

# 39ª. SESION ORDINARIA. 26 DE AGOSTO DE 1913

PRESIDENCIA DEL DR. VICTORINO DE LA PLAZA

SUMARIO I.—Asuntos entrados y mociones de preferencia.

Proyecto, en revisión, acordando permiso á S. E. el señor Presidente de la Nación para ausentarse de la Capital. Se aprueba.

Proyecto, en revisión, autorizando al Poder Ejecutivo á proveer de camas y ropas á los menores detenidos. Se aprueba.

Proyecto, en revisión, autorizando la inversión de 200.000 pesos, para socorrer á las víctimas de la inundación en la Provincia de Buenos Aires. Se aprueba.

Proyecto del señor Senador Del Valle Iberlucea, acordando á la Sociedad Científica Argentina la suma de 40.000 pesos. Se destina á Comisión.

Proyecto de varios señores senadores, elevando á la categoría de Escuela Normal de Profesoras, la de maestras número 1, del Rosario de Santa Fe. Se destina á Comisión.

II.—Consideración del despacho de la Comisión de Legislación, sobre la Caja Nacional de jubilaciones y pensiones para los empleados ferroviarios. Se aprueba en general.

## Señores senadores

Carbó  
Castañeda Vega  
Crotto  
Dávila  
Del Pino  
Del Valle Iberlucea  
Echagüe  
Esteyes  
Garramón  
González  
Guemes  
Guinazú  
Irigoyen  
Iturraspe  
Maciá  
Malbrán  
Mendoza  
Olacoechea y Alcorta  
Ovejero  
Posse  
Terán  
Virasoro

En Buenos Aires, á los veinte y seis días del mes de Agosto de mil novecientos trece, reunidos en su sala de sesiones el señor Presidente y los señores Senadores al margen consignados, con asistencia de los señores senadores Albarraín, Civit, Lubary, Ugarte y Villanueva, con aviso, y Peña, con licencia, dice el

**Sr. Presidente**—Está abierta la sesión con veintiún señores Senadores presentes.

Se va á dar lectura del acta de la anterior.

—Se lee y aprueba.

—Ocupa su banca los señores Ministros de Justicia é Instrucción Pública, doctor Carlos Ibarguren, y de Obras Públicas, doctor Carlos Meyer Pellegrini.

## I

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

**Sr. Guinazú**—Pido la palabra.

Antes de que se dé cuenta de los asuntos entrados, pido al señor Presidente se sirva hacerme informar por Secretaría, si la Comisión respectiva ha despa-

Agosto 26 de 1913

CAMARA DE SENADORES

3.<sup>a</sup> sesión ordinaria

chado un proyecto de ley venido en revisión, por el que se acuerda un subsidio á la Provincia de Buenos Aires para contribuir al alivio de las víctimas de la última inundación.

**Sr. Secretario Ocampo**—En este momento se iba á dar cuenta de ese proyecto.

**Sr. Guinazú** — Hago moción, señor Presidente, para que sea tratado sobre tablas, dada su urgencia.

**Sr. Presidente**—Cuando se dé cuenta de ese asunto, será la oportunidad de la indicación que hace el señor Senador.

—Se lee:

*Al honorable Congreso de la Nación:*

En el deseo de asistir á la inauguración de la exposición de la Sociedad Rural en la ciudad del Rosario, tengo el honor de dirigirme á Vuestra Honorabilidad solicitando el permiso correspondiente para ausentarme de la Capital Federal, por el término de seis días.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

ROQUE SÁENZ PEÑA.  
INDALECIO GÓMEZ.

Buenos Aires, Agosto 25 de 1913.

*Al señor Presidente del honorable Senado.*

La honorable Cámara, que tengo el honor de presidir, ha sancionado, en sesión de la fecha, el adjunto proyecto de ley, que paso en revisión al honorable Senado, por el que se acuerda permiso á S. E. el señor Presidente de la Nación, para ausentarse de la Capital Federal.

Dios guarde al señor Presidente.

R. M. FRAGA.  
D. Zambrano (hijo).

#### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados, etc.*

Artículo 1.º Acuérdase á S. E. el señor Presidente de la Nación permiso para ausentarse de la Capital Federal por el término de seis días.

Art. 2.º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

R. M. FRAGA.  
D. Zambrano (hijo).

**Sr. Presidente**—Como es de práctica, se tratará este asunto sobre tablas. Se va á votar en general.

—Se aprueba en general y en particular.

—Se lee:

Buenos Aires, Agosto 25 de 1913.

*Al señor Presidente del honorable Senado:*

La honorable Cámara, que tengo el honor de presidir, ha sancionado, en sesión de la fecha, el adjunto proyecto de ley, que paso á la revisión del honorable Senado, por el que se autoriza al Poder Ejecutivo á disponer hasta la suma de treinta mil pesos moneda nacional, en la provisión de camas y ropas á los menores detenidos en el Depósito de Contraventores y Departamento de Policía.

Me es grato saludar al señor Presidente con mi consideración distinguida.

R. M. FRAGA.  
D. Zambrano (hijo).

#### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados, etc.*

Artículo 1.º Autorízase al Poder Ejecutivo para disponer hasta la suma de treinta mil pesos moneda nacional, en la provisión de camas y ropas á los menores detenidos en el Depósito de Contraventores y Departamento de Policía.

Art. 2.º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

R. M. FRAGA.  
D. Zambrano (hijo).

**Sr. Ministro de Justicia é Instrucción Pública**—Pido la palabra.

Presento al honorable Senado mi respetuoso saludo y me complazco en que el asunto que me proporciona el honor de concurrir al seno de este alto cuerpo sea de tal naturaleza que merecerá, estoy seguro, una favorable y unánime acogida.

Me refiero á la situación en que se encuentran los menores detenidos en la Capital. El Poder Ejecutivo se ha preocupado de aliviar la situación de estos menores, á cuyo efecto ha tomado las medidas necesarias para habilitar el

Ago. 26 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

Buenos Aires, Julio 31 de 1913.

*A la Comisión de Legislación del honorable Senado de la Nación:*

Los representantes y Gerentes de ferrocarriles nacionales que subscriben, correspondiendo agradecidos á la invitación de esa honorable Comisión, se permiten dirigirse, exponiendo sucintamente las consideraciones que les sugiere el proyecto de jubilaciones y pensiones del personal ferroviario, cuyo despacho preocupa su atención.

Deberíamos comenzar por dejar bien establecido, que la idea de la creación de cajas de jubilaciones y pensiones, encarnando un principio de indiscutible justicia, ha sido reconocido por todas las empresas con mucha anterioridad á la presentación del proyecto que nos ocupa y ha sido puesta en práctica desde tiempo atrás por varias de ellas, con recursos propios, exclusivamente.

No podemos ocultárseles que es de elemental justicia ayudar á los que con su acción contribuyen á su desenvolvimiento, y cuando después de muchos años de labor y por razones de edad comenzaran á declinar sus fuerzas; ni mucho menos proteger á sus familias cuando faltaran sus jefes, empleados de ferrocarriles.

Estos antecedentes que son de pública notoriedad, demuestran con cuánta simpatía han mirado y miran las empresas la idea de la jubilación del personal de ferrocarrileros.

Con todo, nos encontramos en la necesidad de observar el proyecto, sin que ello pueda afectar en lo más mínimo la idea que compartimos en los términos más absolutos, declarándolo con la más completa sinceridad.

La jubilación ó la pensión es el favor pecuniario con el cual se premia al servidor honesto; y su establecimiento es un acto deliberado de parte de quien aprovecha de los servicios del empleado; que reconoce la justicia del premio y que lo gradúa según los años de servicio y el comportamiento y teniendo en consideración su propia situación pecuniaria.

Con esto queremos decir que entran como factores indispensables, la idea de justicia que debe marcarse con un criterio amplio que determine las condiciones de la jubilación ó pensión y los elementos pecuniarios con los cuales deben satisfacerse las exigencias de su establecimiento.

Estos factores son correlativos é inseparables. No es suficiente que esté determinada y aceptada la justicia de una acción, si no se cuenta al propio tiempo con los medios ó recursos de hacerla práctica.

Y bien: Reconocemos de la manera más amplia la justicia de acordar al personal que presta sus servicios á las empresas, el derecho á la jubilación; pero, lo reconocemos á condición de que tal beneficio sea acordado por los que tienen por la Constitución y las leyes, el derecho de manejar sus intereses.

Las empresas de ferrocarril, tienen la libertad de manejar sus intereses con las solas restricciones que emanan de las disposiciones generales de orden público, aplicables á todos, y de sus leyes de concesión, que son contratos.

Demás está decir, con referencia á las primeras, que no hay una ley ni puede haberla, que obligue á las personas á jubilar á sus empleados, ni mucho menos á fijar las condiciones de servicio y de retribución; y en cuanto á las segundas, no hay tal siquiera algo que induzca á sospechar de su existencia.

Seguramente se dirá que el ferrocarril es un servicio público.—Lo hay duda; pero, es tal, no porque nadie tenga derecho de intervenir en sus actos de carácter privado, sino porque el uso que se haga de ellos es de carácter público; y es á este público que se sirve el ferrocarril, á quien protege con la intervención del Gobierno.

Es por eso que el Gobierno puede exigir un servicio igual para todos, sin preferencias; que se tenga los elementos necesarios, etc., y es todo esto lo que se consignan en las leyes como un derecho del Gobierno.

Pero, del hecho de que un ferrocarril sea destinado al servicio público, no puede desprenderse que el Gobierno tenga derecho de determinar los sueldos que han de pagarse á los empleados ni la retribución que se les haya de acordar en su retiro.

Suponiendo que se reconociera á favor del Estado el derecho de determinar como una imposición, la obligación de jubilar ó pensionar al personal ferroviario, no puede admitirse el de que tenga igualmente el de fijar la cuantía de la retribución ni tampoco la contribución de cada una de las empresas, porque todo esto es del dominio privado.

Lo contrario sería aceptar, que el Estado tiene facultad de imponer el gasto que cada uno pueda ó deba hacer.

Lo que puede y debe hacer la acción privada, no puede aceptarse como una imposición, no sólo porque no se respetaría el derecho de todos y cada uno, sino porque se llegaría á casos de la más marcada injusticia, aparte de la imposibilidad de cumplir tales preceptos.

En el proyecto en trámite, se fija una contribución mínima por parte de las empresas de un 5 o/o de los sueldos que paguen al personal.

Y bien: Esta cláusula es de la más absoluta injusticia, porque se aplica un porcentaje único de contribución á capacidades financieras y á ganancias distintas. —Y nos encontraríamos con casos como éste: Empresas que apenas obtienen lo necesario para cubrir sus gastos y que se verían obligadas á contribuir con la cantidad expresada, lo que significaría que trabajarían á pérdida.

¿Cuáles serían las consecuencias de semejante situación?

Que las empresas en tales condiciones se arruinarían; que, por consiguiente, todo ese personal quedaría sin trabajo; y para el país directamente, que, en lugar de atraer capitales que impulsen su desarrollo y su progreso, los ahuyentaría, porque no es posible creer que nadie quiera invertir sus capitales con perspectivas tan poco halagüeñas.

Esta situación se agrava, teniendo en cuenta que se trata de una nueva contribución que se exige á las empresas, con fines tan plausibles como se quiera; pero, que es un grave recargo que agregar al de la contribución del 3 % fijado en la ley 5315, que no está tampoco compensado, pues las empresas se ven compelidas

## II

—Se lee:

*Honorable Senado:*

La Comisión de Legislación ha estudiado el proyecto de ley, venido en revisión, por el que se crea una Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones para los empleados ferroviarios; y, por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

## PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados, etc.*

Artículo 1.º Créase como institución del Estado, la «Caja de Jubilaciones y Pensiones de Empleados Ferroviarios», con sujeción á las siguientes bases generales y á las disposiciones de la ley orgánica que dicte en su oportunidad el honorable Congreso.

Art. 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.

Art. 3.º La «Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones» transferirá los aportes de los empleados actuales de los ferrocarriles del Estado á la institución que por la presente ley se crea, en la forma y tiempo que convengan sus respectivas administraciones ó que resuelva el Poder Ejecutivo, si no hubiere al respecto un acuerdo expreso.

Art. 4.º Los empleados y obreros actuales de los ferrocarriles comprendidos en esta ley, gozarán de sus beneficios, aun cuando hubieran cesado en sus funciones al dictarse la ley orgánica de la Caja, en los términos y bajo las obligaciones que por la misma se establezca.

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 á 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. 6.º El monto de la jubilación y pensión que se acuerde en virtud de esta ley no excederá de la que haya de corresponder á un sueldo máximo de mil pesos (1,000) por mes, cualquiera sea el que gane el empleado. El descuento que se efectúe de acuerdo con el artículo 5.º, inciso c), no se hará tampoco sobre una suma superior á la expresada.

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.

Art. 8.º La administración de la Caja estará á cargo de una comisión de cinco miembros, designada por el Poder Ejecutivo, en la que se acordará participación á los representantes del Estado, de las empresas y de los empleados. Su organización y funciones serán fijadas oportunamente por la ley orgánica de la institución.

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

- a) Número de empleados de ferrocarril comprendidos en las disposiciones del artículo 2.º;
- b) Clasificación de los mismos en categorías, teniendo en cuenta y especificando el tiempo probable de aptitud del empleado para el trabajo en atención á la naturaleza del servicio;

Agosto 26 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

El importe total de sueldos de los empleados comprendidos en la ley y promedio del que goza cada una de las categorías que de los mismos deberán formarse de conformidad al inciso anterior;

Calculo del porcentaje á fijarse para los retiros sin perjudicar la economía de la Caja, partiendo de los recursos que se crean en la misma, y el número y categoría de los empleados que deban gozarlos;

Edad y tiempo de servicio de los empleados al dictarse la ley.

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

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

Art. 12. Podrán acogerse á los beneficios y obligaciones de la presente ley los empleados y obreros de las empresas ferroviarias de jurisdicción provincial cuyos representantes lo soliciten con intervención de los respectivos gobiernos locales, siempre que las empresas, los empleados y dichos gobiernos hagan los aportes y se sujeten á las condiciones fijadas en esta ley.

Art. 13. El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en cuanto se refiere á la percepción de los valores determinados en el artículo 5.º

Art. 14. Comuníquese al Poder Ejecutivo.  
Sala de la Comisión, Agosto 12 de 1913.

*P. Olaccheca y Alcorta—Echagüe.*

En disidencia respecto del agregado al inciso d), artículo 5.º

*E. Del Valle Iberlucea.*

#### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados, etc.*

Artículo 1.º Créase como institución del Estado la «Caja de Jubilaciones y Pensiones de Empleados Ferroviarios», con sujeción á las siguientes bases generales y á las disposiciones de la ley orgánica que dicta en su oportunidad el honorable Congreso.

Art. 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.

Art. 3.º La «Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones» transferirá los aportes de los empleados actuales de los ferrocarriles del Estado á la institución que por la presente ley se crea, en la forma y tiempo que convengan sus respectivas administraciones ó que resuelva el Poder Ejecutivo, si no hubiere al respecto un acuerdo expreso.

Art. 4.º Los empleados y obreros actuales de los ferrocarriles comprendidos en esta ley, gozarán de sus beneficios, aun cuando hubieren cesado en sus funciones al dictarse la ley orgánica de la Caja, en los términos y bajo las obligaciones que por la misma se establezcan.

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;
- 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. 6.º El monto de la jubilación y pensión que se acuerde en virtud de esta ley no excederá de la que haya de corresponder á un sueldo máximo de 1.000 (mil) pesos por mes, cualquiera sea el que goce el empleado. El descuento que se efectúe de acuerdo con el artículo 5.º, inciso c), no se hará tampoco sobre una suma superior á la expresada.

Art. 7.º El impuesto á los pasajes, á regir dentro de los 90 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.

Art. 8.º La administración de la Caja estará á cargo de una comisión de cinco miembros,

Agosto 16 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

designado por el Poder Ejecutivo, en la que se acordará participación á los representantes del Estado, de las empresas y de los empleados. Su organización y funciones serán fijadas oportunamente por la ley orgánica de la institución.

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

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

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

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

Art. 12. Podrán acogerse á los beneficios y obligaciones de la presente ley los empleados y obreros de las empresas ferroviarias de jurisdicción provincial cuyos representantes lo solicitaren con intervención de los respectivos gobiernos locales, siempre que las empresas, los empleados y dichos gobiernos hagan los aportes y se sujeten á las condiciones fijadas en esta ley.

Art. 13. El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en cuanto se refiere á la percepción de los valores determinados en el artículo 5.º

Art. 14. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la Cámara de Diputados, en Buenos Aires, á 17 de Enero de 1913.

R. M. FRAGA.

D. Zambrano (hijo).

Buenos Aires, Agosto 14 de 1913.

Al honorable Senado de la Nación:

Los Representantes y Gerentes de ferrocarriles nacionales que suscriben, en conocimiento del despacho producido por la Comisión de Legislación, han resuelto reiterar ante Vuestra Honorabilidad los terminos de la nota adjunta, dirigida oportunamente á dicha Comisión, para dejar constancia de nuestra disconformidad con el proyecto en discusión sobre jubilaciones y pensiones del personal ferroviario, en la forma propuesta.

Dígnese Vuestra Honorabilidad tenerlo presente.

Es justicia.

Guillermo White,  
Representante F. C. S.

S. Brión  
Representante legal F. C. O.

Santiago G. O'Farrell,  
Representante legal F. C. B. al P.

A. Iturbe,  
Apoderado y representante legal  
F. C. C. A.

H. G. Cabrett,  
Administrador general F. C. C. C.  
y apoderado y representante legal  
F. C. R. P. B.

M. A. Rodríguez,  
Apoderado y representante legal  
F. C. E. R.

Alphonse Algrin,  
Subdirector, apoderado general de  
la Compañía del F. C. P. S. F.

Teófilo Lacroze,  
Presidente del F. C. C. B. A.

A. F. Lértora,  
Gerente del F. C. O.

J. Percy Clarke,  
Gerente del F. C. S.

P. Fuzier-Herman,  
Representante legal de la Compañía  
Gal. FF. CC. en la P. B. A.

C. H. Pearson,  
Gerente del F. C. C. A.

S. C. Marango,  
Administrador general interino  
F. C. B. A. P.

S. Hale Pearson,  
Representante legal F. C. N. E. A.

COPIA

Agosto 26 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

por razones de interpretación, á pagar los impuestos de que están realmente exoneradas por dicha ley.

Pero es que también debemos decir, que si la exigencia del 5 % que consigna el proyecto, es—como lo creemos—una nueva contribución, está en pugna con los preceptos de la ley 5315; y si no lo fuera, estaríamos en presencia sencillamente de una exigencia abiertamente contraria á la Constitución.

El proyecto de que nos ocupamos, con prescindencia de los inconvenientes expresados, tiene uno que es fundamental. Nos referimos á que destruye uno de los propósitos más singulares de la ley 5315.

En efecto: Entre los propósitos perseguidos con la sanción de esa ley, figuraba el de que las empresas pudieran conocer con certeza, el *cuánto* de sus gastos, con relación al Estado, para inspirar confianza al capital, y para determinar también la estabilidad en las tarifas.

Con ocasión de la discusión de la ley 5315, en el honorable Senado, el señor Senador Maciá, reformando en su carácter de Presidente de la Comisión de Obras Públicas, expuso con claridad estos puntos de vista, que consideramos conveniente recordar, transcribiéndolos:

«La gran cuestión es si conviene legislar en ese sentido. La Comisión cree que no sólo conviene, sino que es necesario, en primer lugar porque lo primero que el capital nuevo exige para emplearse, es conocer con exactitud y saber lo que gastará, para poder calcular las utilidades sobre base de toda operación comercial.

«Como he dicho antes, las cuestiones principales que se plantean al capital para resolver su problema comercial, son el tráfico á explotar y las cargas que deben soportar, que influyen sobre las tarifas. Estudialo el tráfico, sólo le queda como elemento aleatorio la tarifa que tiene que estar sujeta á los gastos; como el impuesto es un gasto que modifica la tarifa, resulta que el capital tiene siempre una incógnita permanente delante de sí: Movilidad del gasto que los impuestos representan como factor aleatorio y perturbador del resultado que puedan obtener las empresas para su capital.

«Pero el inconveniente no es sólo en el sentido de que los capitales nuevos puedan retraerse ante ese peligro, porque es también un peligro real para los capitales existentes, desde que la movilidad del impuesto significa movilidad de las tarifas, porque es el único recurso que los ferrocarriles tienen para cubrir sus gastos.

Ahora bien, la movilidad de las tarifas resulta un grave daño para el ferrocarril que tiene que perjudicarse con los cambios de esas tarifas por el antagonismo que origina con los intereses que sirve; pero como sólo de la tarifa pueden salir los gastos, en definitiva resulta daño también para el comercio, que es el que sufre con esa movilidad. Los abusos que pueden cometerse con la aplicación de impuestos, podrían seguramente, no ser tomados en cuenta por los legisladores que esperan siempre, tanto de las provincias como de las Municipalidades de la República, la prudencia necesaria para no extralimitarse y perjudicar con las leyes impositivas; pero no debemos extrañar, señor Pre-

sidente, que el capital lo tome en cuenta. Basta un hecho para despertar su suspicacia, y así, por ejemplo, basta que ante la Suprema Corte haya habido el caso de una demanda de un ferrocarril, porque los impuestos municipales, que eran de 100, se elevaron á 1.200 mensuales, sin que los servicios se hubieran aumentado, para que los capitales nuevos y aun los existentes, tengan motivos de temer el verse expuestos á iguales peligros en el porvenir.»

Por estas razones, se estableció, en el carácter de *única* contribución, la del 3 % sobre el producto líquido; y si por el proyecto en trámite se grava una vez más á las empresas, se habría demostrado que ni en su espíritu, ni en su letra, se consulta á la ley cuyas disposiciones significan un verdadero contrato.

Por todas estas consideraciones, las empresas tienen el sentimiento de manifestar que no pueden aceptar el proyecto de que se trata, estando dispuestas, por su parte, á satisfacer, en la medida de las fuerzas de cada una, las justas exigencias que entraña la idea de la jubilación ó pensión.

*Guillermo White,*

Representante F. C. S.

*S. Brián,*

Representante legal F. C. O.

*Santiago G. O'Farrell,*

Representante legal F. C. B. A. P.

*A. Iturbe,*

Apoderado y representante legal F. C. C. A.

*H. G. Cabrett,*

Administrador general F. C. C. C. y apoderado y representante legal F. C. R. P. B.

*M. A. Rodríguez,*

Apoderado y representante legal F. C. E. R.

*Alphonse Algrin,*

Subdirector, apoderado general de la Compañía del F. C. P. S. F.

*Tecófilo Lacroze,*

Presidente del F. C. C. B. A.

*A. F. Lótoia,*

Gerente del F. C. O.

*J. Percy Clarke,*

Gerente del F. C. S.

*P. Fuzier-Herman,*

Representante legal de la Compañía Gral. FF. CC. en la P. B. A.

*C. H. Pearson,*

Gerente del F. C. C. A.

*S. C. Marcengo,*

Administrador general interino F. C. B. A. P.

*S. Hale Pearson,*

Representante legal F. C. N. E. A.

Es copia fiel del original.

Agosto 14 de 1913.

Agosto 26 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

**Sr. Presidente**—Está en discusión en general.

**Sr. Echagüe**—Pido la palabra.

Este proyecto, señor Presidente, venido en revisión de la honorable Cámara de Diputados y que la Comisión de Legislación en el despacho de que se acaba de dar lectura, somete á la consideración del honorable Senado, se caracteriza no solamente por su importancia, sino también por la urgencia con que es reclamada su sanción. Este proyecto tiene por objeto inmediato favorecer á los empleados ferroviarios; pero, simultáneamente también favorece el bien social y el servicio público. El contribuirá eficazmente á disipar brumas, á conjurar perturbaciones perjudiciales que los poderes públicos están llamados á evitar; consultando sus deberes, velando por los intereses sociales que están obligados á defender, haciendo uso de los recursos que el derecho coloca dentro de la esfera de propias atribuciones. Se ha argumentado contra este proyecto, que él invade derechos privados. Los derechos privados, como el dominio, la libertad y otros llamados específicos ó esenciales, están limitados por los demás en la medida necesaria para que cada cual pueda ejercer libremente los suyos, y todos, señor Presidente, subordinados al bien social, de tal manera que no se puede negar al Estado el derecho á la reglamentación de estos derechos, á legislar sobre todo lo que, por ser contingente ó variable, no está determinado por la ley natural, y sobre todo lo que por no estar regulado ó por no poder armonizar la acción privada, la iniciativa particular, repercutiendo y trastornando el orden público, conspirándose así contra uno de los fines primordiales de la vida social, cual es la consecución del bien común.

Basta que este proyecto se proponga afianzar, consolidar una situación estable de orden, para que él se imponga desde luego. Quién puede dudar de los enormes perjuicios que las huelgas ocasionan, paralizando la circulación que tan profundamente afecta á las empresas, á las industrias, al comercio y á los mismos empleados que la suscitan con el objeto de mejorar su situación material, porque si ellas no prosperan, sus pérdidas son irreparables, no quedándoles por el momento más perspectiva que la

miseria, y resultan tan costosas, tan amargadas por duras privaciones, que no compensan los sacrificios realizados; aparte de que nunca faltan, como anexos concurrentes en estos movimientos agitados, y como notas alarmantes, los espectáculos de sangre, con familias en la horfandad.

Bien, señor Presidente, una legislación, pues, que desarme la discordia, que contribuya á armonizar todos estos respetables intereses, neutralizando en sus causas ó suavizando en sus efectos esa gangrena social que se llama odio de clases, tendrá que merecer el aplauso de los que bien interpretan los intereses sociales, tributando un respetuoso homenaje á esos sentimientos de confraternidad y de solidaridad social que deben tender á unir, pero no á dividir, á los hombres.

Evitar los conflictos, asegurar el orden, entra como una aspiración en los propósitos de este proyecto, si bien no se puede desconocer, señor Presidente, que es arduo eso de fijar el justo medio, así como también conservarlo, como sería de desear después de haberlo encontrado, especialmente si nuevas ambiciones desmedidas se suscitan por una parte y calculados recursos por la otra, tratan de eludir en sus intereses los efectos de la ley, todo lo que, si ocurriera, vendría á probar que no se puede, en estas materias, prescindir del factor moral que llega allí hasta donde la ley no alcanza, enfrenando las ambiciones en sus causas determinantes y también el espíritu de especulación desmedida, sometiendo los á todos dentro de lo que es justo y equitativo.

En lo que no puede caber duda es en que este proyecto influirá reduciendo en el número y en sus proporciones las huelgas, siendo por tanto de todo punto conveniente abordar su consideración, aunque más no sea para que los ensayos y experiencias del presente sirvan para corregir sus defectos después, asegurando para el porvenir una legislación mejor fundada.

En medio de la controversia que estos asuntos pueden suscitar, siempre prevalecerá como un principio indiscutible, que es justo que aquéllos que han dedicado sus energías á un servicio público tengan donde acogerse después tranquilamente, cuando el peso de los años, con su cor-



Agosto 26 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

tajo de achaques, los sorprendan obligándolos á contemplarse ante sí mismos y ante los suyos inhabilitados para obtener con sus esfuerzos la remuneración del trabajo que les proporcionaba su subsistencia; y estas ventajas de la jubilación, siquiera porque á ellos les ha tocado una parte pesada de la actividad social, tan importante como cualquiera otra, aun de orden, porque todas son necesarias para alcanzar los fines que los hombres se han propuesto en la vida social, sin esta diversidad de tareas y sin la correspondiente correlación entre ellas, las mismas empresas no podrían subsistir y, aun ampliando la idea, no sería posible la vida en sociedad porque ésta resultaría en su organismo tan inútil, como el de un hombre al cual le faltaran músculos y brazos, en una palabra, los elementos indispensables para su desarrollo y perfeccionamiento.

Entrando en materia diré, señor Presidente, que por este proyecto se establece una caja de pensiones y jubilaciones como institución del Estado, con autonomía rentística y administrativa, dirigida ó regentada por una comisión de cinco miembros designada por el Poder Ejecutivo, en la cual tendrán participación el Estado, las empresas y los empleados.

Se ha optado por una caja independiente de la nacional de Pensiones y Jubilaciones, por cuanto ésta se encuentra algo quebrantada en razón de las leyes complementarias que han modificado la ley primitiva y, principalmente, porque los fondos de esta caja están formados por los aportes de las personas comprendidas en la ley de su creación, y no sería justo hacer pesar sobre esta caja, que viene á ser una propiedad de los empleados de la Nación, la carga considerable de jubilaciones y retiros de los empleados particulares de las empresas ferroviarias.

Tratándose de dictar una ley que abraza puntos de tan difícil y de tan complicada solución, el proyecto se limita tan sólo á establecer las bases de la institución con la fijación de los recursos y determinación de las personas que han de gozar de sus beneficios. Este proyecto, pues, tendrá que ser ampliado, complementado después, para que pueda lle-

nar cumplidamente los fines que lo han inspirado, y á estos efectos y con este propósito se requieren los datos ilustrativos determinados por el artículo 9.º del proyecto, datos que deben ser suministrados al Congreso por una comisión de técnicos designada por el Poder Ejecutivo á fin de que sus conclusiones sean utilizadas como elementos de juicio cuando se estudie, se discuta y se sancione la ley orgánica de la institución.

Y esto se impone, señor Presidente, porque para calcular teniendo como base los recursos de la caja, que debe mantener siempre su equilibrio, el porcentaje de la jubilación correspondiente á un considerable número de empleados calificados en categoría, teniendo en cuenta con el promedio de sus sueldos, la edad, el tiempo, y en éste la duración probable de las aptitudes, según la naturaleza del trabajo, para calcular todo esto, se necesitan conocimientos especiales, y es sólo a base de principios y fórmulas científicas, señor Presidente, que se puede establecer una legislación en las condiciones de acierto tal cual se puede exigir dentro de la humana previsión. Estos datos ilustrativos son indispensables para establecer con fundamentos de convianza una legislación discreta que asegure la estabilidad de la caja, así como, en el futuro, á los empleados el goce tranquilo de su jubilación. Proceder de otra manera sería imprudentemente exponerse á que en época más ó menos remota el equilibrio de la caja se rompa y sea ella arrastrada á la bancarrota, hecho que repercutiría desastrosamente en la masa considerable de empleados perjudicados, envolviendo además, con su caída, en el desprestigio, al Poder que prestó su sanción á una ley cuyo fracaso acusaría falta de estudio y meditación en asuntos por su naturaleza tan serios, que comprometen tantos y tan delicados intereses.

Estas consideraciones tienen por objeto explicar por qué no se aborda desde luego el estudio de la ley en toda su economía, en todas sus partes constitutivas, limitándose simplemente á establecer las bases de una institución tan benéfica, cuya organización para bien del país ha debido establecerse con algunos años de anticipación.

La renovación sucesiva de los elementos inhabilitados; asegurar la vida de los innumerables pasajeros que viajan; la circulación de todo lo que pone en movimiento la actividad social, y, finalmente, ofrecer un balsamo que suavice los enojos de los que creen que la sociedad y el Estado miran con indiferencia, no se preocupan de aquellos que no teniendo un pasar económico, se ven en su opción obligados a soportar sobre sus hombros, en servicio público, la pesada carga de un trabajo cotidiano, amasando incesantemente su subsistencia con el sudor de sus rostros y el esfuerzo de sus fuerzas; desfilan no respondiendo al llamado de la voluntad, no les queda más perspectiva que la miseria sombría con sus ciervos de tristeza profunda y de amargura intensa; y es al fondo de estos espíritus alarmados con la expectativa de un porvenir obscuro donde debe llevarse un rayo de luz, un rayo de esperanza que reduzca, que disminuya la germinación de los odios, la germinación de las maquinaciones perturbadoras del orden público y perjudiciales para los intereses generales.

Estas son las razones de orden general que la ComisIÓN ha adoptado en temperamento que, en su concepto, puede ser acogido por el país, porque han precipitado su progreso imputando su desinvolvemento económico, títulos suficientes para que deban ser consideradas las que pasan por una situación accidentalmente precaria, dándoles tiempo para que se levanten y vivan, pe-

Este proyecto por su previsión, por su carácter de impropio, por la humanidad que entraña y por los intereses que depende, se abre camino por sí solo. No se puede desconocer que los empleados ferroviarios prestan un servicio público; que ellos son encargados de la circulación de la riqueza que produce el país y de las que gira el interés general; que a su pericia e inteligencia está librada la suerte, la seguridad de los miles de pasajeros que viajan; y a este respecto observar, por ejemplo, que los maquinistas no pueden conservar por mucho tiempo la normalidad de su vista, porque ella se ve quebranta en ese breagar continuo, recorriendo largas distancias al través de milles de polvo, muchas veces con días desapacibles y noches inclementes; ¿qué seguridad puede existir para los que viajan, si actúan maquinistas que no conservan su vista normal o sufren cualquiera de esas enfermedades orgánicas que fulminan como el rayo, que fuertemente agitan, permaneciendo en sus puestos obligados por la necesidad, siendo así que ellos son los encargados, los guías, los conductores que circulan al tren de pasajeros en su vasta carrera al través de considerables distancias? Y si esta consideración hacemos extensiva a los demás empleados que ejercen funciones de responsabilidad en el mecanismo de las líneas y en lo relativo a la combinación de los trenes, tendríamos que concluir por reconocer que se impone imperiosamente una legislación que remedie todas estas necesidades, que provea a la eliminación de los elementos incapacitados para que se hagan cada vez más remotos esos accidentes desgraciados que repercuten tan penosamente en el seno de la sociedad.

Resumiendo, señor Presidente, diré que este proyecto se propone, en primer término, asegurar a los empleados ferroviarios un descanso tranquilo después de no pocos años de servicios, positiva que debe halagarnos, estimularlos a sobrellevar con más aliento la tarea de sus servicios; pero el proyecto tiene otros objetivos fundamentales también, cuales son, asegurar el orden en las repeticiones ferroviarias; asegurar la estabilidad de un personal idóneo por

Agosto 26 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

re no arrojarles encima lo que podría ser una carga que las aplaste haciéndolos desaparecer como factores de progreso en el país.

Tal es el resultado que á este respecto ha llegado la Comisión, apremiada por la urgencia del asunto dentro de los elementos de juicio de que ha podido disponer; pero ella se felicitaría seguramente si de la discusión llegara á resultar una solución más concluyente, una solución que mejor interprete la justicia, la equidad, que mejor consulte las condiciones económicas de todos los interesados.

He dicho.

**Sr. Ministro de Obras Públicas**—Pido la palabra.

Para determinar la situación del Poder Ejecutivo en este debate, creo indispensable establecer algunos puntos de partida, haciendo la génesis de este proyecto.

Está aún fresca en la memoria de todos los señores Senadores la huelga general ferroviaria estallada á fines de 1913. Llegó un momento, señor Presidente, en que el organismo económico de la República parecía atacado de parálisis, era difícil trasladarse de un punto á otro, y las mercaderías no llegaban á su punto de destino, produciendo una alteración general en la vida económica del país.

Ante las perturbaciones producidas ante los intereses generales amenazados, el Poder Ejecutivo no vaciló sobre el camino á tomar en aquella eventualidad, porque sobre los intereses de los obreros y sobre los intereses de las empresas estaban los intereses permanentes del Estado que había que salvar, y en consecuencia usó de toda la fuerza legal que está investido para asegurar el regular funcionamiento de los transportes ferroviarios.

Al hacerlo así, cumpliendo con su alto deber, tuvo, sin duda alguna, que desatender por el momento algunos reclamos justificados que habían levantado los obreros de aquellas empresas y que solicitaban el amparo de las autoridades públicas para obtener la sanción de lo que pedían.

En aquellos momentos, señor Presidente, el Poder Ejecutivo les exigió que volvieran á cumplir con su deber,

que volvieran á tomar su servicio, y desde entonces, les hizo la formal promesa de que no quedaría indiferente ante la situación que ocupaban en las empresas, y les aseguraba que había de tomar todo su empeño para estudiar la parte justificada que pudiera envolver sus reclamos.

En momentos que el Poder Ejecutivo, estaba estudiando un reglamento general de trabajo de los ferrocarriles, en que se reglamentaban muchos de los intereses y muchos de los puntos reclamados por los empleados y obreros ferroviarios, el señor Diputado Carlés presentó en la Cámara de Diputados, un proyecto de jubilación de los empleados ferroviarios, que sirvió de base al que hoy se discute.

Desgraciadamente, señor Presidente, por causas que no es del caso enumerar, no le fué dado al Poder Ejecutivo colaborar, entonces, con la Comisión respectiva que tenía á su estudio este asunto, y en la única ocasión en que pudo concurrir para enterarse de su trabajo, se encontró con un proyecto terminado, en el cual ya no era posible atender las mi observaciones que el Poder Ejecutivo hubiera creído oportuno y conveniente formular.

El despacho se trató en la Cámara y el Poder Ejecutivo asistió á su debate, manifestando, entonces, las causas que le habían impedido colaborar en él, é hizo sus reservas respecto de cada uno de los dos proyectos: del primitivo del Diputado Carlés y del reformado por la Comisión respectiva, manifestando que ambos tenían sus cualidades y sus defectos, y que lamentaba que no hubiera sido posible amalgamar algunas de las disposiciones del reglamento del trabajo que tenía preparado el Poder Ejecutivo con las bases que encerraba dicho proyecto. De aquí que el Poder Ejecutivo conserva su libertad de acción para presentar en la oportunidad en que este proyecto viene á discusión del honorable Senado y durante su elaboración en comisión, las observaciones al despacho de la Cámara de Diputados y formular algunas modificaciones que considera convenientes y necesarias para la mayor eficacia de este proyecto.

El Poder Ejecutivo ha tenido la suerte de ser llamado al seno de las comi-

Agosto 26 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

siones del honorable Senado, y ha manifestado su opinión sobre los proyectos en general y sobre sus disposiciones en particular, manifestando que acompañaba á la Comisión en la mayor parte de los artículos, pero que lamentaba que la Comisión no aceptase algunas de las indicaciones formuladas por el Poder Ejecutivo y que considera fundamentales.

El Ejecutivo se verá, pues, en la necesidad de solicitar del honorable Senado la aprobación de algunas de esas reformas que la Comisión no ha aceptado. Muchas y variadas razones militan en favor de la sanción de este proyecto: el funcionamiento especial de los ferrocarriles, su importancia decisiva en el desarrollo económico del país hacen de él un instrumento principal del progreso, un elemento indispensable para que pueda moverse el complicado mecanismo de la actividad nacional. El servicio que prestan es tan indispensable para la vida de la Nación, que no puede dudarse un instante que existe un alto interés del Estado en asegurar su permanencia y regularidad; pero al mismo tiempo que el Estado tiene interés y derecho de asegurar el funcionamiento regular y permanente de sus servicios, tiene á su vez la obligación de adoptar todas las medidas necesarias para que dicho objetivo pueda ser alcanzado.

No es posible aceptar, señor Presidente, que los obreros y empleados ferroviarios por razones de intereses particulares, suscitados entre ellos y las empresas suspendan el tráfico y el movimiento de los ferrocarriles, produciendo con ello un grave perjuicio á los intereses comunes ó haciendo de muerte los más valiosos intereses de la Nación.

El Poder Ejecutivo considera que carecen del derecho de lesionar esos intereses generales, so pretexto de exigir que sean atendidos sus reclamos, sean ellos justos ó no.

En consecuencia, es indispensable aclarar bien y precisar el concepto de que los empleados y obreros afectados á un servicio público cometen un verdadero atentado, una verdadera lesión á los intereses generales, interrumpiendo, por acto voluntario, la marcha regular de es-

tos servicios, indispensables á la vida misma del país.

Pero no basta que el Estado les imponga este deber; al mismo tiempo, es necesario que el Estado se preocupe de sus intereses y de su situación especial. A todo derecho corresponde una obligación y á toda obligación, un derecho. En consecuencia, el Estado tiene un interés legítimo y tiene la obligación de velar porque la situación de estos empleados, sobre todo en los tiempos de la vejez ó de la enfermedad, esté puesta á salvo de las miserias á que están expuestos los que no pueden acumular un ahorro con el salario que ganan.

Se ha dicho, por parte de las empresas, que la intervención del Estado, al imponer obligatoriamente la jubilación de los empleados y obreros ferroviarios, lesionaba derechos particulares; se ha sostenido que el Estado carece de derecho para intervenir en las relaciones entre los patrones y los asalariados; se ha dicho, además, que esta carga de la jubilación, implica una violación á la situación creada á las empresas por la ley 5315; y, por último, se ha hecho valer la situación financiera de las empresas para resistir la obligación que esta ley de jubilación ferroviaria pueda imponerles.

Señor Presidente, el Poder Ejecutivo no estaría en el Senado solicitando la aprobación de este proyecto, si por él pudiera afectarse, en lo más mínimo, los intereses de las empresas ó los derechos recíprocos establecidos por leyes, contratos, ó si careciera de un derecho bien claro y bien preciso, para dictar estas disposiciones.

El Poder Ejecutivo en todo momento ha tenido el mayor respeto por el esfuerzo, por el trabajo y por el capital extranjero, sobre todo por aquel que está invertido en las empresas ferroviarias, tan útiles y tan necesarias para el desenvolvimiento económico del país. Siempre ha considerado—y me es grato reiterarlo—que uno de los más altos deberes del Estado Argentino, es velar porque los capitales que han llegado á invertirse en empresas industriales bajo la fe y la confianza de las leyes y de los contratos establecidos, sean respetados en todo lo que sean respetables,

evitando de todas maneras que dichos capitales puedan sufrir cualquier quebranto injustificado. No debemos olvidar, en ningún momento, que somos un país que debe atraer el capital extranjero y que, para aquellos capitales, que en vez de buscar la fácil vida de la especulación en préstamos, prefieren arriesgar todas las vicisitudes de una empresa industrial, debemos asegurarles todas las garantías para que sirva de aliciente á nuevos aportes y nuevas empresas.

Si, á pesar de esto, el Poder Ejecutivo sostiene este proyecto es, porque, después de larga y detenida meditación y tratando de estudiar á fondo los verdaderos intereses de las empresas y del país, cree que en nada se lesionan los derechos establecidos y en nada peligran la estabilidad económica y financiera de las empresas en funcionamiento.

Yo me defenderé mayormente sobre el derecho del Estado para intervenir en las relaciones entre patronos y asalariados porque la ciencia moderna y la doctrina lo ha establecido ya en una forma incontrovertible. Bastaría fijarnos en lo que sucede en otros países, y, sobre todo, en la vieja Europa, que nos sirve con justo título de modelo en tantas iniciativas legislativas.

En casi todos los países europeos existen leyes que reglamentan, sobre todo para la vejez y el retiro por enfermedad, las relaciones entre los obreros, los empleados y los patronos; pero, además de esas razones generales que militan en favor de este derecho, hay para nuestro caso razones especiales íntimamente vinculadas al carácter mismo de las empresas ferroviarias y vinculadas también á nuestras leyes generales de ferrocarriles. Las empresas que aceptan llenar un servicio público en el país están obligadas á someterse á la reglamentación y á las indicaciones que en todo momento el Estado les haga para el mejor cumplimiento del servicio público que han tomado á su cargo.

Por la ley general de ferrocarriles, el Poder Ejecutivo interviene á cada instante, indicando la forma en que las empresas ferroviarias deben llenar las exigencias del público y del tráfico, indicándoles la necesidad de mejorar sus vías y aumentar sus estaciones, de am-

pliar el servicio de los trenes, en una palabra, el Estado mantiene siempre la superintendencia sobre la forma en que estos servicios públicos han de establecerse, y en materia del personal por la misma ley general de ferrocarriles el Estado se ha reservado el derecho de indicarles las condiciones de competencia que deben llenar, puesto que de la mayor ó menor competencia de un maquinista, combista ó jefe de estación puede depender la vida de miles de pasajeros y la suerte de grandes cantidades de productos.

Si el Estado se ha reservado el derecho de indicar á las empresas que remuneren un empleado porque ha llegado al límite de la edad en que el hombre conserva la plenitud de sus facultades, si ha conservado el derecho de indicarles que separe por enfermedad al que ha perdido la firmeza necesaria para su puesto, ¿cómo podría prescindir de preocuparse de la condición en que va á quedar el empleado retirado por su legítima exigencia?

No cabe pues la menor duda, de que, fuera de las razones generales que militan á favor de la intervención del Estado en la reglamentación de estas relaciones entre patronos y asalariados, existen en el caso especial de los ferrocarriles razones determinantes comprendidas en la ley general de los ferrocarriles que autorizan á establecer las disposiciones que contiene la ley presente.

Respecto á las consideraciones que se han hecho de que el proyecto representa un nuevo impuesto á las empresas, una violación á la ley contrato que lleva el N.º 5310, considera el Poder Ejecutivo que basta una breve reflexión para comprender que en nada lesiona esta ley los derechos establecidos por aquélla. No es posible, bajo ningún concepto, sostener que la contribución que esta ley impone á las empresas para formar el fondo común puede ser conceptualizado como un impuesto. Por definición, por naturaleza, el impuesto es un gravamen que el Estado impone sobre la fortuna particular para llevarlo á engrosar las retas generales de la Nación, que luego distribuye á su mejor parecer. Nada de esto sucede en este caso. Se trata simplemente de fijar á las empresas un nuevo gasto de explo-

Agosto 26 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

tación, como el Estado tiene derecho de fijarlo ya sea para mejorar la vía, ampliar las estaciones ó para cualquier otro objeto exigido por el mejor servicio público. El aporte que este proyecto impone á las empresas no es, pues, más que un gasto de explotación imperativamente fijado por la ley, al que, por otra parte, concurren los mismos empleados y aquellos que mayor interés tienen en el objetivo del gasto, es decir, en la continuidad y regularidad del servicio ferroviario, ó sean los cargadores. De manera que el Poder Ejecutivo considera que de ninguna forma, de ningún modo puede considerarse que el gravamen ó el gasto que esta ley pueda imponer para las empresas, sea una violación de la situación establecida por la ley llamada Mitre.

Por último, señor Presidente, se ha hecho la consideración de la situación financiera de las empresas. Es este el más grave, el más fundamental y el más serio de los argumentos que se han levantado. Vuelvo á decir lo que he manifestado momentos antes, que el Poder Ejecutivo no traería su consentimiento para establecer un gravamen que pudiese complicar la situación financiera de las empresas, porque cree que la suerte del país, el interés del país, está tan íntimamente vinculado á la suerte de estas empresas, que un contraste ó una perturbación en su situación financiera crearía al mismo tiempo la más seria de las perturbaciones al Estado mismo. El Poder Ejecutivo ha tomado muy en consideración la situación de las empresas y una de las disidencias que el Poder Ejecutivo lamenta haber tenido con la Comisión obedece principalmente á la contemplación que el Poder Ejecutivo desea tener con la situación financiera de las empresas. El Poder Ejecutivo desea repartir las cargas que esta ley impone de manera tal y en una forma tan equitativa que no pueda ser un peligro ó un perjuicio para ninguna de las partes interesadas, y en la discusión en particular ha de proponer los medios correspondientes.

La Comisión, en cambio, acepta, y así lo ha manifestado su miembro informante, que aquellas empresas cuya situación financiera no estuvieran siquiera

en condiciones de soportar la forma de contribución que se establece en el proyecto, puedan convenir temporariamente con el Poder Ejecutivo un *modus vivendi* que permita su futuro desarrollo y expansión.

Estas son, señor Presidente, las ideas generales que informan el proyecto y que mueven al Poder Ejecutivo á prestar á la idea general que él envuelve, todo el apoyo necesario.

Como lo ha manifestado en ocasiones anteriores, considera que es indispensable dar esta ley lo más pronto posible, porque es el cumplimiento de una promesa formal, y el Poder Ejecutivo abraza la esperanza de que, sancionada, habremos establecido la base para asegurar el funcionamiento regular del servicio de transportes, tan íntimamente vinculado á la economía nacional.

Reservándome hacer las observaciones del caso al discutirse en particular este proyecto, de lo aquí terminada mi exposición en cuanto al proyecto en general.

**Sr. Crotto.** Pido la palabra.

Señor Presidente: pocas palabras podrían agregarse, después de las bien meditadas que nos acaba de dirigir el señor representante del Poder Ejecutivo, y después de la brillante disertación de nuestro colega el señor representante de la Provincia de Santa Fe.

En realidad, bastarían y sobrarían ambas disertaciones para fundar ampliamente el proyecto que está en discusión, y yo no hubiera tomado por cierto la palabra, si no hubiera deseado decir cuatro para contestar algunas de las apreciaciones de las empresas en su última presentación al honorable Senado.

Las empresas, señor Presidente, manifestaron en su última presentación, «que lo que puede y debe ser la acción privada no podía aceptarse como una imposición». De manera que, en cierto modo y en cierta forma, discutían y le negaban en absoluto al Estado el derecho de poder intervenir en esta cuestión.

Igualmente hicieron presente aquéllo á que se ha referido el señor Ministro del Poder Ejecutivo, de que la ley 5315 era una ley-contrato que regula las obligaciones de las empresas y del Gobierno, y que, en realidad, no puede ser alterada.

Agosto 26 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

Sobre ambos puntos me dispongo á decir unas cuantas frases.

Si bien, señor Presidente, estoy conforme con el juicio emitido por el Poder Ejecutivo en esta oportunidad, no lo estoy con los que el otro señor Ministro que precedió al actual manifestaba en la Cámara de Diputados al fundar su opinión sobre este asunto.

En cuanto subalternos, diré así, los argumentos hechos por el anterior Ministro y no creo que ellos puedan fundamentar la ley que discutimos.

Yo creo, señor Presidente, que esta ley obedece á móviles más elevados de los que en aquella ocasión manifestó el ex Ministro de Obras Públicas.

Esta situación de los ferrocarriles, señor Presidente, y la de sus empleados, es única dentro del Estado. A mi modo de ver, la situación del gremio ferroviario es especial, porque cualquier otro, ponga por ejemplo el de los zapateros, se encuentra en condiciones distintas completamente.

En efecto, los zapatos pueden hacerse en la Banda Oriental ó en Inglaterra y ser traídos aquí; pero los ferrocarriles no pueden desenvolverse en otra parte, sino aquí, por más que puedan traerse los materiales de Inglaterra ó de cualquier otro país.

De manera que esta cuestión de los ferrocarriles está, en cierto modo, adherida completamente al suelo y á la economía interna de la República.

Esto por una parte, y por otra, señor Presidente, las condiciones que deben revestir los empleados ferroviarios, son condiciones especiales porque son funciones que no cualquiera puede desempeñar; y, por consiguiente, son dignos de que sean tratados con toda consideración. Hay ciertos empleados como, por ejemplo, los jefes de estación, que en realidad no tienen descanso, porque en cualquier momento un tren de carga ó un tren expreso los obliga de noche á dejar el lecho para atender el servicio. También los maquinistas, señor Presidente, por el hecho de su profesión, se encuentran obligados á bajarse de sus locomotoras al llegar á las estaciones, y por lo tanto, á pasar bruscamente del calor al frío, lo que les ocasiona enfermedades de todo gé-

nero, como son, pulmonías, reumatismos, etcétera.

De paso, señor Presidente, haré notar que es casi imposible poder establecer cuáles son los accidentes de que son víctimas, ni cuál es el término medio de su vida, porque desde el año 1889 hasta la fecha, no se han publicado las estadísticas respectivas, ocultas no sé por qué motivo.

Estos obreros, como muy bien han dicho el señor Ministro de Obras Públicas y el señor miembro informante de la Comisión, son los encargados de vigilar por las vidas ajenas, en el transporte general de pasajeros, quedando, por ende, completamente libradas á su buena voluntad.

En consecuencia, señor Presidente, si la situación de estos empleados ferroviarios es única, me parece que la legislación que les atañe también debe ser única y singular, relacionada con el medio ambiente en el cual desenvuelven sus actividades.

Los ferrocarriles, señor Presidente, son un formidable complejo de hechos financieros, económicos y políticos; hay múltiples complicaciones difíciles de resolver, infinidad de abusos que vigilar y reprimir, peligros que prevenir, que vuelven sumamente difícil el problema ferroviario, el que, por otro lado, estando como está ligado á los mayores intereses del Estado, puede en un momento dado producir alteraciones financieras de gran trascendencia.

La importancia que tienen los ferrocarriles es enorme. Puede en cierto modo decirse que son los dueños de la República: ellos pueden alterar las condiciones de la concurrencia entre los productos; favorecer una zona con perjuicio de otra; arruinar á determinadas localidades ó industrias en beneficio de otras. Esto lo han hecho muchas veces, y si ésto ha sucedido y si por ello ha sido lesionado el interés público, me parece que brota de por sí la necesidad de la intervención prudente del Estado en el desarrollo y en la marcha de los ferrocarriles. Las empresas no tienen en vista sino su interés exclusivo, que sus capitales les reditúan pingües beneficios y fundado en ésto, se ha sostenido en la Cámara de Diputados que el Estado debe hacer los ferrocarriles pequeños é

Agosto 26 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

improductivos, dejando á las empresas los productivos; lo que de paso me parece una teoría equivocada. En realidad son egoistas; monopolizan el tráfico productivo. El argumento de que entre ellas pueden hacerse competencia de tarifas, es simplemente un espejismo; podrán luchar entre ellas durante un plazo determinado y momentáneamente, pero á poco andar, se entienden, y como son dos líneas paralelas y actúan sobre la misma zona, tratarán de sacar doble interés ya que invirtieron doble capital.

Alejada la competencia, no queda en realidad sino que los ferrocarriles son un monopolio dentro del Estado y tan es ésto cierto en nuestra tierra, que el honorable Senado tiene á su consideración desde hace tiempo retardada una petición de dos empresas de la Provincia de Buenos Aires, oponiéndose á que el ferrocarril del Estado á Meridiano V, atravesase por el 9 de Julio, y con la pretensión de que en la extensión de cien kilómetros no podrá el ferrocarril provincial hacer estación alguna, para que no les quiten tráfico.

Aprovecho la oportunidad para encauzar á la Comisión el pronto despacho de este asunto que está retardado desde las sesiones del año pasado, con evidente perjuicio para la Provincia de Buenos Aires.

**Sr. Maciá**—Permítame. No está en la Comisión, ni está retardado: está en el Senado.

**Sr. Crotto**—Me felicito de la rectificación, de esa manera podremos solucionar un asunto que es indispensable para la Provincia de Buenos Aires, que ha invertido ingentes sumas en ese ferrocarril y no puede habilitar estaciones porque se oponen las otras empresas. Resulta, pues, evidente que los ferrocarriles son un monopolio dentro del Estado, y, por lo tanto, es saludable y necesaria la intervención del Gobierno.

Los ferrocarriles, desde su iniciación, empiezan por solicitar una serie de concesiones en provecho propio. Es preciso acordarles el derecho de expropiación de las tierras que les sean necesarias para sus galpones, vías, etc., y en la construcción interviene siempre directa ó indirectamente el Estado con subsidios, y aquí, en nuestra tierra, ha

llegado el caso de que se haya garantizado á los capitales hasta el 7 por ciento de interés, como lo demuestra acabadamente una ley que se dió en Septiembre de 1862, concediendo un ferrocarril del Rosario hasta la ciudad de Córdoba cuyo artículo 7.º dice: «El Gobierno garante á la empresa, sobre el costo efectivo de las obras, el interés mínimo de un 7 por ciento al año, en la inteligencia de que el Gobierno será reembolsado del adelanto.» No tengo noticia hasta este momento de que este 7 por ciento haya sido reembolsado al Estado. Es posible que lo haya sido, pero me temo que no.

Por otra parte, las empresas necesitan constantemente de las fuerzas del mismo Estado para su resguardo, y también militan las razones estratégicas, para que en un caso de guerra puedan servir eficazmente para el transporte de tropas. Ambas cosas justifican la intervención de los gobiernos.

Los ferrocarriles constituyen también un sistema arterial que abarca toda la República, destinado á que pase por él toda la savia fecundante de ella; por ahí van los productos, por ahí van los pasajeros, la vida económica, financiera y política del país.

En consecuencia, el Estado está interesado en la marcha regular de los ferrocarriles, y debe propender á que los empleados que trabajan en las empresas ferrocarrileras se encuentren completamente contentos con su suerte. No es posible que se haga oídos de mercader á las quejas ó requisitorias de ellos. Si fuera así y con un descontento general, tendríamos que, á poco andar, vendría el desquicio y el desconcierto y el más perjudicado sería el Estado. El retroceso vendría y todo sería desquicado y despeñado: cosechas y productos de todos los trabajadores rurales y de las diversas ciudades de la República.

Esto puede suceder, y ya ha sucedido en nuestra tierra. Hemos visto un paro general de los ferrocarriles que duró mucho tiempo y que propendió eficazmente á que viniera una especie de crisis general, de ruina, que no hubiera sucedido si todos estos factores que están al servicio de las empresas ferroviarias, hubieran cumplido con



alegría, diré así, los deberes de sus cargos y no hubiera habido motines de general descontento.

Por otra parte, como lo ha recordado el señor Ministro de Obras Públicas, existe la ley de 1872, en la que la Nación ha impuesto á las empresas las condiciones que debe revestir el personal, y si puede hacer esa imposición, lógico es que trate por todos los medios á su alcance, de que exista el bienestar entre los ferroviarios para que, de esta manera, puedan cumplir establemente su misión. Como una consecuencia derivada de ello, si el Estado considera que esos empleados no pueden seguir trabajando en su puestos respectivos, sea por razones de edad, por accidentes ó por razones de salud, lógico es que el Estado los obligue á que se retiren de las empresas, á su término, y prenda, como es necesario, para que no sufran en la miseria ni los retirados ni sus familias.

Para mí ésta es una ley de orden social, en cuanto reglamenta el servicio público, en cuanto lo que nos importa á nosotros es tener no únicamente vías de ferrocarriles, sino también que por ellas marchen los trenes con toda regularidad, conducidos por hombres competentes, libres de achaques y de imposibilidad.

Las empresas de ferrocarriles, señor Presidente, hicieron la manifestación ante la Cámara de Diputados de que estaban conformes con el proyecto Carls. En la discusión, el señor Diputado Bas manifestó que en las diversas conferencias que habían tenido, las empresas nunca habían querido decir cuál era el porcentaje con que en realidad contribuirían para formar el fondo de la caja común. Entonces, las empresas, en realidad, no desconocían, como no desconocen ahora, la justicia con que se dicta esta ley. En lo único que discrepaban era en el cuántum, en la cantidad con la cual debían de contribuir. Es bien pequeña, bien mezquina la cuestión que se reduce á límites tan estrechos por parte de las empresas. Es cuestión simplemente de regateo, como decía en la sesión anterior; es cuestión de que las empresas procedan según la máxima inglesa citada á conservar los peniques; pero, en realidad, señor Presidente, las

empresas no debían de haber hecho esta cuestión de este modo y en esta forma, pues la encuentro achicada; y más aun la encuentro así considerando cuál es la situación respectiva en que se hallan estas empresas y cuál es la situación real de los empleados, situación que contrasta con la de aquéllas.

Así, tenemos que los jefes de estación á que antes me he referido perciben un sueldo que varía entre cien y trescientos pesos, según la importancia de la estación, debiendo hacer servicios de doce horas continuadas, debiendo hasta hacer servicios nocturnos; los auxiliares trabajan también doce horas y á veces hasta veinticuatro con gran responsabilidad. En las mismas condiciones se encuentran los auxiliares nocturnos con sueldos de cincuenta á sesenta pesos. Los capataces de movimiento también tienen sueldos mínimos que varían de noventa á ciento diez pesos; y por este estilo son los demás sueldos, que bien se les puede considerar mezquinos, dadas las actuales exigencias de la vida.

Por otra parte, tenemos que estas empresas—algunas de las cuales se quejan de que no pueden contribuir con mayores sumas para este fondo común—según la memoria presentada al honorable Congreso por el Ministerio de Obras Públicas de Julio de 1911 á Mayo de 1912, tenemos que los capitales de las empresas acogidos á la ley N.º 5315 importaban un capital de \$ 730.260.000  $\%$ . Y bien, por concepto de 3 % les correspondió depositar tres millones de pesos, de los que solamente han depositado \$ 2.644.179.91  $\%$ . Como se ve, las empresas habían percibido por utilidad líquida del 3 % en dicho año la suma de tres millones de pesos oro, resultando que han beneficiado cien millones de pesos oro sobre pesos 730.260.000  $\%$ , que es su capital declarado.

Este es, pues, el estado próspero en que se encuentran las empresas que se niegan á contribuir á la caja de pensiones en la medida y en la forma á que se refiere la Comisión. Tomando ahora solamente cuatro ferrocarriles: el Ferrocarril del Sud, las ganancias que da á Junio 30 de 1912, son 2.387.220 libras esterlinas; el del Oeste, 1.086.365; el del Pacífico, 1.823.000, y el Central Argentino, 2.293.892.

Agosto 26 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

Estas ganancias de 1912 han sido superadas, por cálculos hechos hasta el 30 de Junio del presente año, y cada una de estas empresas ha sobrepasado aquellas ganancias en estas sumas: la del Sud, 1.211.387 libras; la del Oeste, 477.665; la del Pacífico, 632.945, y la del Ferrocarril Central Argentino, 1.234.469 libras esterlinas.

No en balde decía el «*Financial News*» en uno de sus artículos, «que los ferrocarriles ingleses de la Argentina están provocando la envidia de los naturales del país.» Y si esto es exacto, si estas cantidades colosales que están usufructuando, diré así, las empresas ferroviarias, son exactas, lo que no dudo, ¿por qué se ha de hacer cuestión sobre una relativamente pequenísima contribución? Se dice que están en malas condiciones. Las condiciones de los ferrocarriles argentinos son de las más satisfactorias. Son de aquellas que están en mejores condiciones dentro del Estado. Son empresas que, en realidad, son privilegiadas, ninguna como ellas se encuentra en idénticas condiciones favorecidas. Estas empresas, señor Presidente, han sido eximidas, por esa ley 5315, de todo impuesto, y esto significa una franquicia notable. Son los únicos capitales que dentro del Estado no abonan impuestos en la verdadera acepción de la palabra, porque no se puede considerar impuesto verdaderamente esa exigencia del 3 por ciento que marca la ley sobre el producto líquido, porque él sólo sirve para arreglar los caminos que van á las estaciones: es algo que se ha impuesto, *pro domo sua*; no es un impuesto general como el que abonan la totalidad de los habitantes de la Nación: no es para beneficio general, sino en beneficio de las mismas empresas, y no es, por lo tanto, un impuesto, sino una contribución para mejor servir sus propios intereses.

Por otra parte, señor Presidente, las empresas han sido eximidas de todo impuesto y esto representa una franquicia enorme sobre un capital de pesos 1.200.000.000, que es el único que en el país se encuentra libre de imposición cuando están gravados todos los demás productos y valores y aún mismo los artículos de consumo.

Y suponiendo que fuera 1.200.000.000

el monto de los capitales de las empresas, y que fuera gravado al uno por ciento, tendríamos la cantidad de pesos oro 12.000.000 anualmente con que podrían contribuir y teniendo en cuenta los años por los cuales han sido eximidos, vendría á representar una contribución arriba de 480.000.000 de pesos, casi la mitad del mismo importe de los ferrocarriles. De modo que no es aventurado decir que en épocas no lejanas con el mismo impuesto podrían haberse comprado todas las líneas que existen en la República. Como se ve, son enormes las franquicias que gozan los ferrocarriles. Entonces, si nos encontramos con una situación, por una parte de pobreza ó inseguridad en los empleados y por otra parte con tan proficuas ganancias de los ferrocarriles, con tantas exenciones, con tantas cosas que propenden al mayor bienestar de ellas, ¿por qué van á hacer cuestión de tan poco monto y por qué no habrían de venir ampliamente, liberalmente, á contribuir á un retiro tranquilo de esos laborantes que las ayudan en su trabajo cotidiano?

Voy, señor Presidente, á los otros puntos que tratan las empresas, diciendo que por la ley 5315 ellas no debían pagar impuesto alguno y que á ellas no se les debía imponer contribución alguna.

Ya ha contestado el señor Ministro de Obras Públicas en tesis general, manifestando que aquí no se trata de un impuesto, porque por la definición misma de lo que es impuesto se echa de ver, inmediatamente, que no es tal el de que se trata: pero las empresas creen que dentro del artículo 8.º de la ley 5315 no es posible imponerles contribución de cualquier especie.

Sin embargo, contrariamente á la tesis sostenida por las empresas, existe una acordada de la Suprema Corte firmada por los doctores Bermejo, González del Solar, Daract, Palacio y López Cabanillas que establece lo siguiente: «Que si bien es cierto que las palabras «y conceptos vertidos en el seno del Congreso con motivo de la discusión de una ley son, en general, simples manifestaciones de opinión individual de las personas que las pronuncian, también lo es que no puede decirse lo mis-

Agosto 26 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

«mo de las explicaciones ó aclaraciones  
«hechas por los miembros informantes  
«de los proyectos ó en los informes de  
«las respectivas comisiones encargadas  
«de su estudio, pues tales explicaciones  
«é informes constituyen, según la doc-  
«trina y la jurisprudencia, una fuente  
«propia de interpretación».

Es tomado como base la Suprema Corte se manifestó por el señor Diputado Carlés cuando se trató de este asunto, lo que decía: «Por consiguiente, lo que se ha consignado en este artículo «son los impuestos de la Constitución. «aquellos que tienen que ser pagados «por todos y también por los ferrocarriles si no fuesen eximidos por la ley». Declara la Excm. Corte que los impuestos municipales creados por la Municipalidad de Córdoba deben ser pagados por la Empresa del Ferrocarril Central Argentino. Dentro de los términos del informe del señor Diputado Carlés, se ve que los impuestos de que estaba eximida la empresa son aquellos que deben ser pagados por todos. De manera que, tomando como base esas palabras y la interpretación dada por la Corte, podemos deducir, en realidad, que son susceptibles de una contribución en favor de los empleados; y, por otra parte, tanto han entendido así las empresas, que ellas mismas se han presentado ante esta honorable Cámara manifestando sus deseos que se aclare que el artículo 8.º de la Ley 5315 les exime de todo impuesto nacional, provincial y municipal, el cual, sin distinción, dicen las empresas, comprende cualquier contribución, sea cual fuese su determinación ó naturaleza.

Entonces, si las empresas han solicitado una aclaración del Congreso, va de suyo que no es tan claro el artículo como se pretenden en su última presentación, y si es posible la interpretación resulta que las empresas se contradicen en este caso.

Buen, señor Presidente: voy á concluir porque no quiero distraer la atención por más tiempo de los señores Senadores, y voy á concluir diciendo: que yo miro con alta simpatía á todo este gremio de ferrocarrileros, porque los considero los verdaderos obreros del progreso nacional; miro con alta simpatía á esos jefes de estación con 24 horas de servicio. Al ver desde la venta-

milla de los coches de ferrocarril á esos guarda-agujas, los considero verdaderas máquinas vivientes, esclavos del deber, é imposibilitados de abandonar, ni por un momento, su puesto.

Los otros días, señor Presidente, viniendo en viaje, me encontré en Ceres con un espectáculo doloroso: un segundo jefe de estación, al alcanzar una señal á un maquinista, fué volteado sobre las vías por un madero que sobresalía, —tratábase de un tren de carga—y á consecuencia de cuyo golpe perdió ambas piernas. Al ver aquel hombre, señor Presidente, inutilizado completamente para el trabajo, y padre de tres hijos, yo me pregunté si no tenía derecho á una indemnización, que no sea la que dan las empresas, es decir, un par de piernas de palo y una banderilla en las barreras de los ferrocarriles? Y entonces me pareció una verdadera injusticia no acudir con toda premura á la creación de las cajas de seguros y retiros para los ferroviarios.

Cuando se discurrió esta ley, señor Presidente, en la Cámara de Diputados, me parece que fué el Diputado Padilla, quien decía aludiendo á esos maquinistas que silenciosos recorrían de día y de noche las vías, con un sobresalto del cual no nos damos cuenta, que era una monstruosidad que no tuvieran su porvenir asegurado. Para demostrar, señor Presidente, esta clase de sobresaltos de que continuamente están poseídos estos servidores del país, me bastará enunciar la declaración que no hace mucho me hacía un conocido ingeniero á quien se le había ocurrido dirigir una máquina. Me decía este señor, que el sobresalto es tal, que le parecía que los postes del telégrafo se acostaban sobre la vía, y que sería la primera y la última vez que tal cosa haría.

Estos hombres de las máquinas, señor Presidente, son siempre las primeras víctimas en caso de catástrofes, y á pesar de esto, se los vé llenos de unción y de patriotismo seguir adelante colaborando en nuestro progreso.

Si mañana, desgraciadamente, nos viéramos envueltos en cualquier cuestión internacional, estoy seguro que ese gremio de ferrocarrileros contribuirá como el que más, á la defensa de la patria; estoy seguro que será la cuar-

ta armada de la Nación, dispuesta, inteligente y valientemente, a llevar adelante el pendón de la República. Entonces, señor Presidente, mirando bien la situación de estos hombres, he de aconsejar diciéndolo, que votare por la ley que garantiza la estabilidad de ellos, pues creo, como el señor Presidente de Ministros de Francia, Louis Barthou, «que si los servidores leales del Es-tado, los artesanos de la prosperidad pública, los servidores en tiempo de paz como en tiempo de guerra y los defen-sores de la Nación.»

Sr. B. oia.—Pido la palabra.  
También lo un poco tener que hablar

bajo la atmósfera que acaba de hacerse en este recinto, al discutir un proyecto de gran trascendencia y de una justicia que no puede ser mayor, en el que todos estamos conformes, hasta las empresas ferroviarias, a las que tan graves cargos se les ha de hacer, y en el que no hay divergencias, sino de detalle, todos en el sano propósito de hacer esta ley lo más eficaz, lo más práctica y lo más saludable. Me parece que muchas de las consideraciones que se han hecho no eran del caso; pero como tampoco es mi propósito salir de lo que estrictamente corresponde al proyecto en discusión, voy á hablar en virtud de la situación, voy á hablar en virtud de la situación personal que me ha creado la declaración que hice en la sesión anterior, en que dije que, si se me hubiera obligado en ese momento á tratar y votar el proyecto, tal vez me hubiera visto, con gran sentimiento, obligado á votar en contra, de tal manera encomendada á gentiles, en particular, para votar en favor en general.

ВЛАСТЬ ПО ДОЛЖНОСТИ ОБЯЗАНА

Voy a votar en general la ley con mucha claré, soy ardiente partidario de este sistema porque, como entonces decían, soy ardiente partidario de este sistema; pero quiero hacer constar que al dar mi voto en general, voto la idea de la necesidad y de la conveniencia de que la Caja de Jubilaciones y Pensiones exista en resguardo de los empleados y obreros de los ferrocarriles. He entregado á la Secretaría un pliego en que, en forma de proyecto, están

Agosto 26 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

terés de todos los productores, es el interés de las fuerzas vitales del país, que se llama industrias, que se llama agricultura, que se llama producción, último factor y exponente de su vitalidad, que es lo que se debe garantizar.

Por consiguiente, esa faz de la cuestión es la que principalmente impresionó mi espíritu al estudiar esta ley, y tenemos que establecer, como principio fundamental, que esta ley sería inútil, si no se sancionara en ella una mutualidad ó correspondencia de garantías como base, en que los tres factores—la producción, que necesita de los ferrocarriles, las empresas, que son las intermediarias, y los empleados y obreros de los ferrocarriles, que son los que le dan vida—no se correspondieran mutuamente con una serie de obligaciones y de derechos que hicieran su unidad de acción perfectamente definida y estable.

Al seguro corresponde el deber de prestar un servicio con continuidad y perfección; á la exigencia de ese deber de continuidad y perfección, corresponde la obligación estricta de asegurar y de garantizar al empleado que presta el servicio contra las eventualidades y consecuencias de ese mismo servicio. Esa cláusula, para mí, fundamental, faltaba en el proyecto de la Comisión y en el de la Cámara de Diputados. Para mí, es la que tiene que establecer la tendencia y la razón de ser de esta ley, y entiendo que debe dictarse en esta ley y no en la futura ley orgánica de la institución, porque es el principio fundamental que debe darle razón de ser y porque, si esta ley se dicta sin que esa razón de ser se reconozca por todos los que necesitan de los ferrocarriles, por las empresas que los administran y por los empleados y personal que los maneja, esta ley no tiene tampoco razón de ser.

Esa era una de las divergencias fundamentales que tenía con el proyecto. He presentado un artículo que á su tiempo, en la discusión en particular, pondré llenando ese vacío—para mí—enorme de la ley.

Otra objeción tenía nacida de las prescripciones de la ley 5315.

Yo no voy á tomar en cuenta las consideraciones jurídicas, que no son de mi competencia, sobre el derecho que el Estado tiene para legislar, para hacer

imposiciones nuevas, para establecer nuevas obligaciones; voy á mirar el asunto bajo la faz económica y financiera y, al hacerlo, voy á divergir fundamentalmente con el señor Senador por la Capital que presenta á las empresas ferroviarias de la República Argentina en una situación prosperísima, hechas de riqueza, con capitales exuberantes, á las que es dado exigir todo lo que se quiera.

Yo, Presidente de la Comisión de Obras Públicas, obligado por deber á estar incesantemente tocando problemas ferroviarios, hablo en este recinto bajo la impresión de que los ferrocarriles argentinos, en su totalidad, están en un momento delicado, en un momento que puede tener influencia decisiva sobre el porvenir, y no sobre el porvenir de los ferrocarriles, sino sobre el porvenir del país, porque necesita todavía cuatro, cinco, seis veces más extensión de rieles que la que actualmente tiene, so pena de estancarse, paralizarse y empobrecerse; y hay que vigilar el gran interés de llenar esa necesidad como interés propio, no como interés de las empresas.

Permítame el honorable Senado que me detenga un momento en este punto. Si hay en la República compañías de ferrocarriles que han dado alguna vez fuertes dividendos, ésto no sucede muy á menudo y son muy pocas esas empresas; hay en cambio, muchas que no solamente dan dividendos mezquinos, sino que ni siquiera los dan, y otras que dan pérdida. Esta ley es una ley pareja que mide á todas las empresas por igual; pero del conjunto de los resultados que la explotación de la industria ferroviaria da á la República Argentina, se puede desprender un temor que tiene fundamento: que la industria ferroviaria argentina empieza á no ofrecer aliciente al capital; que intereses como dan la mayoría de las empresas, y algunas solamente á las acciones preferidas, de 2, 3, 4 y 4 1/2 por ciento, no son intereses muy halagadores para capitales que tienen colocación muchísimo más ventajosa. Que tiene poco aliciente la colocación del capital en ferrocarriles argentinos, deberé hacérselo pensar el hecho de que aun antes de esta crisis europea, producida por los sucesos de

Agosto 25 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39ª sesión ordinaria

los Balcanes, ya ese capital no manifestaba el interés de antes en empresas ferroviarias, y era evidente el hecho de que por muchas causas se solicitaran concesiones, cuya inmensa mayoría quedaba sin llevarse a la práctica. Hoy en esta situación, que es eventual, pero que es la situación en que se dicta la ley, las empresas más poderosas no han podido levantar recursos, y recursos muy limitados, para obras de urgencia que necesitaban construir. Es una consideración del momento, pero fijémonos en que es el momento en que se dicta la ley y en que precisamente por razones del momento ciertos hechos impresionan a los capitales con la violencia con que suelen ellos dejarse impresionar.

Por otra razón esta conmovido ese capital que tenía por hábito concurrir a la realización de los ferrocarriles argentinos, y es por el hecho que el señor Senador por la Capital apuntaba: por la intervención de la ley 5315. No solamente la Suprema Corte ha condenado al Central Argentino a pagar impuestos municipales, sino que otros jueces han hecho más amplia esa obligación, y otros tribunales sostienen ya que no es a los Tribunales Nacionales, sino a los provinciales, a los que corresponde juzgar el conflicto sobre impuestos en los municipios y en las provincias.

Ya respecto, como debo respetar, el fallo de la Suprema Corte, última «ratio» de nuestro derecho: pero, señor Presidente, como Senador que ha contribuido a la sanción de esa ley, como miembro informante de ella ante este Senado, he querido siempre que las palabras «único impuesto» que esa ley declara que deben pagar los ferrocarriles, esta-blece en bien castellano y en todos los sentidos que el impuesto no es más que uno y que cualquier otro de cualquier naturaleza que sea, ya no puede ser, porque debería de ser único. Como la Suprema Corte invocaba y el señor Senador por la Capital recordaba las palabras de los miembros informantes, como un argumento de interpretación autorizada, yo me permito decir que las palabras que el impuesto no es más que uno y que cualquier otro de cualquier naturaleza que sea, ya no puede ser, mejor hacer de acuerdo lo que se desea, que hacerlo por una imposición que podrá ser justa, pero que lesiona intereses. Cuando la lesión de esos intereses produce consecuencias desagradables para el país, hay que buscar la manera de evitarlas, si se quiere proceder títereando esos intereses. Hay, por consiguiente, dentro de estas ideas y de este pensamiento más de ideas correlativas: el que los servicios de ferrocarriles son servicios de orden público, que los em-

plonadas.

Yo creo que mirar en este proyecto el problema obrero que envuelve y el interés de las empresas que se cree lesionado, es restringir el propósito de la ley. Creo que lo que hay que mirar es el conjunto de las exigencias del país y, sobre todo, la necesidad de que en el tráfico ferroviario haya una marcha segura, continua, no interrumpida y firme. Con el criterio de establecer una armonía todo lo uniformemente posible entre los diferentes elementos que constituyen este movimiento de ferrocarriles, engranado con la producción y con los grandes intereses del país, creo que esta debe ser una ley de unión, de concordia y de buena inteligencia entre todos esos factores, y como el carácter que el proyecto de la Comisión y el de la Cámara de Diputados tenía de imposición a las empresas, por legal que fuera y por muy ajustado a derecho, lo considere imprudente en cuanto a los intereses, en cuanto a las conveniencias financieras del país, porque siempre es mejor hacer de acuerdo lo que se desea, que hacerlo por una imposición que podrá ser justa, pero que lesiona intereses.

Yo creo que mirar en este proyecto el problema obrero que envuelve y el interés de las empresas que se cree lesionado, es restringir el propósito de la ley. Creo que lo que hay que mirar es el conjunto de las exigencias del país y, sobre todo, la necesidad de que en el tráfico ferroviario haya una marcha segura, continua, no interrumpida y firme. Con el criterio de establecer una armonía todo lo uniformemente posible entre los diferentes elementos que constituyen este movimiento de ferrocarriles, engranado con la producción y con los grandes intereses del país, creo que esta debe ser una ley de unión, de concordia y de buena inteligencia entre todos esos factores, y como el carácter que el proyecto de la Comisión y el de la Cámara de Diputados tenía de imposición a las empresas, por legal que fuera y por muy ajustado a derecho, lo considere imprudente en cuanto a los intereses, en cuanto a las conveniencias financieras del país, porque siempre es mejor hacer de acuerdo lo que se desea, que hacerlo por una imposición que podrá ser justa, pero que lesiona intereses. Cuando la lesión de esos intereses produce consecuencias desagradables para el país, hay que buscar la manera de evitarlas, si se quiere proceder títereando esos intereses. Hay, por consiguiente, dentro de estas ideas y de este pensamiento más de ideas correlativas: el que los servicios de ferrocarriles son servicios de orden público, que los em-

pleados y el personal de ferrocarriles tienen una obligación especial de orden público de cuidar de una manera particular esos servicios; que el Estado, en cambio de esa obligación que les impone, tiene la obligación de tutelar, y entonces, señor Presidente, toda resistencia de las empresas, si la existido, debe desaparecer, porque las empresas tienen la obligación de contribuir á formar la caja de pensiones y jubilaciones de sus obreros, garantiéndose de la continuidad del servicio, una verdadera compensación del gasto justo que hacen.

En el proyecto que está en discusión, las empresas no tienen esa compensación; hacen un sacrificio que para una es grande y para otra es chico, sin tener en cambio ninguna seguridad, quedando en la misma incertidumbre y en la misma dificultad que antes.

Otra divergencia que tenía con este proyecto, era en lo que establece el artículo 1.º, de que la Caja debe ser institución del Estado.

El Estado como entidad, representa todo, señor Presidente; no hay ningún problema del país que no sea del Estado, no hay ninguna cuestión que en él se resiente que no afecte al Estado, pero en este problema concreto, los tres factores que intervienen como interesados directos son, por un lado, el empleado y el obrero ferroviario; por el otro lado, las empresas dueñas de esos ferrocarriles, y por el tercero, los productores, los cargadores y los pasajeros que utilizan esos ferrocarriles.

¿Cuál de los tres intereses es mayor en lo referente á la creación de la Caja de Pensiones y Jubilaciones ferroviarias?

No es fácil establecerlo, pero para todos tienen una enorme importancia.

Tal vez son la producción y las cargas las que reclaman más seguridades, y esa producción y esas cargas son el país mismo. Tal vez, en este problema nada sea más grave que el hecho de que lo que se produzca queda estancado, porque es como si no se produjera; por consiguiente, el interés de la producción y de los cargadores es el más grande. En cuanto á las empresas, su interés existe en dos sentidos: primero, porque sujetas á las leyes de ferrocarriles que rigen el tráfico y reglamentan su explotación,

ellas tienen obligación de cumplir estrictamente con la ley y, por consiguiente, evitar que se produzcan trastornos é interrupciones del servicio, es para ellas una utilidad enorme en el sentido legal; pero, por otra parte, ese tráfico es su vida y tienen un interés vital en que no se produzcan perturbaciones en él. Allí habría un tercer interés que, por mucho que se diga que es exagerado, es, al fin, el derecho que nadie les niega de recoger la utilidad necesaria para pagar la amortización y el interés de los capitales invertidos en sus ferrocarriles.

Para los empleados y obreros, en mi concepto, la cuestión varía un poco; ¿es que por el hecho de ser obreros, es que por el hecho de que la suerte los haya colocado en una situación en la que el trabajo personal tiene que suplir á todas sus necesidades, que esta ley debe dictarse para protegerlos?

No, señor; ésto es hacerles una ofensa, pues el empleado ó el obrero que en los ferrocarriles no encuentra su porvenir, puede buscarlo en otra parte. Pero es que lo que nos hace simpáticos á esos empleados y á esos obreros, lo que nos hace mirarlos con una predilección especial sobre otras clases de empleados ú obreros, es que ellos son el «deus ex machina» de esos ferrocarriles y de la producción; es que por mucho tráfico que se produzca, por muchas locomotoras que no lleguen y por muchos rieles que se tiendan, el hambre es, en definitiva, la fuerza que mueve todo ese conjunto de producción y de transporte, de riqueza y de trabajo.

El maquinista, el cambista, el que echa palada á palada el carbón en la máquina, es el que da impulso á esa locomotora para que se mueva; es el que da vida á ese organismo; es el que rige su función; es el que tiene en su mano, puede decirse, la riqueza de la Nación, y por eso merece no nuestra simpatía sola, sino también el apoyo que esa Nación le debe.

**Sr. Del Valle Iberlucea**—Es el interés humano descuidado por nuestra legislación.

**Sr. Maciá**—Son intereses de otro orden en que entraremos á su debido tiempo, si el señor Senador lo quiere.

Agosto 13 de 1915

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

**Sr. Del Valle Iberlucea** — Perfectamente, señor Senador.

**Sr. Maciá** — No estoy estudiando el problema socialista; no estoy estudiando la cuestión social; sino una ley concreta, que en todo caso no será nada más que una parte mínima de esa legislación social, cuando se resuelva dictarla. Queríamos, pues, en la situación en que estábamos.

Por consiguiente, volviendo á mis doctrinas, la especialidad del trabajo que desempeñan, la obligación que tienen de desempeñarlo con toda perfección continuamente y sin interrupción, le establece al Estado, en cambio, el deber de proteger especialmente á ese empleado, quiere que especialmente sirva á los intereses que le están confiados.

Es necesario pensar, señor Presidente, que en caso de conflictos entre ellos y las empresas, es un tanto más fácil olvidar ese deber moral, cuanto mayor es la conciencia del poder que ese conjunto de empleados tiene; que es más fácil caer en la tentación de obtener ventajas á viva fuerza cuando se miden con toda exactitud los trastornos que ocasiona un paro, y cuando se tiene la convicción de que ante el desastre que produce se debe transigir.

El objeto supremo es evitar esos grandes choques, esos grandes contrastes, y la única manera es tener satisfecho, dentro de lo razonable y de lo justo, á ese gremio. Entonces, pues, se resuelven dos problemas al mismo tiempo: un problema de riqueza nacional, de economía nacional, y de comercio nacional, y se resuelve un problema de atención á un determinado gremio, que necesita también una atención especial.

Por consiguiente, hay que evitar estos conflictos y estas dificultades de la manera más razonable posible; pero, lo repito una vez más, á la obligación nueva corresponde una justa compensación; garantía al obrero. Por consiguiente, hay una gran masa de intereses concordantes, el de los productores y cargadores, que se aseguran con la creación de esta caja; el interés de las empresas, que también ganan con la creación de esta caja; hay el interés del empleado y del obrero, al cual le conviene muy especialmente esta creación. Entonces, si hay

estas masas de intereses concordantes interesados en la creación de la caja, yo creo, señor Presidente, que lo que corresponde es que sean ellos los que creen esa caja; que esa caja sea de ellos; que ellos la administren bajo la superintendencia y tutela del Estado, que no puede prescindir de tutelar instituciones de la importancia, de la trascendencia y de la acción en el futuro que tiene esa institución.

**Sr. Del Valle Iberlucea** — En ese caso, los obreros no necesitarían de una ley, les bastaría con su acción sindical ó cooperativa.

**Sr. Maciá** — Algunos detalles observaré en particular, y al ocuparme de cada artículo presentaré las disidencias. Creo, por ejemplo, con algunos señores Senadores, que no deben ser comprendidos en esta ley los ferrocarriles de la Nación; que el impuesto á los pasajes tiene una base injusta, porque tratándose del tráfico en general, se grava un veinte ó veinticinco por ciento de ese tráfico, dejando un setenta y cinco ú ochenta por ciento sin gravar, que es la relación del producido de las cargas con el de los pasajes. Creo que hay razones para considerar aventurado el cinco por ciento como contribución de los empleados y empresas que establece el proyecto, porque, con los nuevos recursos que se crean, puede ser excesivo, y si ese porcentaje puede disminuirse, debe disminuirse; y prescindiendo de otros detalles que en particular explicaré. Para terminar, dejando para la discusión en particular los artículos que considero deben modificarse, reitero la declaración de que al votar este proyecto, voto la creación de la Caja de jubilaciones y pensiones de empleados ferroviarios, y voto creyendo prestar un verdadero servicio á todos los interesados en los servicios ferroviarios, lo mismo cargadores, que empresas, que empleados, y creo que siempre esta caja de jubilaciones y pensiones será muchísimo más útil que la simple caja sindical que podrán formar los obreros con sus propios recursos, porque estará reforzada con recursos más poderosos que los garantizará de una manera más durable, más eficaz.

Nada más.



**Sr. Olacoechea y Alcorta**—Pido la palabra.

**Sr. Del Pino**—Podría darse lectura de las nuevas disposiciones á que se ha referido el señor Senador por Entre Ríos.

**Sr. Olacoechea y Alcorta**—Eso vendrá en la discusión en particular.

**Sr. Del Pino**—Según la exposición del señor Senador, algunas de ellas afectan las bases fundamentales del despacho de la Comisión.

Todo lo que sea traer un elemento al debate debemos tenerlo por delante, con anticipación, para formar nuestro juicio. Por eso es que me permito hacer esta indicación.

**Sr. Presidente**—Debo hacer presente al señor Senador, que el señor Senador por Entre Ríos ha manifestado que las modificaciones serán presentadas cuando lleguemos a la discusión en particular.

**Sr. Olacoechea y Alcorta**—Es lo que iba á decir.

**Sr. Maciá**—Yo no he presentado un nuevo proyecto...

**Sr. Del Pino**—Yo entonces he comprendido mal; pero en vista de las manifestaciones que se hacen, retiro la indicación que he formulado anteriormente.

**Sr. Olacoechea y Alcorta**—Pido la palabra.

El señor Senador por Entre Ríos ha comenzado por decir que reconoce que este proyecto de ley es «de orden público» y que afecta intereses fundamentales.

Efectivamente, señor Presidente, estudiando esta cuestión con detenimiento, no es dable disentir en esta conclusión. Se trata de abordar y de resolver un problema grave y fundamental, que afecta los más caros intereses de la República, la estabilidad misma de los intereses industriales y comerciales que están radicados en el país y que han venido atraídos por las garantías que nuestras liberales instituciones han ofrecido al capital extranjero. Problema fundamental, ley de orden público, como ha dicho muy bien el señor Senador por Entre Ríos, porque se trata de un proyecto de ley de *seguridad pública*, por cuanto los servicios ferrocarrileros están de tal modo ligados y vinculados á los intereses del comercio y de la industria, que no es

dable prescindir de este factor *sine qua non*, del desenvolvimiento de nuestra riqueza, y que se explica perfectamente por la razón que con amplitud ha expresado el señor Ministro de Obras Públicas, que justifica la intervención que el Estado toma para reglamentar y regularizar el servicio en la forma que sea más eficaz y más eficiente, para corresponder á los altos intereses del comercio y de la industria.

Y bien, señor Presidente, el señor Senador ha dicho que parece que se ha mirado este proyecto, más con el interés de beneficiar al obrero ó al empleado; que se ha abandonado un poco el horizonte amplio en que debe inspirarse el legislador para servir los intereses permanentes del país; que se ha mirado, por un lado, ante todo, el interés del obrero y del empleado, después, el interés, que aparecería en contraposición, de las empresas, y que no se ha tenido bastante en cuenta el interés supremo y permanente del país. Y es esto precisamente lo que á mí me obliga á usar de la palabra en este momento, no obstante que ya ha sido informado este asunto por el señor Senador por Santa Fe. Yo quiero, á este respecto, declarar, señor Presidente que, como miembro de esta honorable Cámara, en todo momento en que me corresponde actuar, en cualquier proyecto de ley, cualquiera que sea su naturaleza, política, científica, literaria, económica, etc., tengo siempre una mira invariable: el interés supremo del país, tal cual yo lo entiendo dentro de los límites de mi preparación intelectual, es decir, de mi leal entender y saber. De modo que yo auspicio este proyecto como miembro de la Comisión de Legislación, no mirando solamente el interés de los empleados, sino mirando, ante todo, el interés del país que, creo que está en *garantir la estabilidad del personal de los ferrocarriles, la regularidad de sus servicios*, como lo ha dicho muy bien el señor Senador por Entre Ríos. Es el interés verdadero de la República sobre las empresas, sobre los empleados y sobre la producción misma, desde que las empresas, sus empleados y la producción en sus múltiples formas, son los factores que constituyen esto que llamamos *el movimiento ferrocarrilero de la República*, que involucra el movimiento de la riqueza nacional, que nos interesa garantizar

Agosto 26 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

en la forma más regular, más amplia y constante.

Bien, pues, la Comisión al despachar este proyecto, lo ha hecho inspirándose y teniendo en cuenta, no sólo los intereses de los obreros y de los empleados, sino, ante todo y sobre todo, los intereses permanentes de la República, porque, como se ha dicho ya, y es inútil insistir en ésto, desde el punto de vista internacional, no se puede ocultar toda la importancia que tiene este factor para la defensa de la integridad del territorio de la Nación y de su honor.

Este es uno de los puntos que quería dejar á salvo en pocas palabras porque la mayor parte de las disidencias del señor Senador, se refieren á la discusión en particular.

El otro punto que ha tocado el señor Senador por Entre Ríos, es que, en su concepto, el proyecto de la Cámara de Diputados y el de la Comisión hieren los intereses de las empresas; y para el efecto el señor Senador ha dicho que dejando á un lado la faz jurídica y mirando la cuestión desde el punto de vista económico, cree que la sanción de esta ley no es de acuerdo con las prescripciones de la ley Mitre, como se llama; que las disposiciones que ella contiene, que las imposiciones que hace á las empresas, que las interpretaciones que los Tribunales han dado á esa ley, no son realmente las que han correspondido á la mente que tuvo el honorable Congreso, del Senador por Entre Ríos, doctor Maciá, como miembro informante de la Comisión que despachó el proyecto en esta honorable Cámara; y cree ver al señor Senador que este proyecto que viene de la Cámara de Diputados hiera los intereses de las empresas.

Francamente, señor Presidente, este es un concepto demasiado grave y no me es lícito aceptarlo; ni el que habla, ni ningún miembro de este honorable Senado, en ningún caso contribuirán á sancionar un proyecto que hiera los intereses de las empresas ni de los particulares. Dada la liberalidad y amplitud de las garantías y franquicias con que nuestra Constitución rodea el derecho de los ciudadanos y de las colectividades, nunca ha podido pasar por la mente de esta Comisión patrocinar

un proyecto que venga á lesionar intereses y derechos adquiridos.

La ley Mitre, señor Presidente, ha sido considerada una ley-contrato, pero, como ha dicho muy bien el señor Ministro de Obras Públicas—y en este caso tengo que repetirme—la contribución que por este proyecto se pide á las empresas *no importe un impuesto*, porque se trata de hacer que se constituya una institución benéfica *para todos*, benéfica *para las empresas y para el país*, y sólo se les pide que concurren á formar esta caja *cuyos buenos resultados van á experimentar ellas mismas, en la estabilidad de su personal, en la regularidad de sus servicios*, no habiendo, por consiguiente, los perjuicios que se enuncian; y el impuesto del 3% que la ley Mitre impone creo que también viene, en el fondo, á beneficiar á las empresas, porque contribuye al mejoramiento de los caminos y á facilitar el servicio mismo de los ferrocarriles.

Yo no quiero, porque no es oportuno, descender á los detalles á que ha entrado el señor Senador por Entre Ríos, á los que llegaremos en la discusión en particular; y respecto á aquellos puntos que se consideran fundamentales de la institución del Estado, el mismo señor Senador ha dicho: *que el Estado debe garantizar la regularidad de estos servicios*, porque ése es el verdadero interés público, del cual parece desprenderse el derecho del Estado á su intervención en esta materia, lo que explica que esta institución de la caja de pensiones, venga á ser una institución del Estado, llamada á garantizar este servicio público, á garantizar á las empresas, á los obreros, á los empleados y á la producción en general.

He querido, simplemente, en pocas palabras dejar á salvo estos dos conceptos que, en mi opinión, eran muy graves: creer que se ha perdido de vista el interés general del país para tener simplemente en cuenta el interés particular de los empleados y que haya habido, en ningún momento, el propósito de herir algún derecho.

Si las empresas entendieran que sus derechos están lesionados, que sus garantías están comprometidas, sabido es que en nuestro régimen institucional tienen un camino seguro para hacer va-

ber sus derechos, yendo ante los tribunales que han de interpretar esta ley y ver si ella está ajustada á la Constitución. Por consiguiente, tendrán siempre y en todo momento las empresas un recurso importantísimo para hacer valer sus derechos.

Por otra parte, quería dejar claramente establecido, que no he mirado jamás con prevención á las empresas ferroviarias; lejos de eso, las he mirado con verdadera simpatía, porque las considero verdaderos y eficaces factores de riqueza—porque la República Argentina necesita el concurso del brazo y del capital extranjeros, para labrar su porvenir. Desde que soy miembro del Congreso, he contribuido con mi mejor voluntad á impulsar el desenvolvimiento de las empresas ferroviarias, y, por consiguiente, no consiento que, en ningún momento, se entienda que, al patrocinar este proyecto de ley, me encuentre animado de un propósito hostil hacia ellas; absolutamente.

Lejos de eso, creo que con la presente ley se las beneficia suficientemente, á la vez, que al país y á los empleados.

Por fin, señor Presidente, el señor Senador por Entre Ríos, desde que reconoce que se trata de una ley de *orden público*, debe saber que no hay derechos irrevocablemente adquiridos contra una ley de ese carácter. Esto, no le es lícito desconocer: *Quia error juris nocet*.

Nada más, señor Presidente.

**Sr. Maciá**—Pido la palabra.

He oído al señor miembro de la Comisión y quiero hacer uso de la palabra solo para hacer esta declaración: me alegro mucho de que las palabras que me atribuyen le hayan dado ocasión para poder fundar tan brillantemente sus ideas; pero, que la Comisión no se haya inspirado en altos propósitos, no ha estado ni en mi pensamiento ni en mis labios. He dicho que este proyecto y el tono en que se lo ha discutido en este recinto hasta el momento en que yo hablaba, le dá más el carácter de un proyecto de protección á los obreros y de imposición á las empresas, no en el sentido de injusticia, sino en el sentido de que lo que se puede hacer de común acuerdo se le exija que lo hiciera sin acuerdo previo. Nada más. Por consiguiente no me he referido nunca á

la Comisión y menos he podido atribuirle un propósito que efectivamente sería absurdo.

Y respecto á la segunda parte, quiero declarar que yo no me he ocupado de las empresas y que al hacer la exposición que he hecho las he tenido que nombrar porque son parte integrante de este mecanismo. Me he referido al país, en lo que digo que alarma el capital y lo retrae la movilidad de nuestras leyes. De manera que ese es el alcance de mis palabras y las ratifico.

**Sr. Del Valle Iberlucea**—Pido la palabra.

No quiero dejar pasar en silencio, señor Presidente, algunas de las ideas expresadas por el señor Ministro y por el señor Senador por Entre Ríos, antes de que sea votado en general este proyecto.

Desde luego, diré pocas palabras, porque la mayor parte de las manifestaciones hechas hace un instante por el señor Senador por Entre Ríos deberán ser objeto de mi refutación al discutirse este proyecto en particular, y diré también que al hablar en este instante lo hago en nombre propio y no en nombre de la Comisión de Legislación, á la cual pertenezco y con cuyos miembros he firmado este despacho.

Si bien en la discusión en particular tendré ocasión de insistir de una manera especial sobre este punto, yo no puedo consentir que al discutirse en general el proyecto, hágase la manifestación de que esta ley tiene por objeto evitar en lo sucesivo los conflictos que puedan sobrevenir por razón del trabajo entre las empresas y sus empleados y obreros. Así lo parecía entender el señor Ministro de Obras Públicas; así parecía entenderlo también el señor Senador por Entre Ríos.

**Sr. Ministro de Obras Públicas**—Si me permite el señor Senador, le diré que no procura evitar los conflictos sino la interrupción del tráfico en el país; eso es lo que se trata de conseguir con este proyecto.

**Sr. Del Valle Iberlucea**—De un modo ó de otro, señor Presidente, yo no veo que subsanemos las deficiencias de nuestra legislación respecto de este punto,

Agosto 20 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

que vaya á evitar el Gobierno la interrupción de los servicios ferroviarios, sin procurar resolver antes, en el terreno propio, los conflictos que puedan plantearse entre el capital y el trabajo, entre las empresas y los obreros.

Esta ley, señor Presidente, no ha tenido en el ánimo de sus iniciadores, el propósito de conceder un beneficio de compensación á los obreros ferroviarios siempre que ellos desistan de sus derechos de asociación y de coalición. El carácter de esta ley es de previsión social, de solidaridad nacional, y tiene por principal propósito garantizar á todos los obreros el derecho á la existencia, pues la sociedad debe asegurarlo de un modo absoluto á todo hombre, á todo productor libre, siendo ésto el propósito fundamental de semejante ley, no puede admitirse una disposición que tenga por objeto suprimir ó restringir el derecho de los obreros para reclamar de las empresas aquellas condiciones de trabajo que sean indispensables para su bienestar.

En consecuencia, señor Presidente, siendo ésto una ley de previsión social, de amparo de los obreros que prestan un servicio público, y de interés general, por otra parte, no podemos convertirla en una ley de represión social, lo cual parece ser el propósito, dadas las insinuaciones del señor Ministro de Obras Públicas, el Poder Ejecutivo, cuando entiende que garantimos á las empresas que, dándoles á sus empleados la jubilación al cabo de cierto número de años, les quitaremos el derecho de defender sus intereses por medio de la asociación y de la huelga.

¡No, señor! Yo debo reclamar, en nombre de los trabajadores libres de nuestra República, su derecho absoluto para defender su propio bienestar y su propio mejoramiento, que no están reñidos, en manera alguna, con el interés y con el progreso de la Nación!

En verdad, señor Presidente, no podemos, al discutir este punto, convertir una ley de amparo y de tutela de los obreros—que necesitan del apoyo del Estado cuando entran en relaciones de derecho con las empresas, las que siempre tienen de su lado la fuerza, en tanto que no exista el consentimiento pleno de los obreros,—no podemos convertirla en un medio de coacción, que no

está de acuerdo con las garantías que concede la Carta Magna de la República, en una ley de coacción, para favorecer á las empresas, que tienen el privilegio del capital y la riqueza.

Si el señor Ministro de Obras Públicas entiende, por creer que el interés nacional pueda estar comprometido, que hay que restringir el derecho de asociación y de huelga de los obreros, proponga la medida en el momento oportuno; pero no ahora que estamos discutiendo la conveniencia general, para los obreros, para las empresas, para el país, de que cuando lleguen á un determinado años de servicios, á una determinada edad, tengan derecho al retiro los empleados ferroviarios. En todas las legislaciones adelantadas del mundo, en las de Nueva Zelandia y Australia, como en las de Francia y Alemania, no sólo se garantiza el retiro á los obreros de los servicios públicos, sino también á los de las industrias privadas, porque el interés nacional exige que los obreros no queden todos, al llegar al límite extremo de su vida, en el desamparo y la miseria.

Si el señor Ministro de Obras Públicas cree que es indispensable para el bienestar de la Nación, reglamentar el derecho de asociación y de huelga de los empleados ferroviarios, debe preocuparse también de reglamentar el trabajo de estos obreros, para que las empresas no cometan verdaderos abusos é iniquidades, obligándolos á trabajar sin descanso, durante largas jornadas, sin tiempo para reponer las fuerzas consumidas, obligándolos á trabajar durante el día y durante la noche.

Debe saber el señor Ministro,—que habrá estudiado profunda y detenidamente esta cuestión de las jubilaciones,—que, en una ocasión, al discutirse en el Parlamento Francés la ley de retiro de los empleados ferroviarios, se creyó conveniente legislar al mismo tiempo, sobre las condiciones de trabajo y sobre las pensiones de estos empleados; y tenga bien presente el señor Ministro que, en esa oportunidad, el Parlamento Francés trataba de legislar, no ya sobre el ejercicio del derecho de huelga por parte de los obreros ferroviarios, sino acerca del contrato de trabajo de los mismos: quería determinar la jornada de trabajo, la indemnización que las empresas deberían

Agosto 26 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

pagar en los casos de infortunios del trabajo. No se procuraba legislar sobre el salario mínimo que debieran percibir los empleados, porque no estaba todavía preparado el pensamiento jurídico de la nación francesa, en esa época, para percibir claramente la conveniencia y la razón de equidad y de justicia de las nociones del nuevo derecho.

De manera, entonces, que allí, cuando se pretendió restringir el derecho de huelga de los empleados ferroviarios, pretendió, al mismo tiempo, legislar sobre el contrato de trabajo, bien en una forma individual, bien en una forma colectiva; y sin embargo, señor Presidente, de que en el mismo proyecto de ley reglamentábase las condiciones de trabajo de los empleados ferroviarios y se les concedía una pensión—no como un beneficio, sino como un derecho, porque la pensión ó jubilación no es sino la parte del salario que el patrón ó la empresa no ha pagado todavía al obrero,—no íbase hasta el punto de imponer á los trabajadores una restricción completa, absoluta, de su derecho de asociación, de su derecho de coalición, sin que previamente se determinaran las condiciones del trabajo en los servicios ferroviarios. A pesar de esto, señor Presidente, el Parlamento Francés entendió que, tratándose de una ley de retiros y jubilaciones, no debía legislar sobre el contrato de trabajo entre los empleados y las empresas ferroviarias. El proyecto, en cuanto legislaba sobre el contrato del trabajo, fué rechazado, sancionándose sólo la ley de retiros, promulgada en el año 1909.

Tomemos, por consiguiente, que en una de las naciones de Europa que han legislado sobre esta materia de las pensiones de retiro de los obreros ferroviarios, creyóse conveniente no legislar en la misma ley acerca de las condiciones del trabajo. En cambio, señor Presidente, el señor Ministro de Obras Públicas y el señor Senador por Entre Ríos, según me parece, dadas las manifestaciones que han hecho, parecen entender que es necesario dar en el proyecto que está á la consideración de la Cámara, algunas garantías á las empresas, en el sentido de que los obreros que reciben la pensión no van á interrumpir su trabajo, no van á interrumpir los servicios públicos; pero, el señor Minis-

tro de Obras Públicas, como el señor Senador por Entre Ríos, que lamento no se encuentre presente en el recinto en este instante, no entiende legislar en absoluto sobre el contrato del trabajo. Yo considero, por el contrario, señor Presidente, que nosotros no debemos legislar sobre los derechos fundamentales de los obreros ferroviarios, que algunos consideran como funcionarios públicos, lo cual, en mi modesta opinión, es un error.

Si, acaso nosotros reglamentáramos las condiciones de trabajo de los empleados ferroviarios en este proyecto, se podría pretender legislar sobre los derechos esenciales de éstos, derechos de asociación y de coalición, que no deben ser negados ni desconocidos por los poderes públicos. Los obreros ferroviarios no son funcionarios públicos. Tal vez esté de acuerdo el señor Ministro con la opinión de Briand y Clemenceau, con estos políticos franceses que en una hora oportunista saltaron del otro lado de la barricada; pero, tenga presente el señor Ministro que, pensadores y estadistas eminentes, como Waldeck Rousseau, entre otros, han sostenido que los obreros empleados en los correos, en los telégrafos y en las empresas ferroviarias, no son funcionarios públicos; y Poincaré, el Jefe Presidente de la República Francesa, era de idéntica opinión, habiendo manifestado en una oportunidad que no es posible asimilar á dichos servidores del Estado á la categoría de los funcionarios públicos. «Los agentes de las compañías, decía, no son funcionarios. No tienen ni los derechos, ni los deberes, ni las garantías de los funcionarios.» Por último, señor Presidente, el Ministro Barthou, antes de pensar como ahora,—porque los tiempos cambian y la política hace cambiar también á los hombres,—sostuvo, en 1894, de acuerdo con Millerand,—que entonces estaba de este lado de la barricada,—que los funcionarios públicos eran los empleados que ejercían una autoridad, pero que no podía colocarse entre ellos á los empleados de correos y telégrafos, á los empleados de ferrocarriles y á los maestros de escuela, porque éstos no estaban investidos de ninguna autoridad, sino que eran simples agentes de una

gestión pública. Este es el verdadero concepto de estos modestos empleados, que tienen, en absoluto, el derecho de asociarse y de coaligarse, garantizados por la Constitución de la República.

Al pronunciar estas palabras, he querido dejar constancia, en mi propio nombre de que, al votar, como debo hacerlo lógicamente, el despacho de la Comisión de Legislación, entiendo contribuir á realizar en mi país una obra de previsión social y de solidaridad nacional, una misión de cooperación humana para aliviar la situación material de descien-tos mil trabajadores ferroviarios, que son verdaderos agentes de la economía pública, y los cuales, como las venas y las arterias en el organismo humano, hacen circular la sangre del organismo social, que es la riqueza, por todo el territorio de la República.

He dicho.

—¡Muy bien!

**Sr. Del Pino**—Pido la palabra.

Por lo que se ha oído, pareciera que se trata de fijar ideas en general; sin embargo, noto al mismo tiempo que se están anticipando opiniones ó juicios sobre temas que de un modo ú otro pueden rozar el asunto á la orden del día. Así, el señor Senador que deja la palabra, se ha anticipado á hacer una especie de profesión de fe que no corresponde por el momento y que bien podría manifestarse en otra oportunidad.

Yo también necesito fijar algunas ideas generales en cuanto á la manera de apreciar esta cuestión ó á los fundamentos que informan el proyecto que se considera.

Se trata, propiamente, de sancionar una declaración ó reconocimiento del derecho á la pensión ó jubilación del personal que sirve en los ferrocarriles. No se trata de una ley orgánica, que será la que determine las condiciones en que debe acordarse ese derecho, fundado, como está, en razones de justicia, necesidad y conveniencia. No hay que anticiparse á estudiar las condiciones del trabajador en sus relaciones con el capital. Lo que está en discusión es si el Senado declara ó no que el personal ferroviario de la República debe ser amparado por un

retiro honroso cuanto por los años que aplastan en la vida ó el desgaste natural, en el trabajo, así lo reclame.

Seguramente, señor Presidente que en el asunto que nos ocupa, como en otros análogos de no menos importancia, los poderes públicos, mirando por intereses supremos de la Nación, deben dictar leyes de esta clase. Tratamos de un proyecto de ley tendiente á mejorar, á asegurar los beneficios de que debe disfrutar un numeroso personal consagrado asiduamente á cumplir con la gran misión que llenan los ferrocarriles en nuestro país. ¿Qué cosa de más noble, justa y equitativa, aспiciada y fundada también por preceptos de orden fundamental, proclamados por nuestra Constitución, que preocuparnos de estos asuntos, en los que todo, estamos igualmente interesados?

Tenemos leyes análogas á la que se proyecta; así como rigen disposiciones subsidiarias ó reglamentarias de principios reconocidos ó aceptados sobre estas materias. ¿Qué cosa más satisfactoria que dictar leyes que propendan al mejoramiento, á lo que es reclamado en toda colectividad moderna, propendiendo á la mayor suma posible de bienestar en la vida del trabajo y como aspiración suprema hacia las cumbres del progreso! Esto es anhelo general; es ley de vida, de estabilidad y de justicia en las sociedades modernas, en medio de las masas humanas, que se mueven y agitan febrilmente en los afanes del bien y del engrandecimiento.

Se debe, pues asegurar la suerte de todas esas falanges de trabajadores que, sudorosos y fatigados, velan por el progreso general en las distintas actividades de la vida de una nación.

Nosotros, creo que, cuando de este asunto tratamos—y lo noto desde ya como lo he notado fuera de aquí—hacemos algunas confusiones. En nuestro país yo no veo quién pueda oponerse al desenvolvimiento de fuerzas que propenden á asegurar el mayor bienestar en todo y por todo. En tal concepto, pueblo y gobierno, todos á la vez, estamos animados por los mismos propósitos: escogitar los medios que están á nuestro alcance para conseguir y asegurar ese bienestar, dentro de la vida colectiva en un país como el nuestro que tiene la visión clara de sus

Agosto 26 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

destinos y que no quiere mantenerse estacionario.

No confundamos nuestra situación con la de esos países que están abrumados no sólo por las centurias de su vida, por la densidad de su población, sino por las dificultades del trabajo, por miseria y escaseces, propias en esas viejas y grandes condensaciones humanas, donde se clama hasta para respirar libremente el aire ambiente. Es allí donde se pueden ver güelfos y gibelinos, profundas é irreductibles diferencias de clases; pero entre nosotros ¿dónde están los pobres y los ricos? En el conjunto nos es á veces difícil distinguirlos. No obstante, somos un pueblo de trabajadores en que á todos nos impule la noble aspiración de mejorar: unos por eso reformistas y progresistas...

**Sr. Del Valle Iberlucea**—Hay más de 20,000 desocupados en la Capital de la República.

**Sr. Del Pino**—El otro día yo ví una manifestación, á título de desocupados, y creo que no pasaba de 200 personas.

Solo todo, el escenario de la República no está en la Capital, está en todo el territorio, como lo está el sentimiento nacional llenando todo ese escenario, engalanado con todos sus dones y sus grandezas.

**Sr. Del Valle Iberlucea**—Permítame una aclaración.

**Sr. Del Pino**—¡No, señor! Simplemente quería ser cortés con el señor Senador. Quiero aclarar ideas fundamentales, al menos para mí, en la acción social y política en que nos desenvolvemos. Voy á votar este proyecto con conciencia y con placer porque beneficia á trabajadores, á obreros, á los que sufren, á los que piden seguridad en su vida y en su porvenir.

Todos tenemos estos sentimientos; pero para ello no es necesario hacer cuestión de doctrinas, y proclamar igualdades imposibles de establecer. Hay leyes naturales, fatales, á las cuales se somete la vida de los hombres, de los pueblos y de la humanidad entera. Contra ellas no puede hacer nada el poder del hombre ó la potestad de los gobiernos, sino mitigar su inflexibilidad.

No nos es dado, en la vida social, ha-

cer tabla rasa de lo que descansa sobre fundamentos tan incommovibles como son los que responden á la vida misma. Partamos de ellos y mejoremos. No podemos anular al hombre ó á la sociedad á nuestras exigencias, á nuestros caprichos, á creaciones fantásticas que podrían volver en contra del bien que perseguimos, en contra de la doctrina que se sustenta. Hay leyes inflexibles, que las vemos y sentimos y contra las cuales no podemos rebelarnos.

Comprendo y me doy cuenta muy bien de que en los pueblos que han llegado al auge de su desenvolvimiento — donde muchos de nosotros hemos visto levantar al lado del estandarte del progreso y de la paz, el del clamor del hambre y de la sed—la vida, allí, se hace difícil, porque la tierra, madre generosa, tiene debilitados sus jugos, y el brazo, por musculoso y fuerte que sea, no encuentra siempre aplicación en industrias abarrotadas ó en crisis. Las leyes que regulan la producción y el consumo están así entorpecidas y la masa humana en confusión clama por ciertos derechos para poder vivir, para que la columna de aire no se le quite, para que el pan ganado dura y honestamente no le falte. Entonces, señor Presidente, vienen esas protestas, agítanse esos clamores quejumbrosos y vienen, también, los gestos de las grandes reivindicaciones humanas; pero no así en esta tierra de promisión, tierra democrática, donde á cada uno de nosotros si se nos dice: «ahí está un necesitado, déle un pan», le damos, como vulgarmente se dice, la camisa; y lo hacemos sin especular, sin fundar ni pretender fundar méritos ó proselitismos, que, de tenerlos, deben alcanzar á todos, los que, de un modo ú otro, miramos, como los que estamos sentados en estas bancas, por los intereses permanentes y bien entendidos del país, sin prejuicios, odios ni condenaciones, ni aun en contra de los que nos vienen á predicar doctrinas que no necesitamos, en medio de la luz de los cielos, del derecho y de la democracia, que á todos nos alumbraba y nos encamina...

Me he desviado tal vez, y espero se me perdonará...

**Sr. Del Valle Iberlucea**—Está perdonado.

Agosto 26 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

**Sr. Del Pino**—¡Perdonado por la cultura mía, por mi buena fe, por mi intención honesta! ¡Perdonado por mi hidalguía, por el honor y patriotismo con que hablo! No necesito de esos perdones que, á título de dádiva ó de favor, se lanzan allá en los tugurios ó en las plazas, engañando, mistificando...!

**Sr. Del Valle Iberlucea**—El señor Senador...

**Sr. Del Pino**—Le tomo la palabra al vuelo y la recojo como viene.

**Sr. Del Valle Iberlucea**—Yo no he hecho más que cumplir con un deber de cortesía.

**Sr. Presidente**—Tenga la bondad el señor Senador de no interrumpir.

**Sr. Del Pino**—Decía, señor Presidente, que necesitábamos fijar ideas para saber á qué atenernos en este asunto; y no creo, por cierto, que á raíz de una simple declaración de derecho reclamada por la justicia, por una necesidad imperiosa, por la equidad con que debemos obrar cuando se trata del desenvolvimiento, de la grandeza nacional y de hacer justicia para amparar á los que necesitan, no creo, decía, que sea menester llegar previamente, ó al mismo tiempo, como se pretende, á una ley orgánica, que vendría después, ó á una ley tendiente á establecer las reglas que deben armonizar el capital con el trabajo, que originan los conflictos en todas partes del mundo.

No se trata nada de esto, y probablemente, si fuéramos á desmenuzar desde luego el tema, resultaría que, como el capital es la forma del trabajo, aquellos que mucho trabajan, que tienen la virtud de ahorrar, pues el ahorro es la base fundamental del capital, mañana serán capitalistas, y se pondrán en conflicto con aquellos á los cuales exigen el esfuerzo ó la cooperación necesaria para que sigan ayudando á su acción capitalista. Sobre todo en nuestro país, con tan grandes las sorpresas, que los pobres de hoy, son los ricos del día siguiente; que el jornalero ú obrero, de la noche á la mañana, es el patrón; y así, en este orden de cosas, nos desenvolvemos. Las contingencias nos sorprenden en tal sentido constantemente. Se explica así que los que hoy

piden leyes contra el capital, mañana la pidan á su favor, y viceversa. Nos transformamos sucesivamente. Marchamos en tal concepto obedeciendo á leyes sociológicas, á leyes de orden económico, que nacen y se fundamentan en nuestras modalidades de vida, en la marcha vertiginosa que llevamos en todo sentido, confiando en energías y en potencialidad propias.

Así es como nos desenvolvemos, como fuera del mapa, según la expresión feliz de Mr. Root; fuera de las presiones humanas y de los cálculos estadísticos, produciendo como si fuéramos muchísimos millones de habitantes. No salgamos de nosotros mismos para buscar ciertas soluciones entre el capital y el trabajo. No tenemos, para hacer muchas cosas, necesidad de ir á las naciones extranjeras á buscar un ambiente distinto al que tenemos, y á arrancar prácticas y precedentes que tal vez muy poco nos digan para formar el cuadro general á que debemos amoldarnos dentro de nuestras filiosinercias, de nuestras modalidades, de los factores que concurren á nuestro desarrollo colectivo.

No necesitamos ir á países europeos para decir lo que somos ó para adaptar á nuestras exigencias, á nuestras necesidades, leyes y disposiciones de la naturaleza de la que tratamos. Tomémonos como somos. Adoptemos á nuestra situación lo que convenga al ambiente en que vivimos, arrancando desde nuestro origen y reviviendo á nuestros días, tomando en detalle y en conjunto el movimiento del trabajo en todas nuestras actividades.

El capital que nos viene de los grandes mercados del mundo necesitamos atraerlo, fomentándolo por todos los medios posibles, porque así nos lo manda la Constitución, y así debemos hacerlo en bien de la grandeza nacional, sin por eso olvidar á los que trabajan, á los obreros, que contribuyen á esa grandeza con su sudor y sus esfuerzos constantes.

Esos capitales y el constante movimiento inmigratorio alimentado por múltiples corrientes humanas, como las que nos llegan, hacen un país excepcional el nuestro, y necesitamos atraer á los trabajadores útiles y provechosos á



Agosto 26 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

nuestros adelantos y bienestar, adoptando entre otros medios leyes como de las que tratamos, si ellas fueran necesarias.

No quiero detenerme, señor Presidente, sobre este punto; pero, como he dicho, he sentido la necesidad de manifestar ideas generales sobre esto que se nos trae como un árbol nuevo que debemos plantar, como un jalón, como una piedra miliaria que nos sirva de guía, abriendo estela luminosa para encaminar á los gremios, al pueblo y, al mismo tiempo, encaminarnos á nosotros mismos.

No necesitamos de esas prédicas altisonantes, á veces retumbantes, para que tengamos, como tenemos, la noción clara del deber que nos obliga á velar por todo lo que se refiere á la marcha ascendente del país, á su desarrollo progresivo.

Cuando se trata de un proyecto como éste, es decir, de las pensiones de retiro de los empleados ferroviarios, debemos considerar, á mi juicio, ante todo el concepto de los ferrocarriles entre nosotros, y, naturalmente, todo lo que tiene relación á los mismos.

En este punto, y prevengo á mis honorables colegas que voy á ser muy breve, podríamos referirnos á las empresas europeas y á las nuestras.

Nosotros tenemos ferrocarriles del Estado y particulares, siendo éstos la mayoría. La Francia tiene muy pocos del estado; Alemania, desde 1872, ha acaparado todas las líneas ferroviarias *manu militari*; Italia, hace muy pocos años que también ha acaparado la administración y la explotación de las líneas férreas que corren ese país. En Inglaterra no hay ferrocarriles del Estado. En Norte América todos los ferrocarriles son particulares.

Estos son los datos que tengo, concretos, para presentarlos por el momento.

Bien, señor Presidente: el concepto con que debe abarcarse á todo el personal de los ferrocarriles en esas naciones varía como varían las empresas de los mismos...

Solicitaría un cuarto intermedio porque noto que los señores Senadores están un poco fatigados.

**Sr. Olaechea y Alcorta**—Antes del cuarto intermedio podría votarse en general el proyecto.

**Sr. Del Pino**—Indicaba el cuarto intermedio por creer que había algún cansancio por parte de los señores Senadores; pero, por mi parte, prefiero terminar.

Entre nosotros debemos tener en cuenta preceptos legales que están en armonía con el concepto en que debemos encuadrar á las líneas férreas, concepto que difiere en detalles con los de Europa, especialmente.

Cuando los ferrocarriles son todos del Estado, la jubilación de los empleados debe atenderla sólo el Estado. Así sucede, en Suiza, donde rige una ley de 1906 aprobatoria de los estatutos de la ley federal de pensiones. En Italia, desde 1905, y en Alemania desde 1872, creo, los ferrocarriles están centralizados en manos del Estado, reconocida la jubilación por los gobiernos respectivos y atendida por ellos.

De esta manera se explica la diversidad de conceptos, en cuanto al asunto que nos ocupa. En Francia hay cajas del Estado, la caja que ahora es general y donde entra la pensión por la vejez de los empleados; y las cajas de las demás empresas ferroviarias, del Este y del Oeste, de Orleans, París, Lyon, del Mediterráneo, son particulares, en las que no interviene el Estado.

En estados Unidos, es cierto que los empleados forman su caja de pensiones agremiados, así como lo forman los demás gremios obreros. En Italia una ley coloca bajo la dirección y administración del Estado la caja, como lo he dicho. Y así por este orden según la situación legal y efectiva de las líneas férreas.

Nosotros tratamos de hacer acto de justicia, de necesidad y de conveniencia por donde quiera que se le mire, de amparar, de asegurar en los años de vejez —ya que no tenemos leyes que amparen la vejez y las enfermedades— á los que cumplen cierto período de servicios, dándoles un retiro honroso, que por otra parte lo merecen, los ferroviarios; pero, considerando los graves intereses que comprometen los ferrocarriles.

Así se explica, señor Presidente, que los empleados de los ferrocarriles del Estado, estén hoy amparados por la Caja de Pensiones y Jubilaciones de la Nación; pero ahora se trata de crear

Agosto 26 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

otra caja especial para los empleados de los ferrocarriles particulares que funcionan en toda la República, y entiendo que es excluyendo á los empleados de los ferrocarriles del Estado, que ya están amparados por la Caja de Pensiones y Jubilaciones, con la cuota que aportan á ella.

Ahora pregunto, señor Presidente: si establecemos cajas para jubilar á los empleados ferrocarrileros ¿hasta dónde llega la responsabilidad del Estado, si una empresa quiebra ó cae en bancarrota y no puede, por lo tanto, seguir contribuyendo con la cantidad que nosotros creemos que debe aportar? ¿Es el Estado, entonces, el que carga con las consecuencias? ¿y hasta dónde?

Por eso mi primera impresión ha sido que no debe ser una caja del Estado, sino una caja á la cual concurren las empresas, el público, el Gobierno y los empleados, con la intervención oficial para garantizarla.

El señor Senador por la Capital, decía, que aquí los empleados ferroviarios son un gremio que tiene el amparo del derecho humano. Esto es muy vago, muy indefinido. Lo concreto, lo real, lo positivo, es el derecho que le acuerdan la Constitución y las leyes: ese es el derecho más efectivo. Así, se crea un orden jurídico dado, y más aún cuando se trata de dar leyes que imponen los hechos ó que se fundan en fallos.

El derecho, pues, efectivo, eficiente, es el que descansa en la voluntad soberana, expresada en ley, dictada por el Parlamento. Es de ésto de lo que tratamos...

**Sr. Irigoyen**—Hago moción para que pasemos á cuarto intermedio.

**Sr. Del Pino**—Prefiero terminar.

He leído una reclamación de las empresas. Estas, á mi juicio, tienen derecho para nombrar sus empleados, fijarles sueldos, ascensos, etc., pero creo que las exigencias supremas de la Nación están por encima de todo éso. Se trata de un servicio de orden público y, al señor Senador por la Capital, que dice equivocadamente que éstos se llaman empleados públicos, le podría contestar, diciéndole, que sería necesario reformar la ley general de ferrocarriles á que ha hecho referencia el señor Ministro, para hacer esa innovación. Esa ley es una

razón más, y la más poderosa, para acordar el derecho que se va á dar á esos empleados, sancionando un proyecto como el que se considera.

Me bastaría recordar algunos preceptos de la ley general de ferrocarriles. Por ejemplo, dice: «Los mecánicos, conductores, guardas y demás empleados que abandonaren su puesto durante el servicio respectivo serán penados con arresto de un mes etc». El artículo 86 dice: «Todo ataque, resistencia ó violencia á los agentes ó empleados de los ferrocarriles en el desempeño de sus funciones, será castigado con arresto ó multa». Y sigue la ley, diciendo más ó menos: «Si durante el viaje de un tren se comete un delito el conductor defenderá al delincuente y le entregará á la autoridad más próxima para el cumplimiento de este deber el conductor tendrá las facultades que son inherentes á los agentes de policía». Todo este régimen está bajo una ley dictada y aceptada por las empresas, por el público, y por todos los que se sirven de los ferrocarriles.

Los empleados tienen funciones de agentes de policía, agrega también dicha ley, se les responsabiliza y castiga cuando faltan á los deberes y obligaciones impuestos. Hay muchas otras disposiciones que omito. Esta ley fué reglamentada por el Poder Ejecutivo, con la aceptación de las empresas que pudieron objetar ó protestar. En ese reglamento se acentúa aún más el carácter de funcionario público de los empleados ferroviarios.

Se ve, pues, que todas esas disposiciones equiparan de cierto modo dichos empleados á funcionarios públicos, imponiéndoles obligaciones y penalidades, atendiendo el servicio público á que están consagrados, para garantizarlo más.

Quise decir, pues, que están legalmente reconocidos los empleados de los ferrocarriles como funcionarios de cierto carácter, sobre la categoría de obreros generales.

La ley á que me refiero, viene, pues, á dar á esos empleados carácter de empleados públicos. Eso se ha aceptado, y ese gremio tiene así más derecho, más mérito, más justicia, para que nosotros podamos con mayor amplitud asegurar su existencia en la vejez ó cuando están

Agosto 26 de 1913

CAMARA DE SENADORES

39.ª sesión ordinaria

los empleados bajo el peso de las enfermedades.

Acepto señor Presidente, este proyecto en sus bases fundamentales; no acepto, salvo que se me pruebe lo contrario, que el Estado deba ser quien tenga las responsabilidades de la caja á crearse. Reconozco y sostengo, que las empresas no tienen derecho para protestar porque haya una ley, como la ley Mitre—hecha con sabiduría y conciencia por su autor, que le legó su nombre merecidamente—que impone un tres por ciento á las empresas con el objeto en ella establecido. Esa disposición no puede limitar la soberanía de la Nación para responder á exigencias de otro orden como el de que tratamos y cuando es en bien de las mismas empresas para asegurarnos y garantizar la estabilidad de su personal.

He tenido ocasión de comprobar que hay empresas que no tienen la caja de jubilaciones, sino en el nombre; figura en un reglón de su presupuesto, pero no entra dinero alguno en ella.

Entonces, pues, hay derecho á exigirles, en bien del servicio público y de ellas mismas, que aporten su pequeña contribución para que se constituya una caja como de la que se trata. Por lo demás, los ferrocarriles están íntimamente ligados al desenvolvimiento de la vi-

da nacional en todo y por todo; en las industrias, en el comercio, en el progreso general de nuestra riqueza y en la vida, en fin, en que nos desenvolvemos.

No entraré á otras consideraciones, para prestar mi voto á este proyecto en general.

**Varios señores Senadores** — Que se vote.

**Sr. Presidente**—Se va á votar en general si se aprueba el despacho de la Comisión.

—Se vota y resulta afirmativa.

**Sr. Mendoza**—Hago moción para que se levante la sesión.

—Apoyada.

**Sr. Presidente**—Estando apoyada la moción del señor Senador por San Luis, se va á votar si se levanta la sesión.

—Se vota y resulta afirmativa.

—Cuan las 7 y 30 p. m.

DOMINGO DESPLATS,  
Subdirector de Taquígrafos