaciones de las empresas al aporte total; no estuvo en su mente la idea de eximir á las empresas que no dieran un dividendo del 4 %, sino considerarlas en su situación, facultando en consecuencia al Poder Ejecutivo, para que arreglara con ellas el monto temporal de su contribución, sin perjuicio de reintegrar oportunamente lo que se hubieran dejado de entregar.

La Comisión no pudo oportunamente tomar en consideración el rendimiento que pudiera dar un aumento progresivo en las tarifas, porque los datos solicitados á este respecto fueron suministrados recién, después de algunos días de estar presentado el despacho; pero resulta que este recurso, entra como base en la nueva fórmula propuesta. La introducción, pues, de este nuevo elemento ó factor financiero, viene á modificar el juicio de la Comisión, por lo menos el de la mayoría, por cuanto el señor Senador por la Capital, que también forma parte de ella, se ha manifestado en disidencia sobre este punto.

Por la nueva fórmula propuesta, resulta que se reduce el aporte de las empresas y de los empleados del 5 % al 3 %, lo que implica ya una ventaja, y sus aportes, en estas condiciones, alcanzarían á la cantidad de 3.000.000 de pesos.

El recurso creado por el aumento de las tarifas vendría á dar unos 6.000.000 de pesos más ó menos. Seguramente que este recurso ha de levantar posiblemente sus protestas, porque viene á afectar á la producción y al consumo, en una palabra, al público; pero como éste se beneficia por este proyecto, lo natural es que él contribuya también; de todas maneras, esta carga vendría á diluírse, como dosis inapreciable, en la masa considerable de los habitantes radicados en el país.

En esta forma, el total de los fondos de la caja vendría á alcanzar á la suma de 9.000.000 de pesos, sin contar lo que se calcula como pagado de menos, que es 1.000.000 de pesos, porque entiendo

que este recurso no dará en lo sucesivo mayor resultado.

Esos 9.000.000 vienen á representar el 18 % respecto del monto total de los sueldos de los empleados, que asciende á 50.000.000 de pesos; 18 % que constituye la base de entradas que se calcula para las cajas de jubilaciones. La Comisión, en mayoría, no tiene inconveniente en reconocer que esta nueva fórmula arbitra mejor los recursos de la Caja, consecuente con las manifestaciones que se hicieron al expedirse en su informe. Cuando, después de reconocer las dificultades que ofrecía este asunto, declaraba que se felicitaría si de la discusión llegara á resultar una solución más concluyente, que mejor consultara la equidad, la justicia, las condiciones económicas de todos los interesados, puntos de vista á los cuales debía subordinar su criterio, sin dejar, en primer término, de considerar los intereses generales.

He dicho.

Sr. Ministro de Obras Públicas—La Comisión en mayoría, acepta?

Sr. Echagüe—El señor Senador Olachea y Alcorta no está presente, pero no dudo de que participará de estas mismas ideas.

Sr. Irigoyen—Pido la palabra.

Cuando se discurrió el artículo 1.º de este proyecto, tuve ocasión de manifestar á la honorable Cámara que entendía que el Congreso tiene facultades indiscutibles para legislar en el sentido de obligar á las empresas ferroviarias particulares á establecer una caja de pensiones para estos empleados, y manifesté entonces también que entendía que el Estado no debía contribuir de ninguna manera á la formación de esta caja de pensiones, porque se trataba de una institución destinada á prestar servicios privados á las empresas y á los empleados.

Al pensar de esa manera me fundaba en que los empleados de los ferrocarriles, en realidad, sirven directamente los intereses de las empresas de que dependen y que, por lo tanto, son ellas las que están obligadas á corresponder á los esfuerzos que en su provecho hacen esos mismos empleados, remunerándolos bien y reconociéndoles el derecho

á la jubilación, para que después de un cierto número de años puedan retirarse en condiciones de afrontar la miseria y las necesidades, en una edad en que ya faltan las energías para poder realizar con éxito la lucha por la vida.

Basado en esas consideraciones, hace presente entonces que el Estado no podría ni debía de ninguna manera contribuir á la formación de esas cajas de pensiones para los empleados de empresas particulares, porque eso significaría beneficiar á las empresas con perjuicio del mismo Estado y retribuir servicios que en realidad no habría recibido.

Se ha dicho en la discusión en general de este proyecto que, para garantizar la estabilidad del tráfico y la regularidad en el movimiento de los ferrocarriles, que en realidad prestan un servicio de orden público, es necesario dictar esta ley, á fin de asegurar la jubilación á los empleados ferroviarios, y que, para realizar ese propósito, es indispensable la creación de un impuesto á los pasajes, que el señor Senador por Entre Ríos ha propuesto que sea reemplazado por un derecho especial de tres por ciento sobre los fletes de las cargas y encomiendas, recurso que, ya sea que se sancione en forma de impuesto á los pasajes ó de derecho sobre los fletes y encomiendas, resultaría la contribución más fuerte que tendría la Caja de pensiones y jubilaciones.

Se ha argumentado, con este motivo que, para asegurar la regularidad del movimiento de los ferrocarriles, es de absoluta necesidad consultar todos los intereses que puedan contribuir á este objeto: el de las empresas como dueñas de los ferrocarriles, el de los empleados y obreros, esperanzados en la jubilación y en conservarla, y el de los productores y cargadores, interesados en el buen servicio de los ferrocarriles; y se ha agregado, que, una vez producida esa concordancia de intereses, desaparecería toda dificultad entre las empresas y los obreros, que pudiera impedir ó entorpecer el servicio de los ferrocarriles, que es de absoluta necesidad para el progreso del país y para el desenvolvimiento de la vida nacional.

Para justificar la creación del impuesto ó del derecho sobre los fletes, se

han dado razones de equidad, y el señor Ministro de Obras Públicas acaba de decirnos que la razón sería la de que los que van á recibir mayores beneficios de la regularidad y movimiento en los servicios ferroviarios que son los portadores y cargadores, deben contribuir á la formación de la caja.

Se ha agregado que las empresas no podrían hacer frente á esas erogaciones, y hasta se ha llegado á decir, en la discusión, que esta exigencia á las mismas podría hasta llegar á alarmar al capital extranjero, retrayéndolo de venir á construir ferrocarriles en el país.

A mi juicio, no es sólo la jubilación lo que producirá la estabilidad del tráfico, sino también la reglamentación del contrato del trabajo, y es con estas dos medidas que conseguiremos hacer desaparecer las dificultades entre los empleados y las empresas, evitando que éstas puedan imponer condiciones abusivas á sus empleados, y que éstos recurran á medios violentos contra aquéllas; evitándose también todo pretexto para las propagandas turbulentas de los agitadores y de los explotadores de las masas obreras.

La creación de una Caja de Jubilaciones contribuirá en gran parte á la regularidad del servicio, y quiero creer que, en efecto, así será; pero, si eso sucede, no será porque el Estado contribuya á la formación de la Caja, sino por la esperanza que los obreros tengan de conseguir la jubilación y de conservarla.

Lo que el empleado desea es tener la seguridad de que su jubilación ha de ser respetada, y esa esperanza la tendrá si la ley que se dicte es una ley práctica y le ofrece las suficientes garantías, y desea, también, que la autoridad del Estado, la haga cumplir. Con esas dos medidas, con la reglamentación del trabajo de los ferroviarios y con la Caja de Jubilaciones, podremos establecer un verdadero equilibrio entre las empresas y los trabajadores y podremos conseguir la regularización en el servicio de los ferrocarriles.

No me alarma el argumento que se ha hecho de que esta exigencia á las empresas, en el sentido de que contribuyen á la formación de la Caja de Pensiones, pueda conmover al capital extranjero

hasta el extremo de retraerlo para venir á tender rieles en el país, y no me alarma, porque debo suponer que los capitalistas extranjeros son hombres serios, hombres razonables, que no pueden considerar como una exigencia excesiva una medida de esta naturaleza que está basada en la justicia y en la equidad y hasta en las mismas conveniencias de las empresas, porque si, en efecto, de la creación de la Caja de Pensiones, resulta el mejoramiento en el servicio de los ferrocarriles, ese mejoramiento necesariamente ha de producir beneficios á las empresas. Esa medida, pues, de ninguna manera puede considerarse como un sacrificio que se exige á las empresas, desde que, como acabo de decirlo, ellas serán beneficiadas con la institución de la Caja de Jubilaciones y Pensiones, y no considero que los capitalistas extranjeros puedan mirarla como una falta de consideración á los mismos pues todos nuestros antecedentes y todos los hechos que venimos produciendo, desde muchísimos años, están demostrando que no hemos omitido nunca esfuerzo de ninguna naturaleza para asegurar el éxito á esos capitales, siendo la misma ley 5315, que se ha invocado para resistir á la contribución por parte de las empresas, la mejor prueba de todos los sacrificios que hemos hecho en favor del capital extranjero.

Por esa ley 5315 se ha exonerado á las empresas ferroviarias por el término de 40 años del pago de toda clase de impuestos, en cambio de un tres por ciento sobre sus entradas líquidas, que todas las empresas del país entregan en favor del fondo de caminos, fondo destinado á la construcción y mejoramiento de los caminos de acceso á las estaciones, es decir, fondos destinados al beneficio de las mismas empresas.

Creo que sería necesario apurar mucho esta argumentación para sostener que la disposición de la ley 5315, por la que se exonera de impuestos á las empresas, se opone á que establezcamos la obligación para las empresas de contribuir á la formación de la Caja de Pensiones, porque esa disposición de la ley se refiere, únicamente, á la exoneración de impuestos, y nada más.

Por estas consideraciones, creo que no está en las conveniencias del país la creación del impuesto á los pasajes ó el derecho sobre los fletes que se proponen como recursos de la Caja de Pensiones, y creo, por el contrario, que debemos establecer que los recursos de la Caja de Jubilaciones deberán proporcionarlos las empresas y los empleados en una forma proporcional, porque son ellos los que serán favorecidos por la misma.

Sr. Del Valle Iberlucea—Pido la palabra.

Sr. Virasoro—Como se piensa discutir extensamente este proyecto y la hora es avanzada, hago moción para que se levante la sesión.

—Apoyada.

Sr. Presidente—Se va á votar si se levanta la sesión.

—Se aprueba.

Sr. Presidente—Queda levantada la sesión.

—Eran las 6 y 20 p. m.

DOMINGO DESPLATS,
Subdirector de Taquígrafos