

JULIO 3 DE 1912

16.^a REUNION. 8.^a SESION ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL GRAL. ROSENDO M. FRAGA Y DEL DR. MIGUEL M. PADILLA

Diputados presentes: Agote, Albarraeín, Alvarez, Anchorena, Arancibia Rodríguez, Araya, Arias, Atencio, Avalos, Avellaneda, del Barco, Bas, Bengolea, Bercetche, Bonifacio, Cafferrata, Calderón, Cantilo, Carballido, Carbó, Carcano, Carles, Castañeda Vega, Castillo, Celestia, Conforti, Coronado, Echegaray, Escobar, Estrada, Etcheverry, Frers, Freyre, Funes, Galigniana Segura, Gallo, Gómez (J. R.), Gonnet, González Bonorino, Guevara, Igarzábal, Justo, Lassaga, Laurencena, Lavié, Leguizamón, Lezica, Llobét, López (M. E.), López (P. C.), Loza, Lubary, Luro, Massa, Méndez Casariego, Montes de Oca, Mora y Araujo, Moreno, Moyano, Oliver, Olmedo, Ordóñez, Padilla (E. E.), Padilla (M. M.), Palacios, Parera (F. M.), Parera (R. A.), Penna, Peña, Pinedo, Rocca, Rolón, Rothe, Saavedra Lamas, Sánchez Viamonte, Santamarina, Semprún, Sobral, Tenreiro, de la Torre, Valdéz, del Valle, Varela, de la Vega, Vergara, Zambrano, Zeballos (E. S.). — **Ausentes con licencia:** Alvear, Arraga, Beltrán, Drago, Fonrouge, Gómez (C. F.), Saguier. — **Ausentes con aviso:** Acosta, Benegas, Bréard, Carranza, Ceballos (A.), Frías, Linares, Mariño, Mena, Molina, Paz, Pesenti, Santillán, Terán. — **Ausentes sin aviso:** Cabanillas, Etcheopar, García González, Leiva, Serrey. — **Diputados electos presentes:** Jaramillo, Pérez (D. G.), Pérez (P. J.).

SUMARIO N.º 16	
1	5
Aprobación del acta de la sesión anterior	Peticiones particulares.
2	6
Mensaje y proyecto de ley del Poder ejecutivo, aprobatorio del convenio con la República de Bolivia referente a comisiones rogatorias.	Despacho de las comisiones.
3	7
Mensaje y proyecto de ley del Poder ejecutivo, autorizándolo a transferir al Banco hipotecario nacional el edificio de la Prefectura general de puertos.	Proyecto de ley del señor diputado Rosendo M. Fraga y otros, sobre celebración del primer centenario del combate de San Lorenzo.
4	8
Comunicaciones del Senado.	Proyecto de ley del señor diputado Emilio Frers, disponiendo que el Poder ejecutivo practique una investigación económica.

9

Proyecto de ley del señor diputado Carlos Conforti, reglamentando el depósito de la **renta municipal** afectada a la educación común.

10

Proyecto de ley del señor diputado Eduardo G. Sobral, sobre establecimiento de **empresas de navegación**.

11

Proyecto de ley del señor diputado Carlos Carlés, modificando la **ley de jubilaciones y pensiones**.

12

Proyecto de ley del señor diputado Vicente C. Gallo y otros, sobre **reapertura del padrón electoral**.

13

Consideración del despacho de la Comisión de poderes en la elección de un diputado practicada en el **distrito electoral de La Rioja**.

14

Consideración del despacho de la comisión de poderes en la elección de diputados practicada en el **distrito electoral de Jujuy**.

15

Consideración del despacho de la comisión de poderes en la elección de diputados practicada en el **distrito electoral de San Luis**.

16

Renuncia del señor diputado Pedro C. Molina.

En Buenos Aires, a 3 de julio de 1912, el señor presidente declara abierta la sesión a las 4 p. m.

1

ACTA

— Se lee y aprueba el acta de la sesión anterior.

2

CONVENIO CON BOLIVIA

Buenos Aires, junio 24 de 1912.

Al honorable Congreso de la Nación:

El Poder ejecutivo tiene el honor de remitir, adjunta, a vuestra honorabilidad, copia auténtica del convenio firmado en la ciudad de La Paz el 25 de marzo del corriente año, por los plenipotenciarios de la República Argentina y de la República de Bolivia, designados al efecto, con el fin de suprimir la legalización de las firmas en las comisiones rogatorias en materia civil o criminal, dirigidas por los tribunales de ambos países, cuando sean cursados por intermedio de los respectivos agentes diplomáticos y, a falta de éstos, por los consulares.

Como Bolivia es una de las naciones sujetas al tratado de derecho procesal sancionado el 11 de enero de 1889, por el Congreso sudamericano de derecho internacional privado de Montevideo, y el convenio que someto a la aprobación de vuestra honorabilidad tiene por objeto simplificar los requisitos establecidos en el título II, artículos 3.º y 4.º del aludido tratado, considero innecesario demostrar su conveniencia así como la de conservar, en lo posible, su redacción, por ser semejante a la del celebrado con la República Oriental del Uruguay, que aprobó vuestra honorabilidad por ley número 4329, de fecha 12 de agosto de 1904, y a los firmados posteriormente con el gobierno del Perú y el del Paraguay, sometidos también a la consideración de vuestra honorabilidad.

En este sentido el Poder ejecutivo espera que vuestra honorabilidad se dignará aprobarlo en la forma del proyecto que se acompaña.

ROQUE SÁENZ PEÑA.
ERNESTO BOSCH.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º Apruébase el convenio firmado en la ciudad de La Paz el 25 de marzo de 1912, por los plenipotenciarios de la República Argentina y de la República de Bolivia, debidamente autorizados al efecto, con el objeto de suprimir la legalización de las firmas en las comisiones rogatorias en materia civil o criminal, dirigidas por los tribunales de ambos países, cuando sean cursadas por intermedio de los agentes diplomáticos, y, a falta de éstos, por los consulares.

Art. 2.º Comuníquese al Poder ejecutivo.

ERNESTO BOSCH.

(A la comisión de negocios extranjeros.)

11

LEY DE JUBILACIONES Y PENSIONES

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º Queda comprendido el personal de los ferrocarriles de empresas particulares en las disposiciones de la ley 4349, en lo referente a las jubilaciones de funcionarios, empleados o agentes civiles de la Nación.

Art. 2.º El derecho acordado por el artículo 18 de esa ley podrá ser ejercido por el personal de los ferrocarriles de empresas particulares con veinticinco años continuados de servicios.

En este caso la jubilación será del 95 por ciento del sueldo mensual que resulte de los últimos doce meses de servicio.

Art. 3.º Queda comprendido en el artículo 3 de la ley 4349, el personal de dirección de esos ferrocarriles cuyo sueldo sea mayor de mil pesos moneda nacional de curso legal.

Art. 4.º Al resto del personal no comprendido en el artículo anterior se le computará los servicios que haya prestado hasta el cumplimiento de la presente ley.

Art. 5.º Las jubilaciones concedidas por las empresas de esos ferrocarriles hasta la promulgación de esta ley en virtud de lo dispuesto en el artículo siguiente, serán en lo sucesivo pagadas por la caja nacional.

Art. 6.º Para el cumplimiento de esta ley el Poder ejecutivo tratará con las empresas de esos ferrocarriles particulares, lo referente a las asignaciones del personal y de las empresas que formarán el fondo de la caja, como asimismo lo tocante a la reglamentación y administración de la entrega periódica de las asignaciones a la caja nacional, y el traspaso a ésta del fondo que hayan acumulado las empresas de jubilaciones, retiros o seguros del personal de dichas empresas, con el mismo objeto determinado en la presente ley.

Art. 7.º Comuníquese al Poder ejecutivo.

C. Carlés

Sr. Carlés—La máxima preocupación de un estado debe ser preservar al hombre del aniquilamiento por efecto del trabajo excesivo. En este punto están perfectamente de acuerdo todos los pensadores que hayan tratado las cuestiones sociales en sus distintos aspectos, literario, político, filosófico o económico. Son máximas de buen gobierno, que el bienestar de la colectividad se obtiene organizando la raza por la formación de hombres sanos, inteligentes y pujantes; que las instituciones del Estado se

organizan y perfeccionan cuando todos reciben el beneficio de esas instituciones, cuyo único fin es el bienestar social. Asimismo, que la civilización no podrá redimir al hombre de las imperfecciones propias de su naturaleza, si la sociedad no ampara la salud del cuerpo, que es el principio de todo convencimiento. Por último, que si literaria, política y filosóficamente, la salud es ley suprema de la vida, económicamente es el fundamento, más aun, es la decencia de la riqueza.

Las razones económicas de la abolición de la esclavitud y del servilismo, en los tiempos modernos, son las mismas que orientan las reformas democráticas hacia el ideal de justicia distributiva de los bienes sociales, en los tiempos actuales, y todas ellas se inspiran en la razón biológica de que el hombre sano es el único factor de riqueza. Y la verdadera salud consiste en desarrollar la energía individual, sin que la fatiga aniquile el organismo del trabajador.

En suma: El Estado debe reglamentar el derecho del trabajo y de industria de manera que el hombre no sea víctima de la riqueza; que la ganancia industrial no se haga a expensas del trabajo excesivo, y que el trabajador no sucumba en beneficio de la empresa. Estas no son ideas reformistas, ni tendenciosas; no pertenecen a ninguna escuela, ni a partido determinado. Amparan a todos y están escritas en el programa de todas las multitudes argentinas, cualquiera que sea su denominación, porque las consagra la Constitución nacional.

Sobre esta base de perfecta igualdad, todo el mundo puede aquí «trabajar y ejercer industria lícita», de acuerdo con las leyes que reglamenten el ejercicio de ese derecho. La amplitud del derecho resguarda y consolida el respeto social en que se funda. El trabajo que aplasta de fatiga al trabajador, no es el derecho constitucional, es el abuso de la sordidez. La industria que explota la energía vital hasta aniquilarla, no es la industria lícita, amparada por la Constitución, es obra de expoliación de esas empresas cuya avidez repudia la moral.

Luego, dentro de nuestra cultura jurídica cabe legislar sobre la libertad de trabajo y de industria, para que éste obtenga máximo rendimiento sin perjudicar la salud física y el ánimo vigoroso del empleado. Todas las legislaciones de

los pueblos civilizados han velado por que la industria prospere hasta el límite donde comienza el derecho del trabajador a prosperar también. Inspiradas esas legislaciones en los sentimientos humanitarios y en los bien entendidos intereses de la riqueza económica, han formado un cuerpo jurídico, cuya estructura y complejidad abarca todas las relaciones del trabajo y de la industria. A medida que esas relaciones concreten problemas del bienestar en nuestro país, constituirán lo que en las viejas civilizaciones se denominan: «cuestiones sociales».

Nuestro gobierno se ha mostrado celoso en generosidad y amparo de los intereses empresarios de todo género, en nuestro país. Ningún estado de la tierra podrá ostentar la historia de sus liberalidades propicias al éxito de las industrias establecidas con capitales extranjeros, como las mil leyes que el gobierno argentino ha dictado para enriquecer el comercio inmigrante. Muy especialmente, el «homo economicus» ferroviario ha sido dotado en nuestro país de todas las garantías y defensas legales que el ingenio jurídico y previsor del capital importado pudo requerir, para asegurar el dividendo y la estabilidad de la empresa. La industria, pues, se ha enriquecido para satisfacción de la eficacia económica de nuestra tierra y justo galardón de sus instituciones jurídicas. Es necesario, a su vez, que el trabajo tenga en el amparo jurídico del país igual celo, para que goce de igual eficacia que los intereses empresarios de la industria.

Especialmente en Inglaterra y Francia, sede capitalista y herramental de los ferrocarriles argentinos, se han dictado leyes de amparo de la vejez, de enfermedad, de invalidez, contra accidentes, y de retiros de los empleados en la industria de todo género de aquellos países. La que someto a la consideración de la Cámara, es una de las más antiguas y que más prósperos efectos ha producido en Europa. Al trasplantarla a nuestro suelo, no he hecho nada de original: he adaptado solamente.

Después de referir los motivos sociológicos, históricos, constitucionales y económicos que en todas partes se tuvo para sancionar leyes de jubilación

del empleado, bastará con lo dicho como fundamento del proyecto, reservándose los antecedentes de detalle y los datos estadísticos, para suministrarlos directamente a la digna comisión que lo estudiará.

Además, sea grato decir, que algunas empresas de ferrocarriles han organizado la institución de las jubilaciones para sus empleados. Aunque en forma rudimentaria y muy restringida, esos ensayos han producido benéficos efectos, lo que constituye base para definir la extensión y seguridad del proyecto que informo. Esas empresas han preferido establecer, ellas mismas, las cajas de jubilaciones con el carácter de oficinas particulares, en vez de obligar al empleado a garantizarse contra los riesgos de la vejez desamparada en las compañías de seguros. Se ha observado que las tarifas del seguro profesional son demasiado elevadas para el presupuesto de un empleado; además de que, como se ha dicho, estas compañías no buscan la humilde clientela empleadil para atraerla a los beneficios de la mutualidad empresarial.

En consecuencia, he preferido el sistema intervencionista del Estado, en combinación con el auxilio cooperativo de las empresas y con el pequeño aporte del interesado para organizar, en condiciones fáciles y sencillas, la caja nacional de jubilaciones para empleados de ferrocarriles.

Antes de ahora, con motivo de leyes de previsión social, se ha demostrado que hay «muchos trabajos que, aunque no efectuados por empleados del Estado, no dejan de ser «servicios públicos», en toda la fuerza de la palabra, y cuya interrupción es mucho más perjudicial para la seguridad pública que la de cualquier categoría de funcionarios administrativos: por ejemplo, la distribución del agua, el alumbrado en las ciudades, el servicio de los ferrocarriles, aun estando éstos en manos de empresas privadas. Corresponde, pues, que si el Estado equipara el servicio oficial de sus ministerios a los servicios públicos de los ferrocarriles, y ofrece a aquél las garantías contra el desamparo de la vejez, en virtud de la ley de solidaridad social, debe garantizar a los empleados de todos los ferrocarriles, jubilaciones justas y necesarias.

Es un deber que debe estipularse y financiarse por las empresas, el amparo del empleado leal y perseverante en sus servicios ferroviarios, y si en justicia los accidentes sufridos por el empleado deben formar parte de las previsiones y de los gastos generales de toda industria, conforme a lo que la ley alemana califica como «riesgo profesional»: con mayor razón debe asegurarse la tranquilidad en la vejez de un empleado que entregó la fuerza de su juventud y la perseverancia de la madurez de su trabajo en beneficio de la empresa. La vejez sin ahorros, «la vejez que sólo deja la perspectiva del hospicio o la, en ciertos sentidos más amarga, de ser uno una carga para sus hijos, es la pesadilla de todos los empleados.»

En el *wage fund* inglés se considera que, puesto que la vejez es un mal que puede ser previsto con mucha antelación y quien se deja sorprender por ella, sin haber tomado las debidas precauciones, merece el reproche de improvisor. Corresponde al Estado y a la empresa velar por el empleado cuyo sueldo de miseria o de abstinencia no le pudo prevenir de su vejez desamparada.

Sin entrar al examen fácil del cálculo que cada empresa debe hacer para amortizar cada año los servicios del empleado, es decir, para substituirlo por otro cuando la edad lo requiera, cálculo tan sencillo como el que en cada balance anual se hace para amortizar el desgaste, reparaciones y substitución del material de la empresa, anticipo la idea del sistema que adopto para las jubilaciones de los empleados de los ferrocarriles argentinos.

La libertad subsidiada belga, que autoriza al estado a subvencionar, con cuota igual o superior al que paga el empleado en su sociedad de socorros mutuos, deja sin ayuda a todos los improvisores, que sin duda son los más desgraciados, que no se asociaron al socorro mutuo. El estado dice: «ayúdate y te ayudaré».

La ley de 1909 inglesa, sin imponer nada a empleados y empresas, concede una pensión a todos los ciudadanos que llegados a la vejez se hallan sin recursos o sólo disponen de recursos insuficientes. Por esa ley, al anciano indigente se le asegura una jubilación mí-

nima. Este sistema, que fué adoptado antes en Nueva Zelandia, es más adecuado al propósito de la asistencia oficial, en casos generales, cuando el estado extiende las garantías de su protección a la vejez desvalida y honorable.

En Francia se instituyó la asistencia para la vejez indigente, aunque en proporciones más modestas que en Inglaterra. La ley francesa de abril de 1910 reproduce el sistema alemán, sobre las bases de seguro obligatorio, para todos los empleados, por medio de la retención de parte de su sueldo; de contribución igual de los empleados y empresas, de subvención del estado, de derecho a una pensión de retiro y de capitalización de las cotizaciones. En el sistema alemán, la empresa está encargada de hacer los pagos por cuenta de sus empleados, por medio de retenciones sobre su sueldo.

En Alemania, el seguro contra la vejez y la invalidez beneficia a 14 millones de empleados. Sus cajas dotales reciben anualmente 300 millones de marcos, de las empresas, de los empleados y del estado. A un millón de pensionados asciende anualmente la asistencia del seguro, cantidad que aumentará a medida que el tiempo pase y que el capital de varios miles de millones de marcos vaya paulatinamente aumentando, lo que hará disminuir las cotizaciones individuales.

En ambos sistemas se establece la edad del retiro, 65 en Francia, 70 en Alemania; en Francia la cotización es uniforme, en tanto que en Alemania se establece una escala de cotizaciones graduadas según los sueldos.

En el proyecto argentino figurarán esas bases substanciales, con las modificaciones necesarias que derivan de la naturaleza de nuestra economía industrial y del desarrollo que toma y tomará la industria ferrocarrilera en nuestro país.

Para resolver atinadamente la cuestión, es necesario tomar en cuenta tres elementos: número de empleados, suma de sueldos, duración del empleo; y como antecedente complementario, ganancia obtenida por la empresa, ya que nunca como esta ocasión, «el trabajo ha

sido y será la moneda con la cual los hombres han pagado todas las cosas», desde los tiempos del viejo Adán Smith.

Estimando las estadísticas últimamente publicadas por el ministerio de obras públicas, sobre los ferrocarriles en explotación en nuestro país, el número de sus empleados, comprendidos en esta denominación los obreros y empleados en general, asciende a 101.255, que ganan un total de 46.222.890 pesos oro. Entre aquellos, 5.322 pertenecen a la dirección, ganando 4.485.115 pesos de aquella moneda; 38.606, a vía y obras y telégrafo, y ganan 14.025.247 ídem, ídem; 28.053, de tráfico y movimiento, por 11.856.109 ídem, ídem; 29.274, de tracción y talleres, por 15.856.419 pesos oro.

En general, no existen categorías de empleos. El ascenso y el aumento de sueldo es arbitrario, prefiriéndose el extranjero al nacional, tanto para el empleo, como para otorgar ascensos y para estimular con recompensas y distinciones.

En el servicio de tráfico, prestado casi en su totalidad por nacionales, después de 25 años de permanencia en la empresa, son raros los felices que ganan mensualmente 250 o 300 pesos nacionales. En el de estaciones, el sueldo de los jefes varía de 90 a 270 pesos mensuales; el del personal subalterno, de 40 a 90 pesos.

Para calcular el tiempo en que el empleado de ferrocarriles puede humanamente prestar servicios a la empresa, sin que ésta atente a la vida y salud del empleado, corresponde previamente considerar el horario de esos servicios. Con muy señaladas excepciones, en general, el personal de empleados subalternos, presta al día, por lo menos, diez horas de trabajo a la empresa. Existen empleados, como el personal de estaciones, con horario de sol a sol, de 7 a. m. a 7 p. m.; o el alterno, del crepúsculo al alba, sin día franco, aunque con diez días anualmente de vacaciones.

Estos dos antecedentes del horario y su sueldo, recuerdan el estribillo de la antigua canción inglesa, que como ideal cantarán los empleados ferrocarrileros:

Eight hours to sleep,
eight shillings a day!...

Entretanto, veamos el renglón positivo de las empresas, que tanto entusiasmo al accionista. Seguiré la misma estadística oficial, durante los años que van de 1905 a 1909. En la cuenta de productos totales, de 71.594.919 pesos oro, en 1905, sube a 104.365.029, en 1909; sobre un capital invertido, de 626.651.570 pesos oro, en 1905, que con aumento a 899.262.374 en 1909, no está en relación con la ganancia que, de 32.198.825 pesos oro en 1905, aumenta a 42.375.469 ídem, ídem 1909, ya que los gastos, que en 1905 sumaban 39.396.094 pesos oro, en 1909 suben a 61.989.558 pesos oro. Para apreciar mejor esas cifras, debo recordar que la cosecha del año de 1905, hizo que el dividendo que, término medio, repartieron ese año las empresas fuera de 5.14 %, el mismo que en 1906 desciende a 4.95 %, en 1907 a 4.35, en 1908 repunta a 4.64, y en 1909, se afirma en 4.71 %.

Toda esa prosperidad ferrocarrilera no se ha producido *from hand to mouth*, como diría el europeo que la benefició. Fué la obra silenciosa, metódica y tranquila del empleado; fué el alma y el músculo humano que la hizo fecunda.

Ningún servicio administrativo, con excepción del policial, ni menos ningún trabajo económico de empresas industriales, puede equipararse al servicio del trabajo ferrocarrilero, en nuestro país. Con las diez horas diarias, durante todos los días del año, ¿cuántos días puede vivir humanamente ese empleado? ¿al cabo de cuánto tiempo ese hombre útil merece la recompensa humanitaria de su jubilación? ¿hasta qué edad ese empleado puede ser útil a la empresa?

Esos tres temas son tan sencillos como generalmente conocidos en nuestro país. Fueron resueltos varias veces, por haber sido estudiados detenidamente en nuestro congreso al tratar la ley de jubilaciones civiles y militares de la Nación, la incorporación de los empleados del Banco de la Nación y del Hipotecario nacional a la Caja nacional de pensiones y jubilaciones, en las numerosas reformas propuestas a la ley general, y por último, por cuanto tratadista de temas fáciles ha escrito algo en nuestro

Eight hours to work,
eight hours to play,