

o 18 de 1915

s momentos de  
órum, dice el

han retirado  
de la casa y  
nto para vo-

ámara a pa-

p m

## 16a. REUNION - Continuación de la 6a. SESION ORDINARIA

JUNIO 21 DE 1915

PRESIDENCIA DEL SR. D. ALEJANDRO CARBO

Y DEL DR. D. CELESTINO I. MARCO

### MINISTROS PRESENTES:

de obras públicas, doctor Manuel Moyano.

### DIPUTADOS PRESENTES:

Acosta, Aguirre (D.), Aguirre (R. M.), Albarracín, Alvear, Arancibia Rodríguez, Araya (P.), Aree, Atencio, Avellaneda (M. A.), Avellaneda (N. A.), del Barco, Barreras, Bas, Beltrán, Bonastre, Bravo, Cabanillas, Camaño, Canino, Carballido, Castillo, Coronado, Costa, Cúneo, Demarchi, Demaría, Dickinson, Drago, Echagüe, Echegaray, Frugoni Zavala, Gallo, García, Garzón, Giménez, Hernández, Horbe, Jaramillo, Justo, Lagos, Le Bretón, López Buchardo, Marchini, Marcó, Massa, Mela, Mora y Araujo, Nougés, Oliver, Olmedo, Ordóñez, Oyhanarte, Padilla, Palacios, Pastor, Paz, Pereyra Iraola, Pérez Virasoro, Pinedo, Redoni, Reibel, Repetto, Riu, Roca, Rojas, Rolón, Saavedra Lamas, Sanguier, Salas Oroño, Salvatierra, Santamarina, Semprino, Silveti, de Tomaso, de la Torre, Uriburu, del Valle, de Vedia, Veyga, Zaccagnini, Zeballos (E. S.).

### DIPUTADOS AUSENTES:

#### Con aviso:

Aldao, Araya (R.), Berda, Castellanos, Cevallos, Frey, Funes (Lindor), Funes (Lucio), Igarzábal, Jerez, Mariño, Márquez, Mena, Mihura, Noriega, Zavalía Guzmán.

#### Sin aviso:

Bejarano, Bercetche, Cafferata, Correa, Escobar, Gandolla, González Pérez, Leguizamón, Linares, Mercado, Morán, Paiz, Pesenti, Rothe, Sánchez Viamonte, Santillán, Saravia, Valdez, Varela, Vergara.

### SUMARIO

#### 1.—Peticiónes particulares.

2.—Proyecto de minuta de comunicación de los señores diputados Domingo Frugoni Zavala y Ricardo Aldao relativo a construcción de alcantarillas en los terraplenes de los ferrocarriles central argentino y provincial de Santa Fe.

3.—Proyecto de ley del señor diputado Alfredo L. Palacios sobre abolición de la pena de muerte.

#### 4.—Incidencia.

5.—Consideración sobre tablas del proyecto de minuta a que se refiere el número 2.

#### 6.—Integración de comisiones.

7.—Se vota la moción formulada en la sesión anterior por el señor diputado Antonio de Tomaso señalando día

para tratar la interpelación relativa a construcción del palacio de justicia.

#### 8.—Incidencia.

9.—Continúa la consideración del despacho de la comisión de legislación en el proyecto de ley en segunda revisión sobre jubilación de empleados ferroviarios.

#### 10.—Incidencia.

En Buenos Aires, a 21 de junio de 1915, a las 3 y 50 p. m., dice el

**Sr. Presidente.** — Continúa la sesión con asistencia de 61 señores diputados.

Se va a dar cuenta de los asuntos entrados.

### 1

#### PETICIONES PARTICULARES

El tiro federal de Resistencia (Chaco) solicita un premio para un concurso. — (A la comisión de peticiones.)

—La escuela-taller del sagrado corazón solicita un subsidio. — (A la comisión de presupuesto.)

—La biblioteca Sarmiento (Catamarca) solicita un subsidio. — (A la comisión de presupuesto.)

—Pedro Paggi solicita una subvención. — (A la comisión de presupuesto.)

—La liga de defensa comercial solicita la sanción de los proyectos de reforma de la ley de quiebras. — (A sus antecedentes.)

—La liga de defensa comercial solicita la sanción de las leyes que reglamentan la compra-venta de casas de comercio y sobre la entrega de cheques sin provisión de fondos en los establecimientos bancarios. — (A la comisión de códigos.)

—El guardián del convento San Francisco (Salta) solicita un subsidio. — (A la comisión de presupuesto.)

—Ciento ocho comunicaciones de empleados ferroviarios solicitan la sanción del proyecto sobre jubilaciones y pensiones de empleados ferroviarios. — (A sus antecedentes.)

#### SOLICITUDES DE PENSION:

Isabel M. de Calvo, Estela C. Passo, Carmen y Emilia Barrera, Mercedes Barrera V. de Fourcade, Elvira Araujo de Méndez, Josefa O. de Montes, Juana, María y Adela Ortiz Basualdo. — (A la comisión de peticiones.)

### 2

#### FERROCARRILES

##### PROYECTO DE MINUTA DE COMUNICACION

La honorable cámara de diputados de la Nación vería con agrado que el poder ejecutivo tomara en consideración el pedido de alcantarillas formulado por el congreso de comisiones de fomento del departamento San Cristóbal de la

provincia de Santa Fe, haciendo cumplir estrictamente de las empresas del ferrocarril central argentino y provincial de Santa Fe el decreto de 14 de abril de 1915, sobre construcción de alcantarillas y mandará construir a la brevedad posible todas las alcantarillas necesarias en los terraplenes del central norte en el departamento de la ciudad de Santa Fe, de acuerdo a las necesidades puestas en evidencia por las últimas inundaciones.

**Domingo Frugoni Zavala.** — **Ricardo Aldao.**

—Ocupa su banca en el recinto el señor ministro de obras públicas.

**Sr. Frugoni Zavala.** — Pido la palabra.

Con motivo de las extraordinarias inundaciones producidas el año pasado y a principios del corriente, el poder ejecutivo nacional dictó, en 14 de abril del año en curso, un decreto por el cual obligaba a las empresas ferroviarias a que hicieran las alcantarillas y los demás trabajos necesarios, que hubiesen impuesto las mismas inundaciones.

Ese decreto, señor presidente, a mi juicio, se basa en dos principios de orden público muy interesantes. Es sabido, señor presidente, que nadie tiene derechos irrevocablemente adquiridos contra una ley de orden público. Y en tal sentir las empresas no pueden escurrirse, para resistir el decreto del poder ejecutivo, en que sus planos fueron aprobados al tiempo de construirse los respectivos ferrocarriles. Hay además otro principio que escuda a los propietarios, —principio— virtualmente comprendido en la garantía constitucional a la propiedad y expresamente establecido en el código civil, y que ampara a todos los propietarios territoriales para reclamar la intangibilidad de los desagües naturales de sus predios; de donde resulta que las empresas ferrocarrileras no pueden, con los terraplenes, causar los perjuicios que están ocasionando en las campañas, obstruyendo el curso natural de las aguas pluviales.

Estos dos principios de orden público son los que informan el juicioso e interesante decreto del poder ejecutivo nacional. Pero se da el caso, señor presidente, de que nos llega una denuncia autorizadísima, según la cual el decreto del poder ejecutivo no es cumplido por dos empresas: por la provincial de Santa Fe y por la del ferrocarril central argentino.

Acaba de celebrarse en la colonia

Ceres un fomento, aprobadas rigirse al blicas, pa creto de l aquellas e

He vist los estrag ciones en tóbal, dep las comisi reunido en probar có habfa sido del ferroo las aguas metros de corrido to do aprecia cios causa Debo a que las c plimiento con su pr a las emp en la vía en las inn dos los se fenciar u por las a del centr trucción, llas neces hombres inundada Santa Fe de la cor del centr

Por la reputo de gencia la virtud pi quieran a tablas.

**Sr. Pre** drá en di cuenta de

El senado y

Artículo muerte. Art. 20.

al poder ejecutivo en 100.000 pesos una propiedad que estaba avaluada, a los efectos de la contribución directa, en 20.000. He afirmado, pues, una verdad irrefutable sin ningún comentario. Es exacto que el señor ministro me ha dicho personalmente que sintió desprenderse de su propiedad. ¡Puede ser que haya sentido desprenderse de ella, porque hubiera querido venderla en 200.000 pesos; pero eso no quiere decir que el señor ministro no haya defraudado al fisco pagando contribución por 20.000 pesos por lo que le vendió en 100.000!

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — ¡La suposición es una insolencia!

**Sr. Dickmann.** — La insolencia es del señor ministro al haber esta manifestación.

Ha pagado por 20.000 pesos la contribución directa por lo que valía 100.000; esa es la verdad, y al citarlo en la honorable cámara yo no hice ningún comentario, porque, en realidad, no lo necesitaba.

A propósito de este hecho, el señor ministro tiene la rarísima ocurrencia de invocar la solidaridad del estandarte socialista. ¡Pero, señor ministro!

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — Ya vino la frase; ¡ya tardaba!

**Sr. Dickmann.** — ... nuestra solidaridad es con los humildes, con los explotados, con los pobres, pero no con los poderosos de esta tierra, que defraudan al fisco pagando por veinte mil lo mismo que después le venden en cien mil!

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — Ya tardaba la frase del señor diputado. Yo no he hablado para él, sino para la cámara.

**Sr. Dickmann.** — ¡Yo tampoco hablo para el señor ministro, sino para la presidencia, para la cámara y para el país!

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — Yo también he hablado para la cámara, honrándome al dejar establecido ante ella la estricta verdad. (*Muy bien!*)

## 9

## JUBILACION DE FERROVIARIOS

**Sr. Presidente.** — A la orden del día, señores diputados.

Tiene la palabra el señor diputado por la Capital doctor de Tomaso.

**Sr. de Tomaso.** — La he pedido para hacer una breve rectificación a las afirmaciones y conceptos vertidos por los señores diputados Araya y Marcó, que han pretendido contestar a lo que anteriormente dijimos respecto a este proyecto de ley los diputados socialistas.

No ha sido con un propósito electoral, en el sentido vulgar de la palabra, que nosotros hemos atacado con tanto calor este proyecto de ley, y sobre todo el artículo 11, introducido por el honorable senado.

Lo hemos combatido porque el derecho a que ese artículo se refiere es de una importancia tan grande para el desarrollo de la vida social de nuestro país, que puede equipararse al valor que tiene el mismo voto libre, que tanto ha reclamado el partido de algunos de los señores diputados que están en favor de él.

En un país como el nuestro, donde la legislación social está todavía en embrión, donde tan sólo hay dos o tres leyecitas protectoras y en cambio hay serias leyes represivas, todo lo que se refiere al ejercicio de las libertades sindicales tiene una gran transcendencia histórica.

Y hemos atacado, también, con tanto calor ese artículo porque, en primer lugar, es completamente extraño al asunto en discusión, que es el de las jubilaciones y pensiones para los ferroviarios; y, en segundo lugar, nos alarma porque si él pasara, si se convirtiera en ley, tendría como todas las leyes una solidez y una rigidez muy grandes, al punto de que sería difícil suprimirlo después, y constituiría, como ya lo han insinuado algunos grandes órganos de publicidad, el punto de partida para una legislación más amplia sobre la materia. Y como nosotros deseamos, en materia de legislación y de política social, que el país progrese y no retrograde; como deseamos que sean derogadas las leyes que constituyen una vergüenza jurídica y social, por su carácter represivo y por el odio de clase en que están inspiradas; como deseamos, en cambio, que se sancionen las leyes humanas que ya tienen algunos pueblos de Sud América, que conceptuamos por diversos caracteres, más retardados, hemos combatido ese artículo 11, con la convicción y la firmeza que la cámara ha podido constatar.

Reunión

Por extraño hasta el punto de los asuntos comprenden por los señores tendiendo al mismo modo.

Nosotros de quienes fensa de ráneo les, era dical, no ha ciones seguras muchos en la señor que el sido la lencia.

El señor encontrado otros caso de bar que de hue presas

Ha i ya en tificar, ra en antecede una m los señ

El d compa no era interpretar a citar a manera la inte legisla

Las cosas toma y determ tan, y deraión de una que ci ferirse social razón

El en el 1915 el

Por otra parte, no tendría nada de extraño que hiciéramos de ese artículo, hasta cierto punto, una cuestión de partido, porque pensamos que en todos los asuntos de importancia en que se comprometen grandes principios de orden político y social, es obligación de los señores diputados de cada credo o tendencia definir su actitud, definiendo al mismo tiempo la actitud de su partido.

Nosotros hemos creído siempre que de quien menos debía esperarse la defensa del artículo 11, que es extemporáneo y ataca las libertades sindicales, era, precisamente, del partido radical, que se dice popular; partido que no ha confesado en las últimas elecciones sus ideas en ese sentido y que, seguramente, habrá desilusionado a muchos de sus electores, sobre todo en la ciudad de la cual proviene el señor diputado Araya, pues es sabido que el Rosario en los últimos años ha sido la ciudad huelguista por excelencia.

El señor diputado Araya pretendía encontrarnos en contradicción con nosotros mismos, trayendo al debate el caso de una ley australiana, para probar que allí se reprimía el derecho de huelga para los obreros de las empresas de transportes.

Ha incurrido el señor diputado Araya en un error que yo pretendo rectificar, porque no desearía que quedara en esa forma, sin comentario, ese antecedente citado por él, dejando así una mala impresión en el espíritu de los señores diputados.

El diputado Araya, que decía a mi compañero el electricista Cúneo que él no era doctor y no sabía comentar ni interpretar las leyes, ha probado, al citar aquí esa ley australiana de una manera escueta, que no sabe hacer la interpretación y comentario de una legislación.

Las leyes, señor presidente, no son cosas abstractas; son siempre el síntoma y la expresión de un estado social determinado, del medio en que se dictan, y no es posible tomar en consideración un texto de ley, sobre todo de una ley tan importante como la que citaba el señor diputado, sin referirse a los antecedentes y al medio social en que rige para comprender su razón de ser y su significado.

El estado australiano de Victoria, en el cual se dictó el 22 de mayo de 1912 el texto de ley cuyo artículo 30.

citaba el señor diputado y que prohíbe la huelga ferroviaria, es un estado que se encuentra en una situación política y social por cierto muy distinta a la de la República Argentina.

Se trata de un estado en el cual los ferrocarriles pertenecen a la comunidad, hecho de la más alta importancia, que el señor diputado Araya, a pesar de habérselo yo advertido en una interrupción cuando citaba la ley, parece no haber comprendido lo suficiente. Es un estado cuyo cálculo de recursos para 1910-1911, por ejemplo, era de 9.200.000 libras esterlinas, figurando las entradas de ferrocarriles como el rubro principal, con un valor de 4.887.000 libras esterlinas, algo así como la mitad de los recursos.

Es un estado en el cual el principal capítulo de gastos públicos lo constituye también la inversión referente a ferrocarriles, relativa a salarios y al pago de materiales.

Es un estado en el cual el gobierno está en manos de la clase trabajadora, la cual vota con un porcentaje desconocido en Europa y en América, a tal punto que en las últimas elecciones de renovación de las cámaras australianas, en septiembre de 1913, el candidato a senador del partido liberal obrero en Victoria, cuya población era en 1911 de 1.315.551 habitantes, la cantidad de 265.623 votos, y el candidato obrero, triunfante 299.117 votos.

Si esto es así, señor presidente, no se puede aducir ese texto de ley como una razón o antecedente para que nosotros votemos el artículo 11, injertado por el Senado.

Yo, que soy partidario de las más amplias libertades sindicales, que llevo hasta admitir el derecho de asociación para todos los funcionarios del estado, declaro que votaría para la Argentina un texto de ley como el que existe en el estado australiano de Victoria si los ferrocarriles fueran del estado y no de compañías privadas, que no sufren ni siquiera un contralor en su misteriosa contabilidad; si nuestro país tuviera una cámara de diputados en la cual hubiera setenta, ochenta o cien representantes socialistas u obreros; en una palabra, si hubiera aquí condiciones políticas y sociales completamente distintas de las existentes y si estuviera el estado, por eso mismo, en condiciones de resolver en cualquier

momento, por medio del ejecutivo o del parlamento, toda cuestión que se refiriera a las condiciones del trabajo de los obreros empleados en una industria que pertenece a la comunidad.

Me parece que esta circunstancia es lo suficientemente clara y fundamental como para demostrar que se incurre en un error — y digo error para no emplear otro término molesto — al traer a discusión, como un antecedente que justifique la aprobación del artículo 11, esta ley australiana, del estado de Victoria.

En los países que tienen semejanza con el nuestro en cuanto al régimen de los ferrocarriles, en los países cuyos ferrocarriles no son de propiedad del estado sino de empresas particulares, que no tienen más preocupación que la del dividendo — como es lógico, por otra parte, dado el carácter exclusivamente capitalista de esas empresas, para las cuales la noción del interés social es completamente extraña — en tales países, digo, no se ha olvidado esa situación cuando se ha tratado de legislar con respecto al derecho de asociación, al derecho de huelga y a todas las otras cuestiones que surgen del ejercicio de esos derechos.

Así, por ejemplo, Inglaterra, país cuyos ferrocarriles son de propiedad privada, se ha dado una legislación amplia y liberal, que se ha ido rectificando, en sentido progresivo, en el transcurso del tiempo, desde 1871 en que se dictó la primera ley general referente a asociaciones gremiales. La ley de 1906, que ha sido ya recordada en uno de sus artículos por el señor diputado Bravo, establece, por ejemplo, una prescripción tan liberal e importante como ésta, que quiero citar como otro antecedente más para justificar nuestra oposición al artículo 11. "El acto hecho en virtud de una convención o convenio — dice — entre dos o más personas para provocar o prolongar un conflicto industrial, no podrá ser perseguido sino cuando sea susceptible de pena, abstracción hecha de ese convenio."

Y el artículo 20. agrega: "Será legal para una o varias personas que actúen por sí o en nombre de la *trade-union* de un patrón aislado o de una razón social, con el fin de provocar o de prolongar un conflicto industrial, llegarse a la proximidad de una habitación, de

un sitio de trabajo o de un lugar en que una persona resida, trabaje, comercie o se encuentre, para obtener de esa persona o comunicarle pacíficamente informaciones o para inducirle pacíficamente a trabajar o a abstenerse de trabajar."

Consagra, pues, la ley inglesa, como una garantía del derecho de huelga establecido en otro artículo de la misma ley, el derecho de propaganda en favor de los huelguistas, quienes pueden ejercerlo en las proximidades mismas de los sitios de trabajo a fin de realizar presión moral en favor del abandono de las tareas.

En Portugal, cuyos ferrocarriles son también de propiedad privada, señor presidente, poco tiempo después de la revolución que implicó una transformación radical en la administración y en la política del país, y, por lo tanto, en los modos de ver en estas cuestiones, se dictó el decreto de 6 de diciembre de 1910, cuyo artículo 10. dice: "Queda garantizado, a los obreros como a los patronos, el derecho de coligarse para la cesación simultánea del trabajo." En su artículo 40. establece para los casos de huelga de ferrocarrileros o de otros servicios públicos una prescripción muy racional, que es la obligación de dar aviso, por parte de patronos u obreros, con 8 o 12 días de anticipación. Y el 80. dice que "las manifestaciones que tengan por fin exclusivo promover, sostener o disolver una coalición patronal u obrera, son enteramente libres, salvo la observancia de las disposiciones sobre el derecho de reunión." Es decir, que no solamente se consagra el derecho de huelga, con la libertad más amplia, sino que se establecen también garantías en cuanto al ejercicio práctico de ese derecho, que se exterioriza generalmente, no sólo con la simple abstención del trabajo, sino también con manifestaciones populares tendientes a hacer presión moral sobre los trabajadores y sobre la misma opinión pública.

Yo he citado, señor presidente, en mi breve exposición primera, tres leyes de estados norteamericanos, que parece que el señor diputado Araya ha considerado como antecedentes de poco valor, seguramente porque se refieren a estados particulares. Debo advertir que no hay en Estados Unidos ninguna legislación federal referente al derecho de huelga de los empleados ferroviarios. Sobre esta materia, como

sobre toda la materia referente al trabajo, han legislado los estados particulares por su cuenta exclusiva, aunque casi todos inspirados en la misma orientación. El texto que yo cité, del estado de Pensylvania y que reconoce el derecho amplio de huelga para todos los trabajadores en una forma muy explícita, se refiere a un estado que tiene, según el censo de 1910, 7.663.111 habitantes, es decir, una población casi tan grande como la de la República Argentina. Y otro de los estados industriales de aquella gran federación, el estado de Nueva Jersey, cuyo texto legal reconociendo el derecho de huelga trajo también al debate, tiene una población de 2.577.167 habitantes.

Quiero agregar ahora, para completar aquella enumeración, la ley de 21 de abril de 1913 del estado de Minnesota, cuyo artículo 10. dice que "los particulares, las corporaciones y los agentes o funcionarios de una sociedad o corporación no pueden concertarse para impedir que un particular obtenga trabajo, o hacerlo despedir por el motivo de que haya participado en una huelga". Garantiza, pues, las consecuencias ulteriores de la huelga para los huelguistas. El artículo 20. de la misma ley dispone que "esas personas o corporaciones no pueden exigir al empleado, como condición del contrato de trabajo, un escrito relativo a su participación en una huelga". Ningún obrero puede, por lo tanto, convenir con su patrón que se abstendrá en lo futuro de tomar parte en un movimiento gremial.

El estado de Texas, señor presidente, por su ley de 27 de mayo de 1899 consagra también, en su artículo 10., el derecho de asociación y, en su artículo 20., protege, en términos muy claros, su consecuencia natural: el derecho de huelga. Dice así: "No se podrá considerar como ilegal de parte de los miembros de esas asociaciones, el hecho de excitar o tratar de excitar, por medios pacíficos y legales, a aceptar un convenio determinado, obligando desde ese momento a dicha persona a entrar a otra ocupación o a abandonar o interrumpir la ocupación en la cual estuviere empleado."

La ley de 3 de marzo de 1899, del estado de Washington, se refiere, por fin, a otra manifestación de las ulteriores que puede tener para los

trabajadores una huelga. Es bien sabido que, a menudo, después de las huelgas, los patrones se concertan entre sí para tornar imposible la vida a los directores de los movimientos gremiales, a los obreros que se hayan distinguido por su capacidad y entusiasmo en el movimiento contra esas empresas, haciendo circular entre ellas las llamadas "listas negras" que ponen casi al margen de la sociedad y en el *index* a esos obreros. La ley de Washington, que por otra parte establece lo mismo que disponen casi veinte estados norteamericanos, castiga, en su artículo 10., a los que "hagan circular listas, o por cualquier otro medio tiendan a influenciar o a indisponer el espíritu del empresario contra la persona del obrero, que busca una ocupación, o con el propósito de hacer despedir una persona ocupada por una sociedad de ferrocarriles u otra compañía o corporación".

Y para terminar con esta enumeración, quiero referirme a la legislación del Canadá, la cual ha tocado muy tangencialmente el diputado Bravo y que, a mi juicio, tiene particular importancia, por tratarse de un país que presenta similitudes de diverso género con la República Argentina. Tiene el mismo carácter agrícola que nuestro país; tiene una extensión casi tan grande como la República, y tiene, por fin, un régimen de ferrocarriles idéntico al nuestro: los ferrocarriles en el Canadá son propiedad de empresas particulares.

En el Canadá han legislado respecto de las huelgas, señor presidente, con un criterio muy amplio y adelantado. No han prohibido la huelga porque no han querido quitar a los empleados de esas compañías particulares la posibilidad de utilizar, como último recurso, esa arma para defenderse y para elevar sus condiciones de salud y de vida. Han dictado disposiciones y reglamentaciones tendientes a prevenir, por medios pacíficos, legales y conciliatorios, que se produzcan estas huelgas, que son siempre, como no lo negamos nosotros, manifestaciones destructivas. Así lo establece la ley de 10 de junio de 1903 del Canadá, relativa a los conflictos entre las compañías de ferrocarriles y sus empleados.

La ley fue precedida de unos considerandos que vale la pena recordar, señor presidente, por el espíritu gene-

roso y sereno en que están concebidos. Dice así: Considerando que es posible que de tiempo en tiempo sobrevengan entre las compañías de ferrocarriles y sus empleados diferencias que pueden, si las partes rehusan entenderse, convertirse en huelgas o en desocupación forzosa; considerando que la huelga o la desocupación forzosa en los ferrocarriles pueden perjudicar el servicio regular del transporte de bagaje, pasajeros y mercancías y obstaculizar el comercio interior y exterior del país, a causa del mal estado de las líneas, poner en peligro la vida y la seguridad de los viajeros y empleados y ocasionar, de otras maneras graves perjuicios, tanto al comercio como a los particulares, es oportuno facilitar el arreglo de esos conflictos".

Ese es el papel que se ha trazado el estado canadiense frente a las empresas, frente a los obreros y a los conflictos que se plantean; se ha arrogado el papel de amigable componedor, el papel de un conciliador animado de buena voluntad.

Por el artículo 30. de esa ley se establece que cuando haya un conflicto entre patronos y empleados de ferrocarriles y que se considere que las partes son incapaces de resolverlo de una manera satisfactoria, se puede, a demanda de parte, o del concejo municipal a quien concierna directamente el conflicto, o de oficio, ordenar la realización de una encuesta, nombrando una comisión de tres personas, compuesta por una persona que pertenezca a la organización gremial, por una persona que designen los patronos y por otra que nombren las dos partes si se ponen de acuerdo, para que haga una investigación sobre las causas del conflicto. Esa investigación se publica por resolución oficial en los diarios, para que el público se entere de todo lo que se refiere al conflicto. Y con esa documentación, recogida de buena fe y de una manera amplia, el ministerio trata de interponer sus buenos oficios para evitar que estalle una huelga particularmente perjudicial, como lo es la de los obreros de un servicio público.

En el mismo espíritu está concebida la ley canadiense de 22 de marzo de 1907, que amplía esas disposiciones para industrias o explotaciones que se refieren a servicios públicos de importancia, como la minería, la navegación, los telégrafos, etcétera.

Es decir, pues, que no se prohíbe la huelga, sino que se trata de intervenir entre las partes en conflicto para estudiar las causas de la diferencia y prevenir el conflicto de una manera amigable. Y si esos oficios no dan ningún dato consignados en el boletín ción que puede haber durado un cierto tiempo, entonces quedan los obreros en la situación de apelar para su defensa al arma que ellos conceptúan más eficaz: a la huelga.

Es así que desde el 23 de marzo de 1907 hasta el 21 de marzo de 1913, según datos consignados en el boletín del ministerio del trabajo de Francia, el departamento del trabajo del Canadá recibió 145 solicitudes de encuesta de parte de patronos y obreros, que se referían a 186.500 trabajadores o empleados. De esos 145 conflictos, 18 no pudieron ser resueltos por la intervención amigable y conciliadora del gobierno y después del estudio de la cuestión estalló la huelga. Y es interesante este dato: de los 18 casos en que no se pudo resolver amigablemente el conflicto y estalló la huelga en último extremo, 11 se referían a los obreros empleados en la industria de la minería, uno a trabajadores de los tranvías y 6 a obreros o empleados de ferrocarriles.

Yo desearía que en mi país, para evitar las huelgas de ferroviarios, se dictaran disposiciones tan liberales y tan inteligentes y previsoras como esta del Canadá; que el estado argentino se diera el papel de un componedor amigable, que interviene entre las partes, averigua los fundamentos que cada una aduce en favor de su actitud y trata de encontrarle a la cuestión una solución pacífica y legal pero que no coarte, que no imposibilite a esos trabajadores el ejercicio del derecho de huelga, si llegado el caso, después de tentativas infructuosas y estériles de conciliación amigable, ellos creen necesario usar de esa arma para defender sus intereses.

El señor diputado Marcó cantó una loa al artículo 11, señor presidente, en forma tal que me hizo dudar a mí, al escucharlo, del texto de ese artículo, que ya había leído tantas veces. Lo voy a leer una vez más a la honorable cámara, para mostrar cómo es inexplicable el optimismo que a su respecto ha mostrado el señor diputado, miembro de la mayoría de la comisión.

Dice el artículo: "Los empleados u obreros que voluntariamente abandonen sus servicios o los presten de mo-

do que  
continú  
cha de  
derados  
deberán  
do el d  
a las j  
etcétera

Me p  
los tra  
creen  
instanci  
contra  
sas o  
alto o  
esta ley  
les hace  
nero qu  
cuento

He a  
lo era  
bilación  
ría de  
vadores  
este ar  
se incl  
orgánico  
ría y e  
mismo  
de lógi  
ren pro  
ga para  
lo men  
de una  
garanti  
bajo, y  
guna f  
para no  
pleados  
de fer  
torios  
tuación

El s  
bién e  
mesa  
tudios,  
indicar  
blecer  
mo, el  
jubila  
Dijo, e  
este p  
vés de  
zontes  
del tra

Yo  
gislaci  
muy n  
pequeñ  
un esp  
nos, s

do que interrumpan o perturben la continuidad y regularidad de la marcha de los ferrocarriles, serán considerados como *separados del servicio* y deberán ser *substituidos*, perdiendo todo el derecho que hubieran adquirido a las jubilaciones, pensiones o retiros, etcétera."

Me parece que el texto es claro. Si los trabajadores se ven obligados o creen necesario realizar en última instancia una huelga para defenderse contra las mezquindades de las empresas o para conseguir un salario más alto o una mejor jornada de trabajo, esta ley los coloca fuera del servicio y les hace perder todas las sumas de dinero que hubieran pagado con el descuento mensual en sus salarios.

He afirmado también que el artículo era extemporáneo, tratándose de jubilaciones y pensiones. Yo me explicaría de parte de los diputados conservadores y reaccionarios la defensa de este artículo o la proposición de que se incluyera cuando tratáramos la ley orgánica de ferrocarriles. Me explicaría y exigiría de ellos, dentro de ese mismo espíritu reaccionario, un poco de lógica. Les diría: si ustedes quieren prohibir por este artículo la huelga para los ferroviarios incluyan, por lo menos, en la misma ley, desde ya y de una manera permanente, textos que garanticen buenas condiciones de trabajo, y den al mismo tiempo, en alguna forma práctica, ciertas garantías, para no dejar á los obreros y á los empleados de esas empresas particulares de ferrocarriles manejadas por directores que están en Londres, en una situación de esclavitud.

El señor diputado Araya habló también en forma optimista de esta promesa de ley, que no dispone sino estudios, que promete una jubilación sin indicar cuál será su monto y sin establecer tampoco cuál será el mecanismo, el régimen en virtud del cual esa jubilación ó pensión ha de acordarse. Dijo, entre otras cosas, que él veía en este proyecto de ley una puerta a través de la cual se podían presentar horizontes más amplios para la legislación del trabajo.

Yo creo, señor presidente, que la legislación futura del trabajo ha de ser muy menguada, muy miserable y muy pequeña, si ha de estar inspirada en un espíritu y en criterios tan mezquinos, si ha de pasar por esta puerta,

si ha de venir después de una ley de jubilaciones y pensiones que contenga el artículo 11.

Nosotros pedimos que la cámara respete su sanción anterior. Este artículo ha sido injertado por el cuerpo más conservador que existe en el mecanismo político argentino. La cámara se ha renovado en parte después de las últimas elecciones y ha de seguir renovándose en las elecciones sucesivas. Cada vez más, el contacto entre los diputados y la masa popular, con toda su diversidad de intereses, ha de ser más íntimo; cada vez más el reflejo de los intereses sociales en esta cámara ha de ser más fiel. Se irá acentuando así una diferencia entre la cámara de diputados, representante del pueblo, elegida por elección directa y popular, y el senado, elegido por las legislaturas, y cuyo carácter conservador y reaccionario parecerá tan evidente que será necesario organizar contra él una campaña como la que los trabajadores ingleses han organizado contra la cámara de los lores en Inglaterra, para impedir que ese cuerpo sea la tumba donde mueren las buenas iniciativas que surgen en la cámara y evitar que injerte en nuestros textos de leyes artículos como éste, que están oliendo demasiado a ley social.

De manera que si realmente quiere la cámara, como lo quiere el diputado Araya, que este proyecto de ley sea un auspicio de mejores cosas, una avanzada de una buena legislación social, debe eliminar de él todos los artículos restrictivos y odiosos, entre los cuales ninguno tan odioso — y lo repito con plena conciencia del término — ninguno tan inmoral como este artículo 11, que quitaría a los trabajadores la única garantía que ahora tienen, ya que carecemos de una legislación referente a ferrocarriles, sin darles, en cambio, sino la promesa de que una comisión estudiará la manera de organizar las jubilaciones y pensiones.

Nada más.

Sr. Cantilo. — Pido la palabra.

Dos tan sólo, señor presidente, para hacer constar la imposibilidad material en que se ha encontrado el señor diputado Araya para concurrir a la sesión de hoy, y para llamar la atención de la honorable cámara sobre los doscientos telegramas más o menos, algunos con numerosas firmas, que han sido remitidos por los ferroviarios a la honorable



cámara adhiriendo al proyecto que se debate. Y asimismo para rogar a la secretaría quiera dar lectura de un telegrama recibido por el señor diputado Araya, que acabo de entregar.

**Sr. de Tomaso.** — Amplío la indicación del señor diputado pidiendo a la secretaría tenga la gentileza de informarnos cuántas firmas hay al pie de esos 98 telegramas; porque tengo entendido que algunos tienen cuatro firmas, y es interesante saber qué masa de opinión representan.

**Sr. Presidente.** — Va a ser muy difícil contestar inmediatamente a esa pregunta, señor diputado.

**Sr. Cantilo.** — El telegrama que pido que se lea está firmado por personas que representan a los ferroviarios de Córdoba. Firman el presidente, el secretario y los que desempeñan los cargos principales de la asociación.

Por otra parte, entiendo que son más de 98 los telegramas recibidos, y que en los últimos días han llegado cerca de 200, según informes que me ha suministrado la secretaría hace un momento.

**Sr. Secretario Zambrano.** — Eran 98 al entrar a sesión mientras se leían los asuntos entrados se completó la cifra de 109, y aún acaba de llegar uno, erróneamente remitido al honorable senado.

Son entonces 109, cuyo término medio de firmas puede calcularse de 15 a 20. Algunos tienen hasta 50, pero otros, en cambio, tienen muchas menos.

**Sr. Cantilo.** — Pediría que se leyera el telegrama a que me he referido.

**Sr. Presidente.** — Se va a leer.

—Se lee:

"Doctor Rogelio Araya. Ferrovianos agradecidos íntimamente por su elogiada actitud y brillante defensa proyecto jubilación. Esperamos que contenido del artículo once no ha de ser óbice para que no se sancione ley, puesto que en todo tiempo podrá ese alto cuerpo introducir las modificaciones que su ciencia y prudencia le aconsejen. En este sentido nos hemos dirigido también a los señores diputados Dickmann y de Tomaso, quienes esperamos que concluirán por reconocer la necesidad de sancionar esta ley sin más demora, consecuentes con su reconocido altruismo cuando como ahora se trata de la salvación del gremio más importante con que cuenta la nación. Salúdanle respetuosamente: Ramón Ferreira, presidente; Miceno Aramburu, secretario; Ramón A. López, tesorero; Ricardo

Mandolini, prosecretario; Alfredo A. Ortiz, Pedro E. Díaz, F. Metayer, Eufemio Usabel, Milán G. Pavovich y M. Rodríguez, vocales."

**Sr. Dickmann.** — Pido la palabra.

También yo he recibido un telegrama concebido más ó menos en los mismos términos; pero debo declarar a la honorable cámara que he tratado de averiguar de qué organización de ferroviarios procedía ese telegrama, y después de indagaciones minuciosas no he podido conseguir saber qué entidad colectiva, qué sociedad gremial, qué sindicato representan las firmas que aparecen al pie del telegrama, con el nombre de presidente, tesorero y vocales. Por lo tanto, no le he dado mayor importancia, considerando que era un telegrama formulado por algunas personas que tienen el deseo de que se sancione la ley, pero que no representan ninguna entidad colectiva de los ferroviarios argentinos.

Los firmantes son tres o cuatro, los mismos que subscriben el telegrama dirigido al señor diputado Araya.

**Sr. Bas.** — Pido la palabra.

Comprendo que la honorable cámara está fatigada, más todavía que fatigada, hastiada con este prolongado debate. No se alarme, sin embargo, porque a pesar de que pudiera creerse que habría de ocupar varias horas para rebatir a nombre de la comisión las observaciones expuestas en la discusión de varios días, he de limitarme a muy pocos minutos, porque entiendo que la cuestión ha sido sacada completamente de su objetivo fundamental, en debates completamente extraños a la misma; y creo que ha llegado el momento, ya que ha de votarse, de que se fije con precisión ante la honorable cámara la cuestión a resolver.

Por de pronto, señor presidente, en las tres cuartas partes de los largos discursos y frondosidades oratorias que hemos escuchado en los últimos días, se nos ha hablado del derecho general de coalición y de huelga de los obreros, cuestión que no se encuentra en debate, ni es abordada en forma alguna en el despacho de la comisión. Igualmente se ha hablado de la calificación como delito a la huelga de ferroviarios, cuestión que tampoco se encuentra en discusión, porque el artículo 11 en parte alguna hace tamaña calificación, ni mucho menos establece penalidad para la huelga.

La única cuestión a resolver, señor presidente, dentro del concepto del artículo 11, es si los empleados y obreros ferroviarios que abandonan *voluntaria e injustificadamente el servicio*, a juicio de un tribunal mixto que la misma ley constituye, y cuando ese abandono perturbe fundamentalmente la marcha de los ferrocarriles, paralice el correo, el transporte de la producción, etcétera, etcétera, si esos empleados, digo, son absolutamente irresponsables por el abandono del trabajo que tales perjuicios produce a las empresas ferrocarrileras y a la vitalidad del país; o si, por el contrario, señor presidente, *ante este hecho, ante la cesación voluntaria del contrato del trabajo*, la ley debe reconocerlo como tal, y aceptándolo en todas sus consecuencias, privar a esos empleados ferroviarios de los beneficios que les acordaba esa ley de privilegio, perdiendo la jubilación y los aportes entregados a la caja, precisamente porque una ley de privilegio creaba a los ferroviarios esa situación en razón del servicio público que prestan, obligando a las empresas y al público a contribuir al pago de su retiro, creando un impuesto como se establece en el artículo 6 de esta ley.

El resolver la honorable cámara esta cuestión en el primero de los sentidos indicados rechazando el artículo 11, o sea declarando la absoluta irresponsabilidad de los empleados y obreros ferroviarios en los casos indicados, significaría aceptar el principio sostenido por el señor diputado Dickmann respecto al *contrato de trabajo*, o sea, la absoluta falta de obligación en los obreros de cumplirlo, sin perjuicio del deber ineludible de los patronos de satisfacer todas las obligaciones contraídas a su respecto.

Puede la honorable cámara disentir sobre la oportunidad o sobre el concepto fundamental de esta ley; puede haber diferencias de criterio sobre el modo de proveer a la formación de la caja, sobre las personas y las proporciones en que deben hacerlo; pero, señor presidente, lo único que la honorable cámara no puede hacer, sin grave responsabilidad, es adoptar el criterio demoleedor que significaría el rechazo del artículo 11 en el sentido de aceptar el criterio señalado por el señor diputado Dickmann, en representación del partido Socialista, de la *unilateralidad* de

los compromisos y obligaciones en los contratos entre patronos y obreros, sea cuales fueren las consecuencias y perjuicios que cause a los patronos la falta de cumplimiento por parte de los obreros a las obligaciones contraídas.

Las mismas empresas, señor presidente, que aunque parezca mentira, en este momento se afanan en toda forma por el rechazo del artículo 11 de la ley, porque creen ver en ésta la única manera de paralizar indefinidamente su sanción, no comprenden toda la gravedad que significa el preceiente de aceptar ese criterio unilateral en las obligaciones que nacen de los contratos, y que mañana serán ellas las primeras en soportarlo de una manera realmente gravosa y perjudicial a sus intereses, cuando esta honorable cámara aborde el estudio—lo que no ha de tardar mucho tiempo—de las leyes sociales, en que tanto entran en juego las relaciones de los patronos con los obreros, y las obligaciones recíprocas de los contratos entre ellos.

Bien, señor presidente; planteada la cuestión dentro de ese concepto fundamental, yo no puedo dudar ni por un momento cual ha de ser el voto de la honorable cámara; yo no puedo ni debo suponer que, porque se crea que esta ley es inoportuna—en cuyo caso correspondería una moción categórica de aplazamiento—la honorable cámara vaya a sentar principios tan fundamentalmente erróneos y demoleedores de la sociedad actual y de los contratos necesarios para su subsistencia.

Hecha, señor presidente, esta ligera observación con el fin de precisar...

**Sr. de Tomaso.** — ¿Me permite una interrupción el señor diputado, con permiso de la presidencia?

**Sr. Bas.** — Sí, señor diputado.

**Sr. de Tomaso.** — El artículo 11 ha sido introducido por el senado; no estaba en el texto primitivo del proyecto aceptado por esta cámara. ¿Quiere decir eso que la cámara al votar un proyecto de ley en que no estaba el artículo 11, aceptaba esos principios revolucionarios que tanto alarman al señor diputado?

**Sr. Bas.** — ¡Absolutamente!

**Sr. de Tomaso.** — Bueno; nosotros proponemos que las cosas vuelvan al estado en que salieron de esta cámara. Nada más.

**Sr. Bas.** — Voy a contestar con el

mayor placer la observación del señor diputado.

El hecho de que la honorable cámara no incluyera ese artículo al dictarse la ley primitiva, no significa de ninguna manera que no estuviera de acuerdo con ese concepto; y precisamente el que habla, como miembro informante de la comisión, lo dijo en esa oportunidad. Dije más o menos estas palabras: nosotros no podemos aceptar, de acuerdo con el pensamiento del señor diputado doctor Carlés, que los empleados y obreros ferroviarios vayan a incorporarse a la caja nacional de jubilaciones y pensiones, porque no es posible que empleados dependientes de la Nación, o sea empleados públicos, se encuentren sometidos a idéntica ley que los empleados pertenecientes a empresas privadas; debe haber una ley diferente y un criterio distinto. Y agregaba: no podemos, como sucede hoy con la ley de la caja nacional de jubilaciones, que cuando un empleado es destituido pierde todos sus derechos a la jubilación, aceptar ese principio cuando se trate del empleado de una empresa privada, despedido de su puesto; pero esto no quiere decir que vamos a sostener nosotros que las empresas privadas están obligadas a mantener en su puesto a empleados que causen perjuicios a sus intereses o al servicio público, pero sí reclamar una legislación especial con el objeto de que un empleado particular despedido por causas que a juicio de la empresa significaran una perturbación a sus servicios sea sometido en seguida a la apelación de un tribunal mixto que podría ser la misma comisión de la caja.

Ya ve, entonces, el señor diputado cómo no había diferencia de concepto.

Ahora bien: el hecho de que la cámara entonces pensara que el artículo debiera sancionarse en esta o en aquella oportunidad, no significaba pronunciarse sobre la cuestión misma, y por consiguiente, a este respecto, no había una diferencia fundamental.

Ahora, rechazar el artículo 11, importa, vuelvo a repetirlo, aceptar el principio de la doctrina socialista, consagrado por el señor diputado Dickmann, o sea la unilateralidad de las obligaciones en los contratos entre patronos y obreros.

Sr. de Tomaso. — Significa dejar las cosas como están actualmente; aho-

ra no hay ninguna ley que prohíba las huelgas, y el mundo no se viene abajo.

Sr. Bas. — Significaría pronunciarse en una forma inconveniente respecto al principio que el artículo consagra, concepto que yo espero ha de primar en el criterio de la cámara.

Sr. Dickmann. — ¿Me permite una interrupción?

Sr. Bas. — Sí, señor.

Sr. Dickmann. — A propósito del contrato...

Sr. Presidente. — La presidencia no ha permitido la interrupción al señor diputado.

Sr. Dickmann. — Con permiso del señor presidente.

Sr. Presidente. — Muy bien.

Sr. Dickmann. — A propósito del contrato y del trato de trabajo, ¿cree el señor diputado Bas que cuando un obrero desocupado, sin salario, con su mujer y sus hijos tal vez padeciendo hambre, se entrega al patrón, indefenso, quien lo toma cuando quiere y lo despide también cuando quiere, cree, repito, el señor diputado Bas que no hay unilateralidad de parte de uno de los contratantes? Esto es evidente, y no podemos, entonces, hablar en este sentido de contrato de trabajo.

Por otra parte, el señor diputado Bas habla de los huelguistas y de las huelgas, como si fuera un placer hacer huelgas. Ya la pena la llevan los huelguistas en la falta de trabajo con la falta de salario; ningún padre de familia quiere abandonar el trabajo y verse privado del salario; la penalidad está en el hecho mismo, y el señor diputado, comprendiendo toda la gravedad del artículo 11, nos da razón, porque lo hemos discutido durante tres sesiones, porque queremos salvar el principio, el antecedente, ya que demostramos que la ficción jurídica del contrato de trabajo no existe en la realidad de los hechos, ni se puede aceptar con un criterio social lo que es estrechamente jurídico.

Sr. Bas. — Las palabras del señor diputado me ratifican más aún en mi pensamiento anterior, señor presidente: que los señores diputados socialistas hacen perfectamente bien en sostener el rechazo del artículo 11; dentro de ese su criterio unilateral, les co-

responde hacerlo. Pero como yo tengo la esperanza de que la mayoría de la cámara no esté de acuerdo con ese concepto ni con el criterio de los señores diputados, es que me hago la ilusión de que los empleados y los obreros de los ferrocarriles van a tener el placer, esta misma tarde, de ver sancionada definitivamente la ley que tanto ansían.

Planteada, entonces, la cuestión en estos términos tan claros y precisos, quiero hacer algunas ligeras rectificaciones.

En primer lugar, se ha hablado aquí, por diferentes oradores y con toda *sans façon* — no sé de qué otra manera llamarle — de que esto no es una ley, de que es una simple esperanza, una promesa de que se dictará una ley. Pero, señor presidente: una ley que ordena la formación inmediata de la caja, que impone precisamente a las empresas una contribución, que crea un impuesto, que determina la proporción con que deben contribuir los empleados; una ley que reconoce absolutamente los derechos hasta con efecto retroactivo, ¿cómo no ha de ser una ley fundamental, una ley básica, como sucede en toda caja de jubilaciones y pensiones?

¿Acaso conoce el señor diputado país alguno de la tierra que legisle con seriedad, que al crear una caja de jubilaciones y pensiones no haya empezado por una ley previa creando el fondo, y reconociendo el derecho de los que a ella pertenecen? ¿No recuerda el señor diputado que al crearse la caja de jubilaciones y pensiones nacionales se creó por ley el recurso cinco años antes de establecerse la ley orgánica que fijó si los empleados debían de tener quince o veinte años de servicios, y reunir tales o cuales requisitos?

Bien, señor presidente; entonces no se puede argumentar en esta forma, de que ésta no es una ley, que es una esperanza. Esta es la ley fundamental, es la verdadera ley, y por algo es que las empresas ferroviarias vienen luchando hace tres años a brazo partido, por así decirlo, con el congreso, para que no se sancione. Debe ser porque no se la considera como una simple esperanza para los obreros, sino que importa en realidad sacar de su seno los fondos necesarios para satisfacer esas justísimas aspiraciones de miles de servidores del país, que, como dije ya en otra ocasión, si esta ley no se

sancionaba, iban a quedar la mayor parte de ellos, después de muchos años de servicios, en condiciones de tener que ir a un hospital o a un asilo.

Sr. de Tomaso. — Como los demás.

Sr. Bas. — Exactamente, señor diputado.

Sr. de Tomaso. — No hay por qué apiadarse tanto de ellos, entonces.

Sr. Bas. — Por la misma razón, empecemos por algunos; porque me parece que el señor diputado no habrá de sostener que porque no se pueda dictar una ley general de jubilaciones y pensiones para la vejez, empecemos por negar la que piden los empleados ferroviarios con tanta justicia...

Sr. de Tomaso. — No pretendo eso señor diputado.

Sr. Bas. — ...que al fin serían los más afortunados, al poder iniciar esta nueva legislación, digna, por cierto, del progreso argentino.

El señor diputado Zaccagnini, seguramente por descuido, refiriéndose a un antecedente para sostener el rechazo del artículo 11 y "la inmundicia, la monstruosidad" — decía, — que significaba esto de hacer perder a los empleados ferroviarios los aportes que hubieran hecho a la caja, nos leía el artículo 27 de la ley de la caja nacional de jubilaciones, que dice que "los empleados despedidos por razones de economía o porque no se requieren sus servicios, los que cesan por cambios en el orden administrativo en los presupuestos anuales o en las leyes especiales, que quisieran retirarse de la caja nacional de jubilaciones y pensiones, tendrán derecho después de diez años de servicios a reclamar la devolución del aporte correspondiente a su sueldo, con el interés del cinco por ciento del capital."

Ya se ve que el caso del artículo 27, que habla de los empleados *cesantes por razones de economía*, no es el del artículo 11 que trata de los empleados *cesantes por haber perturbado la marcha de los trenes*, por haber paralizado los correos y por haber determinado una paralización completa de toda la vida nacional; y precisamente después de que esos hechos hayan sido declarados injustificados por un tribunal mixto que la misma ley crea.

Pero el señor diputado Zaccagnini olvida lo que dice el artículo 37, que es el que rige la cuestión, con la si-

guiente diferencia: que pierden todo derecho a la jubilación los que hubiesen sido separados del servicio *por mal desempeño de los deberes de su cargo*, bastando a este solo efecto un simple decreto del poder ejecutivo o de alguna de las reparticiones autónomas a que pertenece, y sin que tenga derecho de apelación ante ningún otro tribunal.

Así, pues, el antecedente de la caja nacional de jubilaciones y pensiones, lejos de ser favorable para la tesis sostenida, es, por el contrario, el mejor de los argumentos que se pueda aducir dentro de la legislación argentina para sostener el artículo 11 y con mayor fundamento, pues califica los casos graves de separación.

Se ha dicho también, señor presidente, citándolo como otro antecedente de la legislación argentina, que no había objeto en establecer una penalidad o pérdida de derechos para casos de abandono del servicio, desde el momento que esto estaba consagrado de una manera precisa por la ley de ferrocarriles, ley número 2873...

Sr. Zaccagnini. — ¿Me permite el señor diputado?

Sr. Bas. — Sí, señor.

Sr. Zaccagnini. — Se ha dicho eso en cuanto la huelga pudiera importar delito. Se ha afirmado en la cámara que abandonar el trabajo constituye delito en algunos casos; y entonces el que habla ha observado que en la legislación argentina hay un capítulo en la ley general de ferrocarriles que contempla, precisamente, el caso del abandono violento del trabajo en los ferrocarriles, y lo castiga severamente hasta con la pena capital.

Sr. Bas. — Así es; pero como no se discutía eso, ha quedado en la mente del señor diputado.

Sr. Zaccagnini. — No debió discutirse; pero se ha discutido.

Sr. Bas. — No caben discusiones, y por eso ese concepto ha quedado en la mente del señor diputado. Yo me he visto obligado a tomar sus palabras; no podía penetrar en su espíritu.

Continúo, señor presidente.

Efectivamente, el artículo 84 dice que "los mecánicos, conductores y guardamaestres y demás empleados que abandonaran sus puestos o se hallasen ebrios durante sus servicios respectivos serán penados con arresto de

un mes a un año o con multa de cien a mil pesos nacionales".

Como ve la honorable cámara, si un maquinista que conduce un tren llega hasta la estación y abandona la máquina, es posible, según el artículo 84 de la ley, de la pena de arresto y multa.

Ahora bien, señor presidente: los señores diputados que han impugnado el artículo 11 han aceptado como perfectamente lógica esa disposición, no la han combatido y, al contrario, la han traído como ejemplo. Y yo pregunto: ¿qué lógica hay en aceptar que un maquinista que llega a una estación abandone su tren y que, porque en esa forma paralice el servicio de un modo parcial, sufra penas tan graves, y se sostenga, sin embargo, que no puede haber responsabilidad — no ya de orden penal, porque no se la establece, pero ni siquiera de orden civil — porque diez, mil o más maquinistas resuelven no presentarse al día siguiente a tomar servicio y paralicen totalmente la marcha de todos los trenes del país, perjudicando la producción y deteniendo el correo? Francamente, he tratado de indagar los fundamentos que pudieran tener los señores diputados para esta contradicción y no he encontrado lógica suficiente para fundarla.

El señor diputado Dickmann hacía una clasificación de los diferentes empleados que se encuentran bajo la dependencia de las empresas ferroviarias particulares y la hacía muy bien, distinguiendo los empleos llamados "maquinistas y foguistas", que pertenecen a La Fraternidad, y los demás empleados de tráfico. Decía que los primeros, representados por la sociedad llamada La Fraternidad, a la que pertenecen la mayor parte de los maquinistas y foguistas y el membrete de cuyos papeles dice: "La Fraternidad, de maquinistas y foguistas de locomotoras", son los que han solicitado que se rechace el artículo 11.

Debo advertir, señor presidente, que la mayor parte de esos maquinistas y foguistas, por lo menos un cincuenta por ciento, son extranjeros; y en cambio, los otros, los empleados llamados de tráfico, que no pertenecen a la sociedad referida, son los que claman y piden a toda hora y momento la sanción de esta ley de jubilaciones de ferroviarios, con inclusión del artículo 11.

Para que pueda la honorable cámara darse cuenta de la importancia relativa de uno y otro personal, me voy a permitir presentar datos estadísticos completos a este respecto. El total de personal de tráfico que existe en el país es de 153.300 hombres, y el personal de maquinistas y foguistas es de 11.800, lo que suma un conjunto de 165.100. Descontando los empleados de los ferrocarriles del estado, que como se sabe están comprendidos en la caja nacional de jubilaciones y pensiones, que son 12.600, quedan 152.000.

Por consiguiente, tenemos que ciento y tantos mil empleados ferroviarios se han presentado a la cámara con infinitud de solicitudes, que tienen miles y miles de firmas, y que no están comprendidos en la caja nacional de pensiones y jubilaciones como empleados del estado, y que no pertenecen a La Fraternidad, constituida por maquinistas y foguistas: todos aquéllos piden la jubilación.

Es por eso, señor presidente, que me parece hasta cierto punto injusto que, para salvar un principio, un concepto general relativo a la huelga, se sacrifique en este caso la situación especial de tantos empleados ferroviarios que comprenden bien la enorme ventaja que significaría para ellos y sus familias llegar a conseguir esta ley que tanto ansían. Tengo la profunda convicción, señor presidente, de que la honorable cámara haría un acto de verdadera justicia votando esta ley, y satisfaría anhelos que he podido palpar desde el primer día que me senté en esta banca, porque no habrá habido uno sólo en que no haya oído el clamoreo de toda esa gente ansiosa de llegar a conseguir su tranquilidad tan necesaria después de la ruda labor, que representa el esfuerzo de esos obreros, verdaderos colaboradores de la grandeza nacional. No tienen ellos, hoy por hoy, otra perspectiva que esta ley, al abandonar el trabajo cuando se sientan impotentes para desempeñarlo, ni más horizonte sin ella que la miseria y el abandono.

Bien, señor presidente: yo no quiero ni debo fatigar más la atención de la honorable cámara. En un debate en que no estuviera tan hastiada la cámara, hubiera concretado más todavía, hubiera traído todos los antecedentes relativos a esta cuestión, en lo que se refiere a la penalidad que establecen las legislaciones, sin excepción, señor

presidene, para los casos de huelgas de ferroviarios, penalidad dentro del concepto del derecho penal, y no ya únicamente de la responsabilidad civil, como nosotros lo establecimos a ejemplo de la ley francesa de 1908, recordada ya en la sesión anterior.

**Sr. de Tomaso.** — Para cuando ponen en peligro los intereses o la vida de las personas que viajan en los trenes... porque el abandono de un tren a la mitad del camino puede causar hasta perjuicios corporales a los pasajeros. Pero eso no tiene nada que hacer con el otro fenómeno de la huelga.

**Sr. Bas.** — Tampoco tiene nada que hacer esta cuestión con la huelga...

**Sr. de Tomaso.** — Si tiene que hacer, porque el señor diputado está invocando las penalidades establecidas por la ley general de ferrocarriles, para concluir que nosotros estamos en contradicción, al no decir nada contra eso por un lado, y combatir por otro el artículo 11. Pero esas penalidades se explican porque, como lo hemos reconocido, la huelga de ferroviarios es característica. Se trata de un servicio público, monopolizado, etcétera, etcétera, y la huelga de estos obreros se realiza, naturalmente, en condiciones muy distintas a las de aquéllos de las otras industrias.

**Sr. Bas.** — ¿Ha concluido?

**Sr. de Tomaso.** — Sí, señor; creo haber hecho una interrupción útil.

**Sr. Bas.** — Voy a contestar al señor diputado. Su observación sería perfectamente atendible dentro del artículo 84, si el obrero que abandonara el tren al llegar a la estación, cuando no hubiera peligro, pero no en mitad de la marcha...

**Sr. de Tomaso.** — No, señor; me refiero al tren que hubiera salido para una estación determinada, como punto último.

**Sr. Presidente.** — Recuerdo a los señores diputados que el reglamento no permite la discusión dialogada.

**Sr. Bas.** — No me molestan las interrupciones del señor diputado. Puede permitirle que continúe.

Precisamente, por eso he querido tomar el único caso que no era susceptible de objeción. Ya me imaginaba que iba a decir con toda razón: me explico que se establezca penalidad cuando un

maquinista, en medio de la marcha, abandone el tren y ponga en peligro los pasajeros o la carga. Y por eso es que yo, al plantear la cuestión y al establecer una comparación, elegí el caso de un maquinista que lleva a la estación...

**Sr. de Tomaso.** — Intermedia, pero no terminal.

**Sr. Bas.** — Y el único inconveniente que se produce es que el tren no siga. Pero tomaba el caso de que diez, cien, mil maquinistas resuelven de un día para otro no presentarse...

**Sr. Bravo.** — No es el caso, señor diputado; porque cuando la ley habla de "destino", habla de ferrocarriles que parten de una parte para concluir en otro punto.

**Sr. Bas.** — Es claro: todo ferrocarril parte de un punto para llegar a otro. *(Risas.)*

**Sr. Bravo.** — Una estación intermedia donde hay parada no es la estación terminal. El señor diputado ha utilizado demasiado el artículo.

— Ocupa la presidencia el señor vicepresidente 2.º doctor Celestino L. Marcó.

**Sr. Bas.** — En fin, señor presidente: no quiero agregar nada más a este debate y estoy dispuesto a poner punto final, salvo algunas ligerísimas rectificaciones que me parecen necesarias, a propósito, por ejemplo, de las observaciones que ha hecho el señor diputado sobre la modalidad del gobierno y del pueblo australianos en relación al nuestro, para tratar de justificar este hecho: que allí sea aceptable la disposición de la ley de 22 de mayo de 1903; y que, siendo aceptable allí, no pueda serlo igualmente entre nosotros.

Francamente, no me ha convencido, pero yo, como deseo dejar grabado en la honorable cámara el concepto con que el país considerado como la encarnación de la idealización del pensamiento socialista, Australia, ha abordado esta cuestión, voy a permitirme leer nuevamente ese artículo que trajo a la cámara tan acertadamente días pasados el señor diputado Araya, y con ello voy a dar por terminada mi exposición.

Dice el artículo 30.º de la ley de Australia, de 22 de mayo de 1903: "Todo funcionario o empleado al ser-

vicio de los ferrocarriles que se declare en huelga será considerado, sin que las autoridades tengan derecho a tomar una decisión para reponerlo, como habiendo cesado inmediatamente por el solo hecho de declararse en huelga, de ser un funcionario o empleado al servicio de ferrocarriles y como habiendo renunciado a todos los derechos, si los tenía, a toda pensión, gratificación, retiro o renta, así como a todos los derechos y privilegios legales de cualquier naturaleza que fueren, derivados y dependientes del cargo que él ocupaba como funcionario o empleado, sin más excepción que el salario que le hubieran debido cuando se declaró en huelga.

Nada más, señor presidente.

**Sr. de Tomaso.** — Si el señor diputado no hubiera terminado ya, le habría contestado con una brevísima interrupción. Pero no quiero hablar otra vez sobre el punto. Me bastará dejar consignado, con permiso del señor presidente, que el estado de Victoria es el patrón de sus obreros ferroviarios y resuelve de por sí cualquier cosa relativa a su trabajo, sin necesidad de la presión de la huelga.

**Sr. Bas.** — Pero lo resolverá en el carácter o con la paternidad socialista.

**Sr. de Tomaso.** — Y el gobierno está en manos de los trabajadores, que tienen mayoría en la cámara.

**Sr. Bas.** — Es la misma forma en que se encuentran en Victoria los diputados del parlamento.

**Sr. de Tomaso.** — Es una cámara distinta de ésta.

**Sr. Bas.** — Es claro: aquella es la cámara de Victoria y ésta es la de la República Argentina!

**Sr. de Tomaso.** — No; me refiero a su constitución. Aquella es una cámara en que están en mayoría los trabajadores y aquí sus representantes auténticos son una ínfima minoría.

**Sr. Atencio.** — Pido la palabra.

Como yo he manifestado mi opinión favorable al despacho de la minoría y he querido desentenderme del aspecto atribuído al artículo 11, en cuanto reconoce o rechaza el derecho de huelga, y como el señor miembro informante en mayoría insiste en sostener que los que votan en contra del artículo 11 entienden implícitamente reconocer el

derecho de huelga de los obreros ferrocarrileros, necesito decir dos palabras sobre este particular.

En primer lugar, señor presidente, debo dejar constancia de la admiración que me causa la agilidad intelectual del señor miembro informante de la comisión en mayoría...

**Sr. Bas. —** ¡Muchas gracias!

**Sr. Atencio. —** ... que ha defendido con tanta elocuencia y con tanta habilidad el proyecto actual en discusión, como defendió el proyecto primitivo, siendo así que los dos son fundamentalmente distintos. Desde luego, debo decir también que, contra la opinión que él ha manifestado de que el interés y el esfuerzo de las empresas ha sido en el sentido del rechazo del artículo 11, yo entiendo que el mayor empeño que las empresas han puesto, una vez que el proyecto de ley tuvo perspectivas de ser sancionado, fué en el sentido de que el artículo se pusiera y se mantuviera, porque consideraban que desnaturalizándose la ley...

**Sr. Bas. —** Yo hablo en este momento.

**Sr. Atencio. —** ... como iba a serlo, por ese artículo, ella perdía toda su eficacia.

El congreso argentino podrá legislar sobre el punto de la huelga en que han insistido con tanto tesón los diputados socialistas, punto al que yo en mi adhesión al despacho de la minoría no me he referido, por las razones que di en la sesión anterior, en que hablé sobre este asunto, porque entiendo que es cuestión que no está todavía en discusión.

Propongan oportunamente los señores diputados un proyecto legislando sobre esta materia; tómense antecedentes de los que existen en las carteras de las comisiones, entre otros el proyecto completo de legislación del trabajo que mandó el poder ejecutivo cuando era ministro del interior el doctor Joaquín V. González; sáquense de allí estas materias para traerlas al debate y procurar su sanción. Pero no es posible que a propósito de una ley, que a pesar del concepto expresado por el señor diputado por Córdoba, miembro informante de la comisión en mayoría, es una simple promesa, una simple esperanza, porque el hecho de obligar a los empleados a depositar sus cuotas o el hecho de obligar a las em-

presas a hacer otro tanto, no soluciona de ninguna manera la cuestión de las pensiones y de las jubilaciones, que es el concepto fundamental de la ley, puesto que no va a haber pensiones ni jubilaciones a pesar de que haya depósito de las cuotas de los empleados de los ferrocarriles, mientras no exista la ley a que se refiere el artículo 10.; no es posible, digo, que a propósito de esta ley se traigan esas cuestiones, se legisle sobre estas materias y se aproveche la oportunidad de este proyecto de ley para resolver un punto de la importancia y de la trascendencia que tiene el enunciado en el curso de la discusión, que no está comprendido, según mi criterio, en el texto de este artículo.

Es cierto que el artículo tiende a dificultar las huelgas, es cierto que castiga de una manera indirecta a los obreros que abandonan el trabajo, puesto que les quita lo que han depositado ellos, y que es suyo, en el fondo de pensiones y de jubilaciones. Pero ésa no es la cuestión que nosotros estamos llamados a resolver en este momento; no es la cuestión originaria que estaba comprendida de una manera categórica en el pensamiento que ha originado esta ley.

Es por eso también que yo decía al comenzar que el señor diputado había defendido con tanta elocuencia este nuevo pensamiento tan distinto del pensamiento anterior, porque incorporaba al texto de la ley una cláusula fundamental que se refiere a cuestión distinta, que nada tiene que ver con la jubilación o la pensión de los obreros ferroviarios.

¿Sería posible, señor presidente, que una cámara que ha desestimado una proposición que tendía a mejorar de una manera sensible y considerable el estado de la instrucción primaria en la República, se pretexte de no tocar con motivo de las leyes de presupuesto las leyes orgánicas, que ha tenido ese criterio en una cuestión que era tan útil, que era de plena actualidad, porque lo que más se necesita en la República son escuelas, hubiera de cambiar fundamentalmente su criterio, a propósito de una ley de pensiones y jubilaciones para obreros ferroviarios, hubiera de legislar sobre una materia tan grave como es el derecho o el no derecho de huelga?

He querido decir estas pocas palabras, porque no quería que quedara



subsistente la idea de que yo también, entre los diputados que se han opuesto al artículo 11, entienda que ese rechazo viene a consagrar el derecho de huelga para los obreros. Yo no entiendo que el rechazo del artículo 11 signifique eso, ni que su mantenimiento importe lo contrario.

Yo entiendo, señor presidente, que esa es una cuestión que se ha introducido de una manera subrepticia en el curso de una ley que tiene un objetivo completamente distinto; y hubiera deseado, como lo han manifestado recién algunos de los señores diputados, que la cámara mantuviera su primitiva sanción, que insistiera en lo que ella entendió conceder a los obreros ferroviarios, que era sólo una parte, y una parte mínima, de lo que ellos aspiraban.

Se presenta como un argumento decisivo para presionar el ánimo de los señores diputados en el sentido de la sanción de la ley este cúmulo de manifestaciones que vienen por órgano epistolar, telegráfico, etcétera, en el sentido de que la ley se sancione, y se dice que es la aspiración de los empleados. Sí, señor, es la aspiración; pero si fuéramos a desentrañar la verdad, la verdad positiva, nos encontraríamos con que en ningún caso existe esa manifestación de que se está de acuerdo con el artículo 11. Lo que quieren los obreros ferrocarrileros, señor presidente, es la ley, es la consagración del principio de la jubilación.

No tienen absolutamente nada, están completamente desamparados, y quieren el principio de ejecución de este pensamiento, que ha de llegar en definitiva a darles aquello a que aspiran.

Por eso quieren la ley, y cuando algunos de ellos llegan hasta manifestar que la quieren hasta con el artículo 11, es porque están muy seguros o por lo menos muy convencidos de que si la cámara insistiera en su primitiva sanción, la aspiración de las grandes empresas ferroviarias, que ha tenido más ambiente en la otra cámara que en ésta, habría culminado y la ley no se sancionaría.

Nada más.

**Sr. Presidente.** — Si ningún otro señor diputado hace uso de la palabra, se votará en general, como corresponde.

**Sr. Zaccagnini.** — Solicito del se-

ñor presidente quiera tener la deferencia de informarme cómo se va a votar.

**Sr. Presidente.** — El despacho de la comisión en mayoría en primer término, como procede.

**Sr. Bas.** — Yo entiendo que no procede una votación en general; la cámara debe votar uno por uno los artículos modificados, decidiendo por su aceptación o su rechazo en cada caso.

**Sr. Presidente.** — Si la cámara así lo resuelve, no habrá inconveniente en proceder en esa forma.

**Sr. Zaccagnini.** — Pido la palabra.

He solicitado de la presidencia que manifestase en qué forma se va a discutir y votar el proyecto; porque necesito agregar algo respecto del artículo 11 y entiendo que la oportunidad de hacerlo es en la discusión en particular.

Insisto en la pregunta.

**Sr. Presidente.** — Como el señor diputado Bas manifestó que a su juicio procedía votar artículo por artículo, siguiendo las modificaciones que se han introducido al proyecto, la presidencia consultó a la honorable cámara si había oposición; y como no se manifestó opinión en ese sentido, creyó aceptada la proposición del señor diputado Bas.

En consecuencia, se va a proceder a votar los artículos modificados por el honorable senado.

**Sr. Zaccagnini.** — Perfectamente; pero como yo tengo todavía algo que añadir a lo que se ha dicho, deseo saber si puedo hacerlo al tratarse el artículo 11. Si no es así, pido desde ya la palabra, para rectificar algunos conceptos y contestar algunas afirmaciones que se han vertido en la honorable cámara durante la discusión en general.

**Sr. Presidente.** — Creo que lo resuelto por la honorable cámara no obsta a que el señor diputado dé su opinión respecto de algunos de los artículos de una manera determinada. Creo que de ese derecho no puede ser privado ningún señor diputado.

**Sr. Dickmann.** — No se ha cerrado el debate, de manera que se puede hablar.

**Sr. Presidente.** — Respecto de algunos de los artículos en particular, sí, señor diputado; pero en tesis general no.

**Sr. Roca.** — Pido la palabra.

No estoy de acuerdo con la interpre-

tación que la presidencia acaba de dar a la petición del señor diputado por la Capital.

Cuando se trata de un proyecto que viene en revisión, la cámara debe pronunciarse por sí o por no respecto de cada una de las modificaciones del honorable senado. La discusión debe hacerse en general, antes de que comience la votación; pero una vez comenzada la votación, toda deliberación ha terminado.

De manera que si el señor diputado por la Capital tiene algo que agregar respecto del artículo 11, es éste el momento en que debe usar de la palabra, y no cuando empiece la votación.

**Sr. Zaccagnini.** — Vuelvo, pues, a pedir la palabra.

**Sr. Presidente.** — Si ése es el criterio de la honorable cámara, tiene la palabra el señor diputado.

**Sr. Zaccagnini.** — Reconozco, señor presidente, que el debate está agotado, y yo no he de reabrirlo, por cierto, porque comprendo la situación en que se halla la cámara y el deseo de terminar con esta discusión, votando hoy mismo las modificaciones del honorable senado. Pero tanto se ha hablado y tantas cosas se han dicho respecto a este artículo 11 y tantas y erróneas interpretaciones ha querido darse a la actitud asumida, como era de su deber, por parte de la representación socialista, que me creo en el deber de añadir siquiera algo de lo mucho que tenía anotado para fundar mi réplica.

Se ha dicho, por ejemplo, que el artículo 11 ha sido "pensado" por el honorable senado. No es así; porque en la sesión celebrada el día 16 de noviembre de 1912 por la comisión de legislación de esta honorable cámara, el doctor Frías, en representación de las empresas, se manifestó en la siguiente forma:

"Que el anteproyecto contenía una omisión y que si el propósito de la comisión era evitar huelgas, debería empezar ante todo por dejar excluidos de los beneficios de la ley a los empleados que abandonen el trabajo después de haber agotado los medios conciliatorios prescriptos por las leyes en vigencia."

Esa fué la afirmación del doctor Frías, que había concurrido al seno de la comisión en nombre de las empresas en la sesión citada.

La comisión de legislación no aceptó el temperamento propuesto y el proyec-

to fué discutido y despachado en la forma que los señores diputados conocen; pero en el honorable senado la idea triunfó. De manera que esa idea no corresponde a la alta cámara ni a ninguno de sus miembros, sino a las empresas ferroviarias que la habían emitido y defendido oficial y colectivamente.

Es de notar, sin embargo, que el doctor Frías, por lo menos, proponía que se eliminaran o quedaran excluidos de los beneficios de la ley "los empleados que abandonasen el trabajo después de haber agotado los medios conciliatorios prescriptos por las leyes". Pensaba por cierto ese señor que antes de dictarse esta ley el congreso debería votar otra estableciendo el arbitraje, por ejemplo, ley que justificara su pedido, porque no podía sin duda referirse a la actual ley de ferrocarriles, desde el momento que en ella no hay ninguna disposición, excepción hecha del artículo 18, que se relacione con las obligaciones del personal, y sus relaciones permanentes con las empresas.

El artículo 18 dice textualmente: "El tiempo de servicio continuo, incluso el de espera, no podrá ser mayor que el siguiente para todo empleado de tren, salvo los casos de retardo por fuerza mayor: 8 horas en trenes de pasajeros, 10 horas en trenes mixtos, 12 horas en trenes de carga y 8 horas en servicio de maniobra."

Creo útil y necesario, señores diputados, estudiar cómo se cumple prácticamente ese artículo, único en su género, como he dicho, para demostrar el respeto que las leyes merecen de los patronos.

Y lo haré con casos concretos, prácticos, que están, muchos de ellos ahora a estudio de la dirección general de ferrocarriles, que esperan, pues, una resolución oficial, pero que sin embargo las empresas han resuelto por su cuenta, dando a la ley una interpretación totalmente capciosa. Vamos a esos ejemplos, sin inútiles comentarios, que alargarían el debate.

El maquinista señor Artemio Cessi, del depósito de máquinas de Santa Fe, salió el 25 de marzo próximo pasado en el tren 606 del Pilar a San Cristóbal, y después de trece horas de servicio se negó a seguir viaje.

El maquinista procedió en esa forma fundándose en las disposiciones enunciadas de la ley, no pudiendo considerarse caso de fuerza mayor, como lo

pretende la empresa, el mal estado de las líneas, desde que es público y notorio que las líneas del ferrocarril de Santa Fe hace más de un año que están en esa situación pésima, obligando, por consiguiente, a su personal a un recargo continuo de trabajo.

La empresa aplicó una disposición disciplinaria contra este maquinista, y lo amenazó con destituirlo. El interesado contestó debidamente la notificación de la empresa, y tengo entendido que el caso no está resuelto todavía.

Pregunto yo: de aprobarse la ley con este artículo 11, que terminantemente niega la posibilidad de abandonar el servicio ni interrumpir el tráfico en ninguna forma, este maquinista, que no ha hecho nada más que usar de un derecho consagrado en las leyes del país, ¿debería ser castigado, no tan sólo con la pérdida de trabajo sino con la confiscación de los aportes que hubiere hecho a la caja?

Casos como el del maquinista Artemio Cessi, podría citar una infinidad.

Otro maquinista, Isidoro Fernández, también del depósito de máquinas de Santa Fe, ha sido amenazado y le ha sido retenida una décima parte de su prima trimestral, porque ha querido cumplir con el mismo precepto de la ley, negándose a continuar viaje por "encontrarse bastante cansado y con sus horas de servicio recargadas."

La dirección general de ferrocarriles, y por su intermedio el señor ministro de obras públicas, ha recibido de la sociedad La Fraternidad un memorándum de fecha 30 de marzo de este año, el que por ser muy extenso no voy a leer a la honorable cámara, porque, como lo he dicho al principio, no quiero cansar la atención de ella, pero que pido desde ya se incluya en el diario de sesiones (1) que contiene, como podrá verse, hechos concretos todos y constituye un documento oficial, en que se demuestra cómo en los últimos meses—no hablamos de épocas atrasadas—se han aplicado castigos (o se ha pretendido hacerlo) a empleados en el ferrocarril Oeste, en el Sud, en el Pacífico, etcétera, porque ellos se han rehusado a proseguir su trabajo después de haber cumplido con las disposiciones terminantes de ese artículo 18 y con los reglamentos de las mismas empresas.

Véase la página 584.

Pero esto no basta. Actualmente se encuentra a estudio del señor presidente de la República una cuestión de la mayor importancia que la sociedad La Fraternidad ha planteado por medio de una carta, redactada en los términos más cultos, que los señores diputados podrán apreciar. Dice la carta:

"Buenos Aires, junio 7 de 1915.

"Al excmo. señor presidente de la Nación Argentina, doctor Victorino de la Plaza.—Casa de gobierno.—Presente.

Excmo señor:

La trágica lucha que en estos momentos se desarrolla en el viejo continente, al repercutir en nuestro país, ha traído, excmo señor, inesperadas consecuencias. Descontábamos de antemano inconvenientes a la distancia y que el progreso y la actividad comercial habrían de sufrir entorpecimientos más o menos momentáneos.

"Pero nunca supusimos, excmo. señor, que el enardecimiento de la lucha llegara también a la Argentina, donde todos los extranjeros, sea cual fuere su radio de acción, trabajan por el engrandecimiento de la patria que los alberga, y en la que muchos han formado sus hogares.

"Y, sin embargo, no ha ocurrido así. Razones de nacionalidad, en un país donde la paz es la más preciada conquista, hacen que hogares hasta ayer felices por el trabajo y la lucha se vean desmoronados, e inocentes niños argentinos acosados por el hambre.

"Disculparé V. E. nuestro lenguaje brotado de lo más íntimo de nuestro ser. Pero así lo exige el dolor que nos acongoja, ante la ruina en que se deja a obreros de nacionalidades beligerantes en Europa y de labor profligada en la Argentina.

"Y esos trabajadores son, excmo. señor, los maquinistas A. Schlamelcher (alemán), con 27 años de residencia en la Argentina, 26 años de servicios en sus ferrocarriles y con 12 hijos argentinos. Este maquinista pertenece al ferrocarril Pacífico. José Rossich (austriaco), de la C. G. de Buenos Aires, sección La Bajada, con 25 años de residencia en el país. Uno de los hijos de este maquinista ha servido como conscripto en el ejército nacional. Tomás Pauletich (austriaco), 17

años de residencia y de trabajo en el ferrocarril de Santa Fe. Marcelo Bouchier (francés), venido a la Argentina a los dos años de edad y perteneciente a la C. G. de Buenos Aires, y por último Eduardo Wensel (alemán), del ferrocarril Pacífico, sección Palmira, que vino de corta edad a la Argentina, en la que se ha criado y educado. Wensel trabajaba en el ferrocarril Pacífico desde 1907.

"Al dejar reseñados estos casos, no dudamos, excmo señor, que el primer mandatario de Nación convendrá con nosotros en que los elementos de orden y trabajo que han hecho del país donde laboran su verdadera patria, que es también la de sus hijos, merecen que no se les quite la forma de mantener sus hogares, dejándolos continuar tranquilamente en su honrosa misión de paz y de progreso, desligada en absoluto de todo punto de coincidencia con la actitud de sus connacionales en beligerancia fuera de la Argentina.

"Rogamos respetuosamente quiera el excelentísimo señor presidente de la Nación Argentina aceptar las seguridades de nuestro más alto respeto.

"Por la sociedad.—José San Sebastián, presidente; Manuel J. Sumay, secretario gerente."

El periódico que publica la nota dice saber de buena fuente que el señor ministro de obras públicas se ha ocupado con preferencia del asunto y que el señor presidente de la República tomará una intervención, resolviéndolo favorablemente; pero esta intervención no ha llegado aún. De todas maneras, nos dice la denuncia en qué forma las empresas tratan a sus obreros, aún después de 27 años de trabajos continuos, por el simple hecho de pertenecer a ciertas naciones de las que se hallan en lucha.

Con esto no basta; poseo otros datos de que voy a hacer partícipe a la honorable cámara y con ellos yo entiendo contestar al señor miembro informante que ha creído tranquilizarnos nuevamente insistiendo hoy en su primitiva declaración de que el artículo 11 no castiga el delito de huelga, como si esa sola pudiera ser la aplicación de la ley.

He dicho, al discutirse en general el proyecto, que para nosotros el artículo, además de las dificultades graves

que crea en casos de huelgas, tiene también otra importancia: la de armar a las empresas para castigar individualmente a sus empleados y obreros, porque los coloca en condiciones de mayor inferioridad y servilismo.

El ferrocarril central Córdoba, por ejemplo, ha destituido hace poco al guarda A. Gaspar porque se negó a seguir trabajando después de haber estado veinte horas consecutivas en el servicio. En Frías, ferrocarril central Córdoba se destituyó al guarda Ramón Flores porque se rehusó a tomar servicio cuatro horas después de una tarea ininterrumpida de 18 horas.

En el ferrocarril del sud, por el simple delito de estar asociado en la Federación obrera ferrocarrilera y ser secretario de la sección del Tandil, fué destituido el guarda Silverio Damico, con ocho años de antigüedad. Al guarda Alfredo Santoro, de la misma localidad y por la misma causa, se le trasladó al Neuquén. Allí mismo se han adoptado medidas represivas contra muchos empleados, como ser los señores Camaño, Vacero y Peñas, por el solo hecho de formar parte de la mencionada sociedad. Y en Tres Arroyos fueron destituidos numerosos empleados por el simple delito de llevar colgada de la cadena del reloj una medalla — de la que tengo un ejemplar en la mano y que pongo a disposición de los señores diputados — medalla que no contiene ninguna bomba, *muñal o sable* como emblema, — sino una simple máquina locomotora en marcha, que es para los obreros ferrocarrileros el símbolo del trabajo, y la que en el reverso dice: "Federación obrera ferrocarrilera, fundada el 5 de enero de 1912."

Y bien; yo pregunto si en la República Argentina puede constituir un delito ostentar una medalla tan inocente.

Los obreros del galpón de máquinas de Las Flores (ferrocarril del sud), Felipe Paladini y Nicolás Basile, fueron comisionados por sus compañeros de trabajo para trasladarse a Constitución a gestionar una mejora ante la administración. Acto lícito, porque lícito también es para todos los ciudadanos dirigirse a los poderes públicos ejercitando el derecho de petición; pero la empresa, que no pudo castigar a todos los del depósito de máquinas de Las Flores, se vengó con esos dos

obreros que he mencionado, culpables del alto delito de peticionar en nombre de los demás.

En Junín, ferrocarril Pacífico, el segundo jefe José Ricasoli y el guarda Torrecillas fueron destituidos por pertenecer ambos a la federación obrera ferrocarrilera. En Pergamino fueron destituido Luis Barbarito y José Calderón, dos jefes de maniobra de la estación, por el mismo "grave delito".

Coincidiendo con las denuncias contenidas en la nota que hace un momento he leído y por la misma causa, fueron destituidos Ramón Baissich, jefe de empalme de Puerto Rosario y el auxiliar de la misma localidad.

En Mechita, ferrocarril del oeste, se separó al obrero Bronislao Wokisvoshi por ser austriaco y secretario de la Federación obrera ferrocarrilera.

En San Cristóbal, ferrocarril central norte, de propiedad de la nación, han sido destituidos los obreros Augusto Crevel, Hipólito Bouchard y Florencio Zapata, por formar parte de la comisión de la federación obrera ferrocarrilera.

Tengo otros datos, pero veo a la cámara justamente impaciente por concluir este asunto, y he de omitirlos en homenaje a la brevedad que me he impuesto.

Sin embargo, no puedo dejar de referir un hecho que hace años se ha producido en el ferrocarril del sur, que algunos de los señores diputados han de recordar sin duda, y que tiene para nosotros su importancia ya que viene a demostrar cómo las empresas interpretan la ley y cómo saben cumplir con sus compromisos.

El ferrocarril del sur espontáneamente otorgaba una jubilación a sus obreros que tuviesen prestados treinta y más años de servicios. En 1908 el herrero Jerónimo Posse estaba en esa situación; pero la empresa, en proximidad de la época en que debía acordarle esa recompensa, trató por todos los medios de eliminarlo de su puesto. Era una persecución constante que se organizaba contra él; y un día, por hallarse enfermo y por alejarse del sitio de trabajo durante unos minutos, fué destituido sin ninguna consideración por su capataz, cuyo nombre lamento no recordar.

Esta medida provocó un conflicto en-

tre los obreros de la herrería, primero, y después de todos los obreros del taller de Banfield, que se levantaron en un movimiento de protesta y de solidaridad, porque cada uno de los compañeros de trabajo descubrió que era aquella una maniobra organizada en perjuicio de los intereses legítimos de un viejo obrero, que después de treinta años de labor estaba en situación de jubilarse, de acuerdo con la reglamentación interna que espontáneamente se había dado la empresa.

El señor Jerónimo Posse es, desde 1908, otra vez obrero del ferrocarril del sur, y trabaja aún en los talleres de Banfield. Los señores diputados pueden verlo todos los días a la llegada y a la salida del tren de obreros en la estación Constitución.

Es un hombre que tiene setenta años y cuenta, creo, con treinta y ocho o treinta y nueve años de servicios en la empresa. Pero ya que no se le pudo destituir, en virtud del acto de solidaridad de sus compañeros de trabajo, la empresa lo obligó a continuar en su tarea sin otorgarle la prometida jubilación. Allí va todos los días, arrastrando su pobre persona en el taller, cuando debiera gozar del premio justo y merecido.

Si en esta forma han procedido las empresas hasta hoy, ¿cómo no hemos de asustarnos con el contenido del artículo 11, que es para ellas tan preciso y terminante? Es cierto que él—vuelvo a repetirlo—no trata de huelgas, pero habla de "obreros que voluntariamente abandonen sus servicios o los presten de modo que se interrumpa o perturbe la continuidad y regularidad de la marcha de los ferrocarriles." Me parece que más claro no podría ser: contempla los dos casos a la vez.

La empresa lo utilizará, pues, contra los obreros que colectivamente se declaren en huelga y también contra los que aisladamente, por una u otra razón, interrumpan sus servicios. Tenemos de eso plena seguridad, y por lo tanto formulamos nuestra denuncia previa, desde nuestras bancas, en previsión de los males que ocasionará su aplicación.

Aquellos obreros inocentes, ingenuos, que firman telegramas por complacencia, que se dirigen a la cámara de diputados para que se despache pronto el proyecto en revisión del senado, sin conocer en muchos casos el contenido de la ley, pronto se arre-

pentirán del error. Y esto lo afirmo, porque en muchas conversaciones que he tenido en mis viajes por las provincias, he podido convencerme de que la mayoría de los empleados ferroviarios ignoraban en absoluto la letra y el espíritu de la ley.

El señor diputado Araya ha dicho que 80.000 obreros ferroviarios habían solicitado la sanción de esta ley. El señor diputado Araya, sin embargo, se ha equivocado un poco, ha hecho una multiplicación hiperbólica, y ha olvidado decir además con exactitud la forma y las circunstancias en que esas solicitudes han llegado al congreso. Yo tengo en mi banca toda esa documentación, y por ella los señores diputados podrán ver cuántas son las firmas que han llegado a la cámara. Son muchas, efectivamente. Pero hay un pequeño error de interpretación de parte de aquellos que se empeñan en querer demostrar que son miles y miles los ferroviarios que piden el despacho de la ley, como la sancionó la otra cámara.

Estos pedidos llevan fecha de junio 18 de 1913 y en ellos no se habla de la sanción del proyecto modificado, porque son anteriores a las modificaciones mismas.

Son precisamente solicitudes dirigidas al senado de la nación y en las que se lee: "Los abajo firmados, empleados del ferrocarril, etcétera, tienen el honor de dirigirse a esa honorable comisión (se dirigen a la comisión del senado), permitiéndose solicitar el pronto y favorable despacho del proyecto de ley sobre jubilaciones para empleados ferroviarios, que se encuentra a su estudio."

Quiere decir, entonces, que estas firmas, que son efectivamente muchas, no piden el pronto y favorable despacho del proyecto que estamos discutiendo, sino del anterior.

Sr. Bas. — ¿Me permite una interrupción?

Sr. Zaccagnini. — Sí, señor.

Sr. Bas. — Es para leerle el texto de los 108 telegramas que han llegado hoy.

Sr. Cantilo. — ¡Eso no vale nada! Sería inútil la lectura, mientras no sean los informes que traen los señores diputados socialistas!

Sr. Zaccagnini. — No he entendido la interrupción.

Sr. Bas. — Me llamaba la atención

la falta de cortesía, dada la conducta que yo he guardado con los señores diputados hace un momento.

Decía que podría...

Sr. Zaccagnini. — Lo escucho con mucho gusto, señor diputado.

Sr. Bas. — Le podría leer el texto de los 108 telegramas que han llegado entre ayer y hoy.

"Rogamos al señor presidente, y por su intermedio a la honorable cámara, sanción del despacho jubilaciones y pensiones en igual forma que lo despachado por el honorable senado..."

Sr. Zaccagnini. — Los he leído, señor diputado. Los he leído hace un momento, y he podido apreciar la importancia que tienen. Son alrededor de 600 o 700 los obreros y empleados ferroviarios que se han dirigido a la cámara ayer y anteayer; pero muchas de esas solicitudes vienen redactadas en la misma forma. Es una sola mano la que ha trabajado al través de muchas estaciones.

Sr. Bas. — Se ve la unidad de pensamiento.

Sr. Zaccagnini. — Sin embargo, señor presidente, procediendo con la lealtad con que siempre acostumbramos a proceder, debo manifestar que además de los pedidos a que me he referido, hay otros que han llegado a la honorable cámara en el mes de julio del año próximo pasado solicitando el pronto despacho del proyecto en la forma en que lo ha sancionado el honorable senado. No he contado las firmas, pero a simple vista puede observarse que no son muchas...

Sr. Bas. — Yo tengo reservas, señor diputado.

Sr. Zaccagnini. — En cambio, las únicas instituciones ferroviarias que hay en el país se han presentado ante el honorable congreso reclamando el rechazo de las modificaciones introducidas por el honorable senado; de manera que hay una compensación en todo esto. Los obreros y empleados de ferrocarriles, que no ignoran las leyes anteriores, aquellos que conocen perfectamente la forma cómo las empresas saben interpretarlas y cómo aplican sus reglamentos internos, deben estar asustados con la sanción de este artículo 11 que, vuelvo a repetirlo, no sólo castiga el delito de huelga, sino que castiga en una forma ar-

bitraria toda cesación, interrupción o perturbación en la continuidad y regularidad de servicios ferroviarios.

Yo me había referido el otro día, señor presidente, a la ley general y al reglamento general de ferrocarriles. Y había dicho,—provocando una réplica del señor miembro informante,—que hay en la misma ley un capítulo que se refiere a los delitos y faltas de seguridad en el tráfico. El señor diputado Bas ha pretendido demostrar a la cámara que estas disposiciones no tienen ninguna atinencia con el asunto que se debate en este momento. Pues bien; lo cierto es que tampoco el artículo 11 tiene o debería tener ninguna relación con la ley de jubilaciones, porque, de aprobarse, pienso con un estudioso argentino, el doctor Augusto Bunge (véase el escrito publicado ayer en el diario *La Vanguardia*), "que la República Argentina sería el único estado en que una ley de equidad y previsión social es hecha instrumento de opresión político-económica".

Las disposiciones que contempla el título 50. de la ley de ferrocarriles, a pesar de la opinión contraria del señor diputado Bas, se refieren indirectamente al asunto que está en debate, pues constituyen una severa garantía para el estado y los intereses públicos, porque no se puede impunemente cometer delitos contra los ferrocarriles, porque no se puede abandonar el trabajo en una forma violenta, sin soportar las penas consiguientes.

El artículo 84 de esa ley, por ejemplo, dice clara y terminantemente que los mecánicos, conductores, guardatrenes y demás empleados que abandonaren sus puestos o se hallasen ebrios durante el servicio respectivo, serán penados con arresto de un mes a un año o multa de 100 a 1.000 pesos. Y continúa el mismo artículo, que, "si a consecuencia del abandono del puesto o del estado de ebriedad, ocurriesen accidentes que causaren la muerte o heridas de alguna persona, la pena será de 3 a 8 años de presidio" y que "si el abandono o la embriaguez se hiciese con intención criminal, el culpable será castigado con las penas señaladas en el artículo 82 aumentadas en un tercio, cuando no fuere el caso de aplicar la última pena."

Y la ley no se refiere solamente al abandono del trabajo de los mecá-

nicos, conductores y guardatrenes, sino que contempla el caso de amenazas a los empleados, en el desempeño de su tarea. En el artículo 84 castiga a los que destruyan el telégrafo: en el 86 castiga a los que ataquen a los empleados durante el servicio; mientras que el 89 castiga todas las infracciones cometidas con voluntad criminal, y que no tengan una pena especial señalada.

Me parece que todo eso, a pesar de no referirse directamente a la ley de jubilaciones, debe constituir un antecedente de importancia y una razón de tranquilidad para los señores diputados, porque forma una legislación completa y bastante severa, como se ha visto por la simple enunciación de algunos artículos, que pone a los ferrocarriles argentinos en un estado de seguridad suficiente contra los eventuales desmanes del personal.

Yo he dicho el otro día que afortunadamente esta ley nunca ha sido aplicada, y me ratifico hoy en la afirmación; como vuelvo a repetir que creo posible casi siempre un arreglo equitativo que evite las huelgas. Cuando los obreros denuncian esa especie de contrato de trabajo, de que tanto se ha hablado en la honorable cámara, cuando se presentan ante las empresas y piden alguna mejora, dan tiempo a las empresas para reflexionar. Les dicen: solicitamos esto; deseamos una contestación y la esperamos hasta tal día. De manera que la empresa tiene recursos en sus manos para poder evitar la huelga, y cuando ésta se verifica no es únicamente por la expresa voluntad de los obreros, sino también porque las empresas no han querido arribar a ningún arreglo. Y la historia de casi todas las huelgas ferroviarias que se han producido en el país demuestra una principal desidia de parte de las empresas que las provocaron muchas veces por no querer mantener ningún trato, ni establecer ningún parlamento con su personal, prefiriendo la ruptura de relaciones con él y los consiguientes trastornos en los servicios.

No he de hablar, como lo tenía resuelto, de lo que entendemos nosotros por derecho de huelga, ya que otros colegas socialistas lo han hecho; ni he de contestar lo que se ha dicho al respecto en estos días en el recinto y fuera de él. Pero necesito desvirtuar el

concep  
mlento  
ción e

Se  
somos  
ta el  
veces  
mial e  
los he  
presun  
nuestro  
por u  
dos p  
por el  
con m  
mos "  
rostrá  
sisten  
guno  
han a  
estado  
obrero  
calum  
en nu  
tenci  
lucha  
rigirla  
dolas  
tro ju  
con el  
crifici

De  
lo y a  
putado  
debe  
venció  
ganiza  
consta  
han l  
na, e  
ción d  
de la  
crifici  
de lo  
rácter  
eventu

He  
suprim  
deber  
ticula  
ticula  
cas p  
al fre  
obrero  
asambl  
de 19  
Benev  
Argen  
cretar  
las ra  
les el

concepto que algunos tienen del movimiento obrero y de nuestra intervención en el mismo.

Se quiere hacer creer que nosotros somos partidarios de las huelgas, hasta el punto de encantarnos todas las veces que se produce un conflicto gremial en el país; y esta vez, como otras, los hechos también desmienten las presunciones y las aseveraciones de nuestros adversarios, porque mientras por un lado se nos acusa de ser decididos partidarios de ese medio de lucha, por el lado de los obreros se grita que con nuestra acción legislativa queremos "dulcificar" la lucha de clases, enrostrándonos esta acusación con insistencia y en todos los tonos. Ninguno de nosotros, ninguno de los que han actuado en los gremios o han estado al frente de algún movimiento obrero, ha podido librarse de la voz calumniosa, que ha creído descubrir en nuestros consejos prácticos la intención de alejar a las masas de la lucha directa, para distraerlas y dirigir las hacia la lucha legal, haciéndolas aceptar los métodos que a nuestro juicio dan los mejores resultados con el menor esfuerzo y el menor sacrificio para todos.

De manera que al votar este artículo y al apreciar la conducta de los diputados socialistas en esta cuestión, se debe tener bien presente que la intervención del partido socialista en la organización obrera gremial ha sido constantemente la de los hombres que han llevado siempre la palabra serena, el consejo práctico, la contribución de los verdaderos y sanos amigos de la clase obrera, que no quieren sacrificios estériles y que desean, dentro de lo posible, alejar la lucha del carácter y del terreno violento en que eventualmente pueda colocarse.

He de terminar, señor presidente, suprimiendo todo lo que yo entendía deber aportar en la discusión en particular, recordando las sencillas y francas palabras de un hombre que está al frente de una de las instituciones obreras ferroviarias del país. En la asamblea que se celebró el 31 de julio de 1914 en el salón de la "Unione e Benevolenza" por la "Liga Ferroviaria Argentina" y "La Fraternidad", el secretario de esta última, después de dar las razones fundamentales por las cuales el gremio se opone a la sanción de

la ley con el artículo 11, se expresó en los siguientes términos: "El gremio de maquinistas y foguistas es uno de los más vehementes en anhelar la jubilación; en ese deseo coinciden todos sus componentes, sin distinción de ideas y sin distinción de temperamentos; pero como un solo hombre se levantan ante el artículo 11, pues recuerdan y tienen muy presentes aquellas proféticas frases de M. Clemenceau, quien, siendo presidente del consejo de ministros de Francia, en un discurso pronunciado en el senado, reconoció a los ferroviarios el derecho a la huelga, como a todos los demás asalariados del comercio, de la industria y de la agricultura, pues sería una aberración restringir esa libertad, esencia de la democracia, a determinada porción de la falange obrera, para entregarla atada a la voracidad de los capitalistas. No pretendemos hacer la apología de la huelga — sigue diciendo el secretario de "La Fraternidad", y repito yo y repite la diputación socialista en este momento por mi intermedio: nunca la hemos hecho: — nunca hemos hecho la apología del paro, pero queremos libertad de acción para cuando el trabajo se nos haga imposible, por carecer de leyes nacionales que reglamenten el tiempo que debemos trabajar y qué descanso nos corresponde. El artículo 11 viene a ser algo así como un estado de sitio para los ferroviarios. Si se acepta el artículo en cuestión, ya veréis lo que pasará mañana. Nadie podrá chistar, nadie podrá pensar, ni escribir, ni reclamar, y los administradores serán señores de horca y cuchillo, pisoteando las más caras libertades que la constitución acuerda a los ciudadanos argentinos y a los hombres de buena voluntad de todo el mundo, que quieran poblar su territorio, aportando para ello las más sanas energías de su músculo y de su intelectualidad.

"Queremos la jubilación, pero no una mordaza. Se anhela una recompensa a la labor efectuada, pero no una amenaza para anular muchos años de esfuerzos se pide seguridad, estabilidad, libertad. Si así viene la jubilación, bienvenida sea; pero si se produce en otra forma, con el artículo 11, con la amenaza de ser destituidos, con la pérdida de los aportes, las responsabilidades ante la ley y un tribunal de arbitraje deficiente, horemos, ferroviarios, sobre la tumba de las últimas libertades que nos quedaban: la de hablar y la de defendernos!"



—Antecedentes a que ha hecho referencia el señor diputado Zaccagnini:

*Señor director general de ferrocarriles, ingeniero don Pablo Nogués, Casa de gobierno.*

Señor director:

En fecha 27 del actual entrevisté a S. E. el señor ministro de obras públicas una delegación de La Fraternidad integrada por los miembros de la comisión directiva, José San Sebastián, Justo Coroni, Santiago Barabini y Manuel J. Sumay, secretario de la misma.

Dicha comisión, especialmente citada por el señor ministro, lo fué para recibir la respuesta de su alta intervención. El señor ministro manifestó que durante la entrevista que con antelación había celebrado con los señores gerentes, había recibido manifestaciones expresas que contradecían o desvirtuaban las aserciones de La Fraternidad incluídas en el memorial elevado a S. E., en diciembre de 1914, y ampliada en enero de 1915, especializándose la refutación de los señores administradores en lo relacionado con las horas de trabajo, cuyo exceso presentado por nosotros, creían improcedente, y en particular lo que se refería al ferrocarril Pacífico cuyo representante aseguró no existir tales recargos, por cuanto jamás había recibido o conocido reclamo respecto de los mismos. En parecidos términos, tenemos entendido se expresaron los demás representantes.

Ahora bien, señor director. En la entrevista celebrada con S. E. el señor ministro, pudimos sobre tablas desvirtuar las afirmaciones de la representación del ferrocarril Pacífico con fojas de servicios, que el señor ministro examinó detenidamente, fojas demostrativas de que el recargo existe y en forma abrumadora.

Y no es sólo en el ferrocarril Pacífico donde existe el recargo. El también es un mal gravísimo en el oeste, sud, central Córdoba, etcétera, bastando para comprobarlo los concretos que adjuntamos a la presente.

S. E. el señor ministro, que deferentemente atendió nuestras observaciones, nos pidió que detalláramos todos esos concretos, y que los eleváramos a la dirección de ferrocarriles a quien daría conocimiento por su parte de lo resuelto, a objeto de apresurar la solución tanto tiempo anhelada.

En tal sentido adjuntamos a la presente la documentación de práctica, basada en hechos concretos y comprobados por esta sociedad, y que denuncian graves abusos de las empresas en la forma de trabajo en flagrante violación del artículo 18 de la ley nacional de ferrocarriles.

Saludamos al señor director con nuestra consideración más distinguida.

Por la sociedad.

*José San Sebastián.*  
Presidente.

*Manuel J. Sumay.*  
Secretario-Gerente.

#### *Recargos en el ferrocarril oeste*

Locomotora 214; día 27 de marzo de 1915, maquinista, César Rigatti; foguista, Angel Nari;

tomó en Ameghino 3.05 p. m.; dejó en Mechita 8.30 a. m.; horas de servicio: 17 horas y 25 minutos.

*Nota.* — En General Pinto, es decir, a 54 kilómetros de la estación de partida entregó la fórmula número 454.

—Locomotora, 263; día, 27 y 28 de marzo de 1915; maquinista, Andrés Morán; foguista, Marcos Parodi; tomó en Mechita, 11.05 a. m.; dejó en Ameghino, 2.45 a. m.; horas de servicio: 15 horas y 40 minutos.

—Locomotora, 201; día 21 y 22 de febrero de 1915; maquinista, Agustín D. Foppiano; foguista, Amadeo Esnaola; tomó en Mechita, 11.20 a. m.; dejó en Ameghino, 3.40 a. m.; horas de servicio: 16 horas y 20 minutos.

—Locomotora, 201; día 20 y 21 de marzo de 1915; maquinista, Agustín D. Foppiano; foguista, Amadeo Esnaola; tomó en Ameghino, 2.55 p. m.; dejó en Mechita, 4.30 a. m.; horas de servicio: 13 horas y 35 minutos.

—Locomotora, 229; día 18 y 19 de febrero de 1915; maquinista, Carlos N. García; foguista, Vicente Colángelo; tomó en Ameghino, 3.15 p. m.; dejó en Mechita, 6.25 p. m.; horas de servicio: 16 horas y 10 minutos.

—Locomotora, 263; día 2 y 3 de febrero de 1915; maquinista, Andrés Morán; foguista, Marcos Parodi; tomó en Ameghino, 3.05 p. m.; dejó en Lincoln, 2.55 a. m.; horas de servicio: 11 horas y 55 minutos.

—Locomotora, 261; día, 9 y 10 de febrero de 1915; maquinista, Vicente Tonelli; foguista, Juan Zazzali; tomó en Ameghino, 3.05 p. m.; dejó en Ameghino 12.30 p. m.; horas de servicio: 18 horas y 30 minutos.

—Locomotora, 261; día 30 y 31 de enero de 1915; maquinista, Vicente Tonelli; foguista, Juan Zazzali; tomó en Ameghino, 6.30 p. m.; dejó en Mechita, 6.20 a. m.; horas de servicio: 15 horas y 15 minutos.

—Locomotora, 261; día 25 de febrero de 1915; maquinista, Vicente Tonelli; foguista, Arsenio Spinelli; tomó en Ameghino, 3.05 p. m.; dejó en Mechita, 5 a. m.; horas de servicio: 13 horas y 55 minutos.

—Locomotora, 208; día, 12 de febrero de 1915; maquinista, Antonio Deandreis; foguista, José Padrón; tomó en Mechita, 7.05 p. m.; dejó en Ameghino, 10.30 p. m.; horas de servicio: 18 horas y 15 minutos.

—Locomotora, 201; día, 4 y 5 de febrero de 1915; maquinista, Agustín D. Foppiano; foguista, Amadeo Esnaola; tomó en Ameghino, 2.55 p. m.; dejó en Mechita, 4.10 a. m.; horas de servicio: 13 horas y 15 minutos.

#### *Violación del artículo 8 de la ley de ferrocarriles.*

##### *Un caso concreto*

El día 7 de enero de 1915 corría el tren número 324 el foguista Luis B. Alfaro, quien tomó servicio en Ameghino a las 4.45 p. m., llegando a Lincoln a las 3.30 a. m. Como al llegar a dicha estación tenía cumplidas ya *doce horas y cuarenta minutos de trabajo*, se rehusó a continuar viaje, debido a que le faltaban 111 (ciento once) kilómetros para llegar a destino lo que posiblemente sobre las 12 horas 40 minutos de trabajo exigiría otras diez horas más, o en

Reunión núm. 16

CAMARA DE DIPUTADOS

Junio 21 de 1915

total 23 horas continuas de trabajo.

Por este solo hecho la empresa le exonera, sin que sus razones hayan logrado ser atendidas.

El tren a que se hace referencia, llegó a su destino 23 horas de servicio.

#### *Recargos en el ferrocarril oeste*

##### *Explicaciones sobre servicio locomotora No. 337*

Debido a un descarrilamiento ocurrido en la estación Warnes estuve en servicio continuo desde el día 9 de enero a las 4.15 p. m., hasta el día 12 a las 12.35 p. m., descansando en Lincoln hasta el día 13 a las 3 p. m., que tomé servicio para correr tren 310 que va detallado en la foja adjunta.

En fecha 9 de febrero, es decir, 26 días después, estando en Suipacha con 12 horas de servicio me rehusé a salir con un tren a Mecha, es decir, a hacer un servicio de 77 kilómetros de vía simple y habiendo en dicha estación cuatro locomotoras con fuego y con personal descansando de las que podía disponer en cualquier momento la superioridad, es decir, que yo con no salir no perjudicaba en nada los intereses de la empresa ni al buen servicio de la misma. A pesar de todo esto se me suspendió 21 días y hasta hoy no se me ha comunicado nada.

Sin otro particular me es grato saludar atentamente.—firmado: *Ireneo Lahiteau*.

##### *Observaciones al servicio tren No. 337*

Con este tren llegué a Suipacha donde había establecido un servicio de relevos con 16 horas de servicio y al pedir descanso se me dijo que no había personal, por lo que tratándose de un tren de hacienda por no causar daño a la empresa continué con dicho tren hasta Haedo, donde dejé servicio con 21 horas. Adjunto va una nota explicativa como prueba de que la empresa no toma en cuenta los sacrificios de su personal para con la empresa.—firmado: *Ireneo Lahiteau*.

—Locomotora, 337; día, 13 y 14 de enero de 1915; maquinista, Ireneo Lahiteau; foguista, Eusebio Rodríguez; tomó en Lincoln, 3 p. m.; dejó en Haedo, 12 m.; horas de servicio: 21 horas.

##### *Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico*

Los servicios, cuyos recargos van a continuación detallados, pertenecen a maniobras, es decir, un trabajo que no debe exceder de ocho horas diarias por diez y seis de descanso, de acuerdo con lo que expresa el artículo 18 de la ley nacional de ferrocarriles. Este compromiso, de acuerdo con un incidente sobre maniobras en el ferrocarril Pacífico, fué resuelto favorablemente el 27 de mayo de 1911, en el ministerio del interior, según copia autenticada que obra en nuestro poder y que fué debidamente firmada por S. E. el señor ministro doctor Indalecio Gómez, por parte del superior gobierno; por el señor Guy Caltrough, por parte del ferrocarril Pacífico y José Ambrini, por representación de La Fraternidad.

Así se hizo hasta hace un tiempo, pero ahora la empresa pretende considerar este servicio de

maniobras en playas como carga para que el horario llegue y muchas veces pase de doce horas.

Hasta hace poco este trabajo se efectuaba con máquinas que tenían tres equipos, a razón de ocho horas de trabajo continuo cada uno. En la actualidad debido a la medida que pretende formalizar la empresa con el recargo injustificado, el trabajo de tres equipos tiene que ser efectuado por dos

#### *Recargos en el ferrocarril Pacífico*

—Locomotora, 702; día, 22 y 23 de noviembre de 1914; maquinista, P. Blanco; foguista, B. Herrero; tomó en 11.30 a. m., (día 22); dejó en 3.20 a. m. (día 23); horas de servicio: 15 horas y 50 minutos.

—Locomotora, 702; día, 2 de diciembre de 1914; maquinista, P. Blanco; foguista, N. Tasara; tomó en 12 a. m.; dejó en 12.50 p. m.; horas de servicio: 12 horas 50 minutos.

—Locomotora, 712; día, 11 de marzo de 1915; maquinista, Santinelli; foguista, Barló; tomó en 2 p. m.; dejó en 2.15 a. m.; horas de servicio: 12 horas y 15 minutos.

—Locomotora, 711; día, 16 de enero de 1915; maquinista, J. Scoppa; foguista, J. Mazzucco; tomó en 12 medianoche; dejó en 11.55 a. m.; horas de servicio: 11 horas 55 minutos.

—Locomotora, 707; día, 19 de diciembre de 1914; maquinista, A. Scobazzi; foguista, S. Sobrero; tomó en 12 a. m. (día 19); dejó en 12.35 p. m. (día 20); horas de servicio: 12 horas y 35 minutos.

—Locomotora, 708; día, 22 y 23 de noviembre de 1914; maquinista, P. Blanco; foguista, B. Herrero; tomó en 8.15 a. m.; dejó en 3.20 a. m.; horas de servicio: 13 horas y 20 minutos.

#### *Sección Rawson*

En el depósito de Germania hay tres juegos de personal para efectuar el servicio entre Germania y Baigorrita. Este personal no goza del descanso semanal que acuerda el artículo 18 de la ley nacional de ferrocarriles, es decir, seis días de trabajo y al séptimo descanso.

#### *Recargos en el ferrocarril del sud*

Foguista Juan Rezzoagli, después de ocho días de servicio en carga, en fecha 24-2-915 salió en viaje de inspección con el ingeniero de Tandil a estación La Negra y regresó nuevamente a Tandil, pero como el ingeniero en vez de regresar pidió locomotora para balastre, entre estaciones, por tal causa este foguista estuvo 11 días en este servicio en pleno campo, trabajando los primeros cinco días 14 y 15 horas diarias y los otros 6 días un servicio de 13 a 14 horas diarias, tocándole en el último día, para llegar a Tandil, un servicio de 19 horas. Cuando terminó este último servicio, o sean después de 19 días de servicio, se le acordaron las 18 horas de descanso que se acuerdan después de cada viaje en galpón cabecera más las 18 extras que forman un total de 36 horas, descanso que corresponde a 15 días de trabajo en servicio de carga. A esto hay que agregar que en los primeros 5 días de lastre por falta de limpiamá-

quina el foguista tenía que dejar locomotora en condiciones por la noche al dejar servicio y de mañana levantar presión para 6 a. m.

Debe tenerse en cuenta que este foguista tenía que dormir sobre la máquina porque faltaba un vagón que se debe pasar en estos casos y con aviso anticipado para llevar lo más necesario para el momento. Y a más tener todas las dificultades para obtener la subsistencia. Sin embargo, después de esto los viáticos que debían ser abonados a razón de \$ 0.12 por hora según reglamento los primeros 14 días de lastre y pasado dicho tiempo con vagón \$ 25 por mes, a este foguista se le abonó el viático a razón de \$ 25 por mes. Así que en esta forma percibió \$ 9 en vez de \$ 30 moneda nacional.

Este mismo foguista en fecha 14-8-915 ha biendo dejado servicio a 7.30 p. m. se le obligó tomar servicio a las 5 a. m. del día 25 después de 16 días de trabajo y haber trabajado 13 horas el día 24 y por pedir su descanso correspondiente de 12 horas, el superior le hizo presente que no había personal y que si al ser llamado no tomaba servicio sería suspendido y esta exigencia fué repetida el día 26 y el día 27. Total 23 horas continuas de trabajo.

**Sr. Iturbe.** — Pido la palabra.

Yo necesito hacer observaciones respecto del artículo 2o., que ha sufrido tres modificaciones en el honorable senado; pero como no deseo interrumpir la votación, solicito una aclaración de la presidencia sobre si podré hacerlo cuando se trate dicho artículo o en este momento.

**Sr. Presidente.** — Ya ha quedado resuelto el punto con la proposición del señor diputado Roca, aceptada tácitamente por la cámara: no se podrá discutir una vez que se empieza a votar.

**Sr. Iturbe.** — Perfectamente.

El honorable senado ha introducido tres modificaciones a la sanción de la cámara de diputados en el artículo 2o. La primera consiste en eliminar del régimen de esta ley a los empleados de la administración de los ferrocarriles del estado, eliminación que considero absolutamente bien hecha, porque se trata de empleados que tienen el doble carácter de empleados que desempeñan un servicio público y de formar parte de una industria ejercida por el estado; y la ley que se está discutiendo, que se refiere a empleados de empresas privadas, debe tener en cuenta que los empleados de las empresas privadas no están todavía beneficiados por una ley de jubilaciones como ésta, y que es indispensable favorecerlos en ese sentido.

Por consiguiente, respecto a esta primera modificación, la encuentro per-

fectamente fundada y votaré en favor de ella.

En cambio, en cuanto ha introducido como agregado a la sanción de la cámara de diputados las palabras "incluso los de los puertos", quiero llamar la atención de la cámara sobre las graves consecuencias que esto va a traer para los transportes de las mercaderías, sobre todo para las que salgan por los puertos que convergen hacia las provincias del interior.

Los puertos que existen en la República pueden dividirse en cuatro clases distintas: o pertenecen exclusivamente a la nación, como son el puerto de la Capital y el puerto de La Plata, o pertenecen a una provincia, como el puerto de Santa Fe, o a empresas particulares, como el del Rosario y el de San Nicolás, o pertenecen única y exclusivamente a empresas ferroviarias, como el puerto de Ingeniero White del ferrocarril del sur, o el puerto Galván, que pertenece a la empresa del ferrocarril al Pacífico, o el puerto Borghi, que pertenece a la compañía francesa de ferrocarriles de la provincia de Santa Fe.

Querer aplicar el mismo criterio dentro de la ley a estos cuatro grupos distintos de puertos, importa buscar complicaciones y dificultades, que van a producir todos los conflictos que produce la competencia en condiciones desiguales.

Las distintas maneras en que se van a gravar las mercaderías que van al interior y los productos que procedan de las provincias, surge del estudio comparativo del artículo 2o. con el artículo 6o.

Por el hecho de quedar involucrados los puertos y obligadas las empresas a jubilar a sus empleados ferroviarios, tienen que aportar ellas las tres contribuciones que fija esta ley: el 3 por ciento del descuento efectuado sobre los sueldos fijos de los empleados y obreros, el 3 por ciento que deben dar las empresas portuarias, y el recargo sobre los fletes de las mercaderías que establece el artículo 6o. sobre las cargas y encomiendas "que las empresas sujetas a la presente ley deberán establecer dentro de los 90 días de su promulgación".

Por consiguiente, una mercadería destinada al interior que salga del puerto de la capital, por el hecho de no estar comprendido este puerto en la contribución que deben aportar pa-

ra la  
rriles  
de rec  
vías d  
caderi  
to del  
pagar  
por el  
demás  
ticular

En  
culares  
puesto  
misma  
y el f  
los co  
de, po  
sale d  
centav  
en cu  
que es  
ga la  
rrocar  
porte;  
se iri  
sobre  
bre el  
en el  
go del  
tavos  
brá c  
Rosari

Eso  
porqu  
un rec  
ga a l

En  
su ley  
brar e  
misma  
de la  
ma y  
iría  
obligar  
brar u  
to de  
Tamp  
puerto  
tarifa  
bería

que d  
la Na  
hicier  
corres

Esto  
San N  
vías, p  
a él l  
ticular  
condic  
to del  
compe

ra la caja de jubilaciones los ferrocarriles particulares, no pagará la tarifa de recargo sobre el transporte por las vías del puerto. En cambio, toda mercadería que se transporte por el puerto del Rosario pagará esa tarifa, y la pagará también la que se transporte por el puerto de San Nicolás o por los demás puertos de los ferrocarriles particulares.

En cuanto a los ferrocarriles particulares, la diferencia es menos grave, puesto que forma parte de la empresa misma y forma parte ya de su flete, y el flete tal como se estipula hoy en los contratos de transporte comprende, por ejemplo, cuando la mercadería sale del puerto de la Capital, los 30 centavos que cobra por el transporte en cualquier extensión, por tonelada, que es una tarifa fija, y a eso se agrega la tarifa parcial de los demás ferrocarriles que intervienen en el transporte; de manera que sucesivamente se iría recargando el tres por ciento sobre cada una de esas partidas o sobre el total, lo que viene a ser igual en el resultado; pero no habrá el recargo del tres por ciento sobre los 30 centavos en el puerto. En cambio, lo habrá cuando la mercadería salga del Rosario.

Eso sería sumamente desfavorable porque crearía una nueva dificultad, un recargo en el flete, una nueva carga a la empresa que explota el puerto.

En efecto: el puerto del Rosario por su ley-contrato tiene el deber de cobrar el mismo flete en el puerto y la misma tarifa, en general, que el puerto de la Capital; eso le ha servido de norma y de límite. De modo que esta ley iría contra una ley-contrato porque obligaría al puerto del Rosario a cobrar un derecho más alto que el puerto de la Capital, lo que es imposible. Tampoco se puede creer que pierda el puerto del Rosario disminuyendo esa tarifa y pagando de la parte que debería ganar, porque esa parte tiene que dividirla, en sus utilidades, con la Nación; lo más probable sería que hiciera el recargo sobre la parte que correspondía a la Nación.

Esto no ocurriría con el puerto de San Nicolás, porque este puerto tiene vías, pero en general no las usa: entran a él los trenes de los ferrocarriles particulares; de manera que estaría en condiciones más favorables que el puerto del Rosario y podría hacerle una competencia que resultaría completa-

mente perjudicial para los intereses de las mercaderías de las provincias.

Tampoco ocurre con el puerto de Santa Fe, porque el puerto de Santa Fe, que tiene también la misma tarifa de 30 centavos por el transporte de cada tonelada de carga dentro del puerto, además del flete que se agrega a los fletes correspondientes a los tres ferrocarriles que convergen a ese puerto — uno del estado, el central argentino y el de la provincia de Santa Fe — podría prescindir no incorporándose a la ley de jubilaciones, desde que su personal ferroviario es tan reducido y está sujeto exclusivamente a la jurisdicción provincial.

Por otra parte, esto no significaría perjudicar a un gran número de empleados, porque el puerto del Rosario no es el que más empleados tiene: sólo cuenta en tráfico con 40 empleados, 61 cambistas, y entre maquinistas y fogoneros de locomotoras, 36; en total, 137 empleados. Siendo así que ocupa 225 en las demás funciones del puerto y 357 peones, es decir, que hay un total favorecido de 137 empleados contra 582 que la ley no protege. Así resalta cómo es injusta la inclusión de los puertos en esta ley. Sería mucho más lógica una ley que obligara a hacer una caja distinta — que vendrá cuando vengan las demás leyes de protección a los obreros — que comprenda a todos los puertos de la República y los deje en condiciones iguales, y no en condiciones de excepción, como son éstas, del puerto del Rosario, tanto más grave cuanto que el tres por ciento sobre los treinta centavos que cobra el empleado equivale a un centavo, y el movimiento medio en el Rosario se puede calcular en ocho millones de toneladas en un período de dos años. Tal es el dato que yo tengo, contando desde el 31 de marzo de 1913 al 31 de marzo de 1915. Estos ocho millones se descomponen en seis millones para las exportaciones de productos nacionales y dos millones para la importación de los extranjeros. De manera que el término medio por año es de cuatro millones; y como estas cifras se refieren a años malos para la cosecha, como la de 1913-14, y en que la guerra, por otra parte, también ha impedido que se hicieran los transportes con regularidad, podríamos hacer el cálculo de que por lo menos se mueven cinco mi-

llones en años normales en el puerto de Rosario, lo cual importa cincuenta mil pesos al año para jubilar solamente a 137 empleados, que no estarán en condiciones de jubilarse sino a la vuelta de veinte años. De manera que se habrá acumulado una contribución enormemente fuerte, de un millón de pesos, exclusivamente para 137 empleados.

Estas son las razones, rápidamente expresadas, que tengo para solicitar de la cámara que se fije al votar las palabras "incluso los de los puertos", que ha introducido el honorable senado, las que a mi juicio deben ser rechazadas.

La tercera modificación que se ha introducido en este artículo no tiene ninguna importancia.

**Sr. Bas. —** Pido la palabra.

Como miembro informante de la comisión en mayoría, que acepta las modificaciones introducidas por el honorable senado, y por consiguiente la inclusión en la ley de los obreros de los puertos, tengo necesidad de decir dos palabras para justificar la procedencia del artículo, a pesar de lo manifestado por el señor diputado.

Dos son los fundamentos que él aduce para sostener el rechazo de la inclusión de los empleados de los puertos dentro del personal que debe quedar comprendido en la presente ley. En primer término, que existen puertos de diferente jurisdicción: nacionales y provinciales, otros particulares y otros pertenecientes a las empresas ferrocarrileras, y en segundo término que esto implicaría un recargo relativamente considerable en relación al número de empleados que van a ser jubilados.

Desde luego, el señor diputado no discute; por el contrario, sostiene que debiera dictarse hasta una ley especial para jubilar estos empleados ferroviarios de los puertos, porque no sería realmente lógico que los empleados de los ferrocarriles del estado y los empleados de empresas particulares, en general, estuvieran beneficiados con esta ley de jubilación y no lo estuvieran los empleados de los puertos.

Entonces, aceptado el principio de justicia evidente, vamos a ver si en realidad las consideraciones aducidas serían suficientes para que la honorable cámara votara el rechazo de la dis-

posición agregada por el honorable senado.

La primera de las consideraciones, o sea la diversidad de jurisdicción a que están sometidos los obreros ferroviarios de los puertos, carece, desde luego, de fundamento. La disposición del artículo es clara; habla de que quedan comprendidos en los beneficios y obligaciones de la presente ley todos los empleados y obreros permanentes de los ferrocarriles de empresas particulares de jurisdicción nacional, incluso los de los puertos; debiendo computarse los años de servicios prestados en cualquiera de ellas, aunque en cualquier tiempo hubieran estado sometidos a la jurisdicción provincial.

Por consiguiente, los que quedan comprendidos dentro de esta disposición son los obreros de los puertos dependientes de empresas particulares. Están excluidos los de los puertos dependientes de jurisdicción nacional que quedan sometidos, como empleados públicos, a la ley general de pensiones y jubilaciones, y también lo están los obreros de los puertos sometidos a las jurisdicciones provinciales, los que sólo en el caso especial establecido en el artículo 10 quedarán comprendidos, cuando dice: podrán acogerse a 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 a las condiciones fijadas por esta ley.

Los obreros de los puertos dependientes de las empresas ferroviarias particulares y que forman parte integrante de dichas empresas, estarán ya comprendidos dentro del concepto de empresas particulares, con o sin este agregado; y también los empleados de los puertos, desde que éstos pertenecen a dichas empresas.

Por consiguiente, no hay diversidad de criterio a adoptar; el criterio es uno. Los únicos empleados y obreros ferroviarios que comprende esta ley, sean o no de los puertos, son los de las empresas particulares y los de las empresas sometidas a las jurisdicciones provinciales, cuando ellas lo soliciten en las condiciones que establece el artículo 10.

La segunda observación se refiere al recargo que representa, a juicio del señor diputado, en el transporte, en forma que parecería excesiva. Dice el señor diputado que hay cerca de doscientos empleados a jubilarse, y que a este efecto el impuesto a las cargas sería de 50.000. El señor diputado ha tomado para hacer su cálculo un precepto imperativo de la ley, que establece el 3 por ciento, cuando la disposición del artículo 6 no establece la contribución en esa forma. El artículo 6 fija el 3 por ciento como tarifa máxima a juicio del poder ejecutivo, que precisamente tendrá en cuenta todas estas circunstancias para determinarlo. De manera que este porcentaje, que es el que produciría los 50.000 pesos para jubilar a esos empleados, podrá reducirse al 2 por ciento, al 1 por ciento, al  $1\frac{1}{4}$  por ciento, al  $1\frac{1}{8}$  por ciento, o a lo que sea necesario, para que se pueda establecer una relación justa entre las jubilaciones a acordarse y el recargo. Dentro de estas condiciones, y establecido por ejemplo el  $1\frac{1}{4}$  por ciento de contribución, tendríamos que los 50.000 pesos se habrán reducido a 4 ó 5 mil al año, recargo relativamente insignificante, y que colocará en situación de poderse jubilar a los obreros del puerto del Rosario en las mismas condiciones que los demás empleados ferroviarios.

Nada más.

— Ocupa la presidencia el señor presidente de la honorable cámara, don Alejandro Carbó.

**Sr. Presidente.** — Corresponde votar cada una de las modificaciones introducidas por el honorable senado.

Se va a votar si se aceptan las introducidas al artículo 10.

— Se votan y aprueban, quedando el artículo en la siguiente forma:

Artículo 10. — Créase la caja de jubilaciones y pensiones de empleados ferroviarios, con sujeción a las siguientes bases generales y a las disposiciones de la ley orgánica que dicte en su oportunidad el honorable congreso.

**Sr. Presidente.** — Se van a votar las modificaciones introducidas en el artículo 20.

**Sr. Iturbe.** — Pido que se voten separadamente estas modificaciones.

— Se votan separadamente y se aprueban, quedando el artículo en la siguiente forma:

Art. 20. — Quedan comprendidos en los beneficios y obligaciones de la presente ley todos los empleados y obreros permanentes de los ferrocarriles de empresas particulares de jurisdicción nacional, incluso los de los puertos; debiendo computarse los años de servicios prestados en cualquiera de ellas, aunque en cualquier tiempo hubieran estado sometidos a la jurisdicción provincial.

**Sr. Secretario Zambrano.** — El artículo 30, sancionado por la honorable cámara ha sido suprimido por el honorable senado.

Decía así:

Artículo 30. — La caja nacional de jubilaciones y pensiones transferirá los aportes de los empleados actuales de los ferrocarriles del estado a la institución que por la presente ley se cree, en la forma y tiempo que convengan sus respectivas administraciones o que resuelva el poder ejecutivo si no hubiere al respecto un acuerdo expreso."

**Sr. Presidente.** — Se va a votar si se acepta esta modificación.

— Se vota y resulta afirmativa, quedando suprimido el artículo.

**Sr. Presidente.** — Se va a votar si se aceptan las modificaciones al artículo 40, ahora 30.

— Se vota y es aprobado el artículo en la siguiente forma:

Art. 30. — Los empleados y obreros actuales de los ferrocarriles comprendidos en esta ley y los que hubiesen sido despedidos sin causa después de 17 de enero de 1913, gozarán de sus beneficios, una 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 establezcan para estos casos.

**Sr. Presidente.** — Se van a votar las modificaciones introducidas por el honorable senado al artículo 50., ahora 40.

**Sr. Atencio.** — Debe votarse por partes, porque la disidencia de la minoría está en el inciso d).

**Sr. Presidente.** — Perfectamente. Se votará en esa forma.

— Se vota por partes si se aceptan las modificaciones introducidas por el honorable senado, y resulta afirmativa, quedando el artículo en la siguiente forma:

Art. 40. — El capital de la caja será formado por los siguientes fondos:

a) El producido del recurso a que se refiere el artículo 60.

- b) Las sumas percibidas y a percibir por las empresas y no reclamadas por el público comprendidas bajo la denominación de lo "cobrado de más"
- c) El descuento del 3 por ciento, 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 veinticuatro mensualidades la mitad de su primer sueldo mensual.
- d) La forma de contribución de las empresas será convenida entre ellas y el poder ejecutivo, sin que en ningún caso pueda resultar inferior al 3 por ciento de los sueldos aportados por los empleados y obreros de sus respectivas dependencias.

Respecto de las empresas que no rindan como dividiendo el 4 por ciento, el poder ejecutivo queda facultado para convenir con ellas el monto y la forma de su contribución.

**Sr. Secretario Zambrano.** — El artículo 50. es igual al 60. sancionado por la honorable cámara. Se trata simplemente de un cambio de numeración.

**Sr. Presidente.** — Se votarán las modificaciones introducidas por el honorable senado al artículo 60.

— Resulta afirmativa, quedando el artículo en la siguiente forma:

**Art. 60.** — Independientemente de la contribución de las empresas y de los empleados de que habla el artículo 40. ingresará a la caja creada por esta ley el producto de un aumento especial sobre los fletes de cargas y encomiendas que las empresas sujetas a la presente ley deberán establecer dentro de los noventa días de su promulgación sobre las tarifas vigentes y que anualmente determinará el poder ejecutivo, no pudiendo exceder en ningún caso del 3 por ciento. El ingreso que produzca este aumento sobre las tarifas en las entradas brutas de las empresas no se tomará en cuenta a los efectos de la ley número 5315.

**Sr. Presidente.** — Se votarán las modificaciones introducidas al artículo 70.

— Resulta afirmativa, quedando el artículo en la siguiente forma:

**Art. 70.** — La administración de la caja estará a cargo de una junta de cinco miembros, nombrados por el poder ejecutivo en la siguiente forma: un presidente con acuerdo del honorable senado; cuatro vocales designados por mitad entre los empleados y representantes de las

empresas. Su organización y funciones serán fijadas oportunamente por la ley orgánica de la institución.

**Sr. Secretario Zambrano.** — El artículo 80. es igual al 90. sancionado por la honorable cámara, excepto el inciso f.

**Sr. Presidente.** — Se va a votar la modificación introducida por el honorable senado.

— Se vota, y resulta afirmativa, quedando el artículo en la siguiente forma:

**Art. 80.** — El poder ejecutivo designará a 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 20.
- b) Clasificación de los mismos en categoría, teniendo en cuenta y especificando el tiempo probable de aptitud del empleado para el trabajo, en atención a la naturaleza del servicio.
- c) El importe total de los 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 a 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 categorías de los empleados que deban gozarlos.
- e) Edad y tiempo de servicio de los empleados al dictarse la ley.
- f) Cálculo de previsión de la marcha económica de la caja con los recursos creados.

**Sr. Secretario Zambrano.** — El artículo 90. del proyecto del honorable senado es igual al aprobado por la honorable cámara bajo el número 10; y el artículo 10 del senado es el 12, aprobado por la honorable cámara.

El honorable senado suprime el artículo 11 de la sanción de la honorable cámara, que decía lo siguiente:

"**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 a sus beneficios mientras no se dicte la ley orgánica a que se refiere el artículo 10."

Reunión núm. 16

CAMARA DE DIPUTADOS

Junio 21 de 1915

**Sr. Presidente.** — Se va a votar si se acepta la modificación.

—Resulta afirmativa.

—Al ir a votarse el artículo 11, dice el

**Sr. Dickmann.** — Pido que la votación del artículo 11 sea nominal.

**Sr. Presidente.** — Es necesario que esté apoyada por la quinta parte de los miembros presentes. Sirvanse ponerse de pie los señores diputados que apoyan la moción.

—Resulta apoyada.

—Se lee:

Art. 11. — Los empleados u obreros que voluntariamente abandonen sus servicios o los presten de modo que se interrumpa o perturbe la continuidad y regularidad de la marcha de los ferrocarriles, serán considerados como separados del servicio y deberán ser substituidos, perdiendo todo el derecho que hubieran adquirido a las jubilaciones, pensiones o retiros a que esta ley se refiere y a los aportes que hubieren hecho, sin perjuicio de las demás responsabilidades en que pudieran haber incurrido.

Los empleados u obreros afectados por esta disposición tendrán derecho de reclamar ante la junta creada por el artículo 7o. Esta junta, constituida en tribunal, resolverá en definitiva, en cada caso, y tendrá facultad para eximir total o parcialmente de las sanciones establecidas en el párrafo anterior, si a su juicio el abandono del servicio hubiese sido producido por fuerza mayor o causa justificada.

**Sr. Presidente.** — Se va a votar en forma nominal.

—Votan por la afirmativa los señores diputados Barrera, Melo, Alvear, del Valle, Le Bretón, Bas, Camaño, Arce, Echagüe, Avellaneda (M. A.), Oyhanarte, Araya (P.), Marcó, Pereyra Iraola, Gallo, Cantilo, Saguier, Silveti, Echegaray, Aguirre (R. M.), Beltrán, Aguirre (D.), Riu, Demarchi, de Veyga, Paz, Zeballos (E. S.), Semprún, Reibel, Hernández, Ordóñez, Avellaneda (N. A.), Garzón, Coronado, Salas Oroño.

—Votan por la negativa los señores diputados Olmedo, Roca, Pinedo, del Barco, López Buchardo, Nougés, Vedia, Oliver, Albarracín, Atencio, Massa, Cabanillas, Iturbe, Dickmann, Bravo, Justo, Repetto, de Tomaso, García, Jaramillo, Uriburu, Lagos, de la Torre, Giménez, Zaccagnini, Cúneo, Rojas, Bonastre, Frugoni Zavala, Palacios.

**Sr. Secretario González Bonorino.** — Han votado por la afirmativa 35 señores diputados y 30 por la negativa.

**Sr. Presidente.** — Queda aprobado el artículo.

**Sr. Secretario Zambrano.** — En el artículo 12 el honorable senado, después de las palabras: "El poder ejecutivo reglamentará la presente ley", suprime las siguientes: "en cuanto se refiere a la percepción de los valores determinados en el artículo 5o."

**Sr. Presidente.** — Se va a votar si se acepta esta modificación.

—Resulta afirmativa.

—El artículo 13 es de forma.

**Sr. Presidente.** — Queda definitivamente sancionado.

## 10

## INCIDENCIA

**Sr. Arce.** — Pido la palabra.

Hace algunos momentos la honorable cámara ha tenido ocasión de presenciar la situación creada por las palabras de un señor diputado por la Capital, que, a estar a la versión taquigráfica y a lo que han oído todos los señores diputados, ha calificado en una forma no solamente antiparlamentaria, sino intolerable, al señor ministro de obras públicas.

Espero, pues, que la presidencia, cumpliendo con lo que para la cámara es una obligación en sus relaciones con el poder ejecutivo, y con lo que es, por otra parte, una tradición del congreso, y ha sido objeto de reiteradas resoluciones de esta cámara, tomará sus disposiciones para que de este incidente no quede constancia en el diario de sesiones.

Creo con ello interpretar un anhelo y la voluntad de la mayoría de la honorable cámara, para evitar que vayamos avanzando cada vez más en un camino que nos puede conducir a conflictos, desagradados y rozamientos entre los poderes, que deben cultivar la armonía de las formas, cualesquiera sean las disidencias de fondo que mantengan en las cuestiones sometidas a su deliberación.

Nada más. (*¡Muy bien! ¡muy bien!*)

**Sr. Dickmann.** — Entiendo que el señor diputado se refiere a mi afirmación respecto a que el señor ministro, o el señor Moyano, al vender por piedad por 100.000 pesos y que estaba 100.000 pesos una propiedad que estaba avaluada en 20.000 pesos para la