

# 52.<sup>a</sup> REUNIÓN - 7.<sup>a</sup> Sesión extraordinaria - Marzo 6 de 1919

PRESIDENCIA DEL Dr. D. PELAGIO B. LUNA

Ministro presente: de Obras públicas: Dr. Pablo Torello.

Senadores presentes: Albarracín Martín, Camañeda Vega Francisco, Del Valle Iberlucea Enrique, Echagüe Pedro A., García Luis, Garro Pedro A., Irigoyen Ignacio D., Iturbe Octavio, Linares Luis, Malbrán Carlos, Mendoza Eriberto, Molina Emilio, Olaechea y Alcorta Pedro, Posse Justiniano, Roca Julio A., Soto Pedro Numa, Torino Martín M., Villanueva Benito.

Senadores ausentes: Con licencia: Melo Leopoldo. Con aviso: Civit Emilio, Esteves Manuel I., González Joaquín V., Guinazú Víctor S., Iturraspe Ignacio de, Patrón Costas Robustiano, Terán Brígido, Vidal Juan R., Zabala Carlos.

## SUMARIO

- 1.—Asuntos entrados.
- 2.—Proyecto de ley en revisión prorrogando hasta el 31 de marzo de 1919 el presupuesto y leyes impositivas de 1918. Se resuelve considerarlo sobre tablas, aprobándose el proyecto.
- 3.—Proyecto de ley en revisión aprobando el convenio financiero con los gobiernos de la Gran Bretaña, Francia e Italia. — Se integra la comisión de hacienda para considerarlo.
- 4.—Se considera el despacho de la comisión de legislación referente a la jubilación de empleados y obreros ferroviarios. — Se aprueba en general. Se designa la sesión del día 8 para continuar su consideración.

—En Buenos Aires, a las 3.55 p. m. del día 7 de marzo de 1919 dice el

**Sr. Presidente.** — Queda abierta la sesión con 18 senadores presentes.

Se va a dar cuenta del acta de la anterior.

—Se lee y aprueba.

## 1

### ASUNTOS ENTRADOS

#### Peticiones particulares

La asociación de obreros ferroviarios de Paraná solicitan se modifique el despacho

del proyecto de ley de jubilaciones y pensiones ferroviarias, de acuerdo con el proyecto de la asociación ferroviaria nacional.

—A sus antecedentes.

## 2

### PRORROGA DEL PRESUPUESTO Y LEYES IMPOSITIVAS

—Se lee:

Buenos Aires, febrero 25 de 1919.

*Al señor presidente del honorable senado.*

La honorable cámara que tengo la honra de presidir ha sancionado, en sesión de la fecha, el adjunto proyecto de ley que pase en revisión al honorable senado, por el que se prorroga hasta el 31 de marzo del corriente año las leyes de gastos número 10.365, e impuestos.

Dios guarde al señor presidente.

ARTURO GOYENECHÉ.  
Carlos González Bonorino.

#### PROYECTO DE LEY

*El senado y cámara de diputados, etcétera.*

Artículo 1.º — Prorrogáanse las leyes de gastos número 10.365, e impuestos, hasta el 31 de marzo del corriente año.

Art. 2.º — Comuníquese al poder ejecutivo.

Dado en la cámara de diputados, en Buenos Aires, a 25 de febrero de 1919.

ARTURO GOYENECHÉ.  
Carlos González Bonorino.

**Sr. Irigoyen.** — Hago moción para que este asunto se trate sobre tablas.

—Apoyado.

**Sr. Presidente.** — Estando apoyada la moción del señor senador por Buenos Aires, se va a votar.

—Se vota y se aprueba la moción.

—Se lee el proyecto.

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

—Se vota y aprueba en general y particular.

### 3

## CONVENIO FINANCIERO CON FRANCIA, INGLATERRA E ITALIA

### Integración de comisión

Buenos Aires, febrero 26 de 1919

*Al señor presidente del honorable senado.*

La honorable cámara que tengo la honra de presidir ha sancionado, en sesión de la fecha, el adjunto proyecto de ley que paso en revisión al honorable senado, por el que se aprueba la convención celebrada con fecha 4 de febrero de 1919, con los gobiernos de la Gran Bretaña, Francia e Italia, acordándoles un crédito extraordinario de doscientos millones de pesos oro sellado con destino a la adquisición de productos del país.

Dios guarde al señor presidente.

ARTURO GOYENECHE.

*Carlos González Bonorino.*

### PROYECTO DE LEY:

*El senado y cámara de diputados, etcétera.*

Artículo 1.º — Apruébase la convención financiera, celebrada ad referendum, por el poder ejecutivo, con los gobiernos de la Gran Bretaña, Francia e Italia, de fecha 4 de febrero de 1919.

Art. 2.º — A fin de ejecutar la convención citada, autorizase al Banco de la Nación Argentina para abrir al gobierno de la nación un crédito extraordinario, hasta la suma de doscientos millones de pesos oro sellado (\$ 200.000.000 o/s.), o su equivalente en moneda nacional de curso legal, en las condiciones que se convenga. Suspéndense los efectos del artículo 11 de la ley número 4507, mientras esté en vigor la presente.

Art. 3.º — A los efectos del artículo ante-

rior, el Banco de la Nación solicitará la colaboración de otras instituciones bancarias establecidas en el país. El poder ejecutivo, si lo creyere necesario, autorizará a la Caja de Conversión a entregar al Banco de la Nación Argentina, a requisición de éste, billetes de curso legal hasta el monto de los saldos a cargo de los gobiernos de la Gran Bretaña, Francia e Italia, que arrojen las cuentas en que ellos hubiesen dispuesto de los créditos que el gobierno argentino les conceda, en la convención aprobada por esta ley.

La entrega de billetes de la Caja de Conversión al Banco de la Nación Argentina se hará siempre que la garantía en metálico de la circulación fiduciaria no baje del 40 o/o, de acuerdo con la ley número 9479, y sin cobrar interés alguno.

Art. 4.º — En caso de que los billetes entregados, en virtud de lo dispuesto en el artículo anterior, hubiesen alcanzado a cubrir completamente los saldos deudores a que él se refiere, el Banco de la Nación Argentina devolverá a la Caja de Conversión, simultáneamente, los billetes recibidos, correspondientes a las amortizaciones que se vayan efectuando por los gobiernos prestarios, de tal manera que, al ser cancelados los créditos acordados a los gobiernos de la Gran Bretaña, Francia e Italia, los billetes emitidos por tal motivo quedarán totalmente retirados de la circulación.

Art. 5.º — El 50 o/o de las utilidades que realice el Banco de la Nación Argentina con los billetes que reciba de la Caja de Conversión, en virtud de esta ley, lo convertirá a oro, destinándolo a aumentar el fondo de conversión.

Art. 6.º — Autorízase al poder ejecutivo a fijar por decretos, los precios mínimos de los productos agrícolas sobrantes de la cosecha 1917-1918, y productos de la cosecha 1918-1919, que se destinen a la exportación, con envase o sin envase, en vagón dársena o libre a bordo, estableciendo las diferencias prudenciales para los puertos del Paraná, del río de la Plata o del océano Atlántico.

Los decretos que el poder ejecutivo dicte se fijarán en las estaciones de los ferrocarriles que cruzan la zona agrícola de la república, para el más amplio conocimiento de los colonos.

Art. 7.º — El ministerio de hacienda no otorgará permisos de exportación de cereales sin la justificación de que han sido abonados efectivamente, los precios mínimos decretados por el poder ejecutivo, mediante certificados de libros de comercio, llevados en forma, o certificados oficiales de los libros de los corredores.

A la solicitud del permiso de exportación, se adjuntarán declaraciones juradas del comprador y del vendedor, respecto a la veracidad de la cantidad de cereal adquirida y del precio convenido y pagado, en su caso.

Art. 8.º — Los que contravengan lo dispuesto en el artículo anterior, simulando precios, alterando cantidades o por cualquier otra falsedad, que desvirtúe la efectividad de los precios mínimos de exportación, serán castigados, sin perjuicio de la prohibición de obtener permisos para exportar por el término de un año, con las penas de tres a seis meses de arresto y multa de \$ 500 a \$ 5.000 nacionales.

Art. 9.º — El poder ejecutivo podrá reglamentar la forma de los pagos que se efectúen por compras de cereales a exportarse, para el mejor control de la efectividad de los precios abonados.

Art. 10. — Autorízase al poder ejecutivo para que, por intermedio de la inspección de sociedades anónimas, no permita cotizaciones que correspondan a menos que los precios fijados como mínimos para la exportación.

Art. 11. — Queda incorporado el artículo 8.º de la presente ley, con carácter de transitorio, al código penal, para las infracciones que se cometan hasta el 31 de diciembre del corriente año.

Art. 12. — Comuníquese al poder ejecutivo.

Dado en la cámara de diputados, en Buenos Aires, a 25 de febrero de 1919.

AMURO GOYENCHE.

Carlos González Bonorino.

**Sr. Presidente.** — Pasará a la comisión de hacienda.

Como esta comisión se encuentra desintegrada por haber solicitado el señor senador Posse, permiso de la presidencia, para faltar a tres sesiones, y por haber quedado vacante otro cargo en la comisión, la presidencia ha resuelto integrarla, y designa al efecto, a los señores senadores Torino y Zabala.

#### 4

### JUBILACION DE EMPLEADOS Y OBREROS FERROVIARIOS

**Sr. Presidente.** — Se va a pasar a la orden del día.

—Se lee:

*Honorable senador:*

Vuestra comisión de legislación ha tomado en consideración el proyecto de ley, venido en revisión, sobre caja de jubilaciones y pensiones de empleados u obreros ferroviarios, y por las razones que dará el miembro informante os aconseja la aprobación del mismo con las modificaciones que informa el adjunto.

Sala de la Comisión, 12 de Febrero de 1919.

Octavio Iturbe.—Julio A. Roca.—  
Emilio Molina.

#### Modificación

#### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados, etc.*

#### CAPITULO I

#### Objeto y beneficiarios de la ley

Artículo 1.º — Créase la caja nacional de jubilaciones y pensiones de empleados ferroviarios con sujeción a las disposiciones que establece esta ley.

Art. 2.º — Quedan comprendidos en las disposiciones de esta ley:

- 1.º Los empleados u obreros permanentes de los ferrocarriles de jurisdicción nacional incluso los de los puertos que existen actualmente en el país o se incorporen al régimen de los mismos y de los que en adelante se establezcan, sea por la nación o por empresas particulares.
- 2.º Los miembros de los directorios locales radicados en el país.
- 3.º Los empleados u obreros a que se refiere el inciso 1.º de éste artículo, que con posterioridad al primero de enero de 1913, hubiesen sido desti-

#### PROYECTO DE LEY

*El senado y cámara de diputados, etcétera.*

#### CAPITULO I

#### Objeto y beneficios de la ley

Inciso 2.º Suprimido.

## Modificación

tuidos por causas que no sean las enumeradas en el artículo 33.

- 4.º Las personas a que se refiere el artículo 37 con relación a los empleados u obreros que hubiesen fallecido con posterioridad a la misma fecha, siempre que dichos empleados y obreros hubiesen tenido derecho a jubilarse, de acuerdo con las prescripciones de ésta ley a la fecha de su fallecimiento.

Art. 30. — Las disposiciones de esta ley no comprenden a los empleados y obreros que desempeñan funciones accidentales o de carácter transitorio.

## CAPITULO II

## Administración de la Caja

Art. 4.º — La administración de la caja estará a cargo de un directorio formado (por el director general de ferrocarriles), tres representantes de las empresas ferroviarias y tres de los empleados y obreros de las mismas, bajo la presidencia del presidente de la caja de jubilaciones y pensiones civiles.

Art. 5.º — Los representantes de las empresas y de los obreros y empleados, serán los mismos que forman parte de la comisión permanente creada por el artículo 3.º de la ley número....., sobre reglamentación del trabajo ferroviario. Gozarán del estipendio que fije el directorio, por cada sesión que éste celebre.

Art. 6.º — El presidente de la caja nacional de jubilaciones y pensiones civiles tendrá voz y voto en las deliberaciones del directorio, prevaleciendo su voto en caso de empate. Es el ejecutor de las resoluciones del directorio y su representante legal. Los empleados de la caja estarán bajo sus inmediatas órdenes, pero su nombramiento y remoción corresponderá al directorio.

Art. 7.º — En ausencia del presidente de la caja nacional de jubilaciones y pensiones civiles, el directorio será presidido por el director general de ferrocarriles.

Art. 8.º — El directorio se regirá por el reglamento interno que dicte al efecto y anualmente fijará su presupuesto de gastos, que será satisfecho con los fondos de la caja. Dicho presupuesto no podrá exceder de tres por ciento de lo producido por las asignaciones de la caja excepto los intereses de su fondo.

## CAPÍTULO II

## Administración de la caja

Art. 4.º — (en sustitución): La administración de la caja estará a cargo de un directorio formado por un presidente designado por el P. E. con acuerdo del senado, tres representantes de las empresas ferroviarias y tres de los empleados u obreros de las mismas.

Art. 5.º — (En sustitución). — Mientras no se sancione la ley reglamentaria del trabajo la designación de los representantes de las empresas ferroviarias y de los empleados u obreros de las mismas que forman el directorio de la caja, se practicará en las condiciones que determine el decreto reglamentario de esta ley.

El presidente y directores gozarán del estipendio que les fije el presupuesto de la caja.

Se suprimen las palabras subrayadas.

Art. 7.º (En sustitución). — En ausencia del presidente de la caja de jubilaciones y pensiones de empleados ferroviarios, el directorio será presidido por el de la caja de jubilaciones y pensiones civiles.

(En sustitución) y el del monto de las jubilaciones y pensiones que deban ser satisfechos durante el año con los fondos de la caja.

Cuando los recursos calculados no alcancen a cubrir el importe total de las jubilaciones y pensiones que deberán ser satisfechos durante el año, la nación contribuirá con la diferencia.

## Modificación

## CAPITULO III

## Fondo de la caja

Art. 9.º — El fondo de la caja se formará con las asignaciones siguientes:

- 1.º Con los aportes que establece en sus artículos 4.º y 6.º la ley 9653 hasta la promulgación de la presente ley.
- 2.º Con el descuento forzoso del cinco por ciento de los sueldos de las personas comprendidas en el artículo 2.º, siempre que no excedan de mil pesos mensuales, en cuyo caso el descuento se hará solamente sobre esta última cantidad.
- 3.º Con el importe del primer mes de sueldo pagadero en veinticuatro mensualidades continuas, de la persona que por primera vez entre a formar parte del personal de las empresas ferroviarias o se reincorpore a ellas, siempre que no hubiese sufrido ese descuento por imperio de esta ley u otra que establezca una disposición análoga.
- 4.º Con la diferencia del primer mes de sueldo, cuando el empleado u obrero pase a ocupar un empleo mejor rentado o perciba un aumento de sueldo.
- 5.º Con una contribución mensual de las empresas igual al ocho por ciento de sobre los sueldos y jornales de todos sus empleados y obreros, siempre que no excedan de mil pesos mensuales, en cuyo caso la contribución se pagará solamente sobre esta última cantidad.
- 6.º Con el importe de las sumas pagadas de más y no reclamadas por el público dentro del término de un año, quedando prescripto los derechos de los cargadores al vencer ese término.
- 7.º Con las multas impuestas con arreglo a esta ley.
- 8.º Con las donaciones y legados hechos a la caja.
- 9.º Con los intereses de los fondos acumulados.

Art. 10. — Las empresas ferroviarias cuyo personal esté comprendido en los beneficios de esta ley, están obligadas a practicar los descuentos a que se refieren los incisos 2.º, 3.º y 4.º del artículo anterior, en los sueldos del personal de su dependencia y a depositarlos todos los meses conjuntamente con las contribuciones fijadas por los incisos 5.º y 6.º del mismo artículo, en dinero efectivo en el Banco de la Nación Argentina, a la orden de la caja, dentro de los diez primeros días siguientes a cada mes vencido sin deducir cantidad alguna por ningún concepto.

Art. 11. — Los fondos y las rentas que se obtengan de ésta ley serán de exclu-

## CAPITULO III

## Fondo de la caja

Inciso 1.º — Con los aportes del personal, recaudados de acuerdo con la ley núm. 9653, hasta la promulgación de la presente ley.

Inc. 5.º (en sustitución).

Con la suma mensual que las empresas han convenido en aportar como única contribución, equivalente al 8 % sobre los sueldos y jornales de todos sus empleados u obreros, siempre que no excedan de mil pesos mensuales, en cuyo caso la contribución se pagará solamente sobre esta última cantidad.

## Modificación

siva propiedad de las personas comprendidas en sus disposiciones y con ello se atenderá al pago de las jubilaciones y pensiones que se acuerden en lo sucesivo de conformidad a la misma.

En ningún caso podrá disponerse de ellos para otros fines, bajo la responsabilidad personal de los miembros del directorio, que se hará efectiva judicialmente en sus bienes, previa decisión del poder ejecutivo.

Art. 12. — Todos los fondos de la caja estarán depositados en cuenta especial en el Banco de la Nación Argentina, salvo las sumas que fije el directorio, como indispensable para los pagos corrientes.

Art. 13. — Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior los fondos de la caja, descontadas las sumas indispensables para los pagos corrientes serán invertidos, previa resolución del directorio, en cada caso, en la adquisición de títulos de renta nacional o que tengan la garantía subsidiaria de la nación, de manera que produzcan el mayor interés y la más frecuente capitalización.

Art. 14. — Los bienes que correspondan a ésta ley son inembargables.

## CAPITULO IV

## De las jubilaciones

Art. 15. — Los empleados y obreros a que se refiere el artículo 2.º que hayan contribuido al fondo de la caja con los descuentos establecidos en el artículo 9, salvo las excepciones que más adelante se determinan tendrán derecho a la jubilación que les acuerda esta ley.

Art. 16. — La jubilación que acuerda ésta ley es:

- 1.º Ordinaria.
- 2.º Invalidez.
- 3.º Por retiro voluntario.

Art. 17. — El monto de la jubilación ordinaria se calculará con relación al promedio de los sueldos percibidos durante los cinco últimos años de servicios y con sujeción a la siguiente escala:

- 1.º Hasta cien pesos de sueldo, será igual al noventa y cinco por ciento del sueldo.
- 2.º Desde ciento un pesos hasta trescientos pesos de sueldo, será igual a noventa y cinco pesos más el setenta y cinco por ciento de la diferencia entre el sueldo y cien.
- 3.º Desde trescientos uno hasta quinientos pesos de sueldo será igual a doscientos cuarenta y cinco pesos más el cuarenta y cinco por ciento de la diferencia entre el sueldo y trescientos pesos.

## CAPITULO IV

## De las jubilaciones

## Modificación

4.º Desde quinientos un pesos hasta setecientos pesos de sueldo, será igual a trescientos treinta y cinco pesos más el treinta por ciento de la diferencia entre el sueldo y quinientos pesos.

5.º Desde setecientos un pesos hasta mil pesos de sueldo, será igual a trescientos noventa y cinco pesos más el veinte por ciento de la diferencia entre el sueldo y setecientos pesos.

Art. 18. — Corresponde la jubilación ordinaria, dentro de las condiciones establecidas en el artículo anterior:

1.º Integra: al empleado u obrero que habiendo prestado 32 años de servicios como minimum, tenga 55 años de edad;

2.º Reducida en un veinticinco por ciento: al empleado u obrero que habiendo prestado 32 de servicios como minimum, tengan más de 50 y menos de 55 años de edad, y desea jubilarse.

prestado *treinta* años de servicios como minimum, tenga *cincuenta y tres* años de edad.

*treinta* de servicios como minimum, tenga más de *cuarenta y ocho* y menos de *cincuenta y tres* años de edad y desea jubilarse.

Art. 19. — El monto de la jubilación por invalidez se calculará con relación al promedio de los sueldos percibidos durante los últimos diez años de servicios y con sujeción a la escala de la jubilación ordinaria, a razón de un cinco por ciento en el monto de dicha jubilación, por cada año de servicio, hasta su maximum.

Art. 20. — Corresponde la jubilación por invalidez, dentro de las condiciones establecidas en el artículo anterior:

1.º Al empleado u obrero que después de 10 años de servicios fuese declarado física o intelectualmente imposibilitado para continuar en el ejercicio de su empleo o de otro compatible con su actividad habitual o su preparación comprobada;

2.º Al empleado u obrero que, cualquiera que fuese el tiempo de servicios prestados, se incapacite en cualquier forma permanente en un acto del servicio y por causa evidente y exclusivamente imputable al mismo servicio.

Art. 21. — En ningún caso se podrá acordar jubilación por invalidez a quién la gestione después de haber dejado de formar parte del personal de las empresas ferroviarias.

Art. 22. — Corresponde la jubilación por retiro voluntario al empleado u obrero que teniendo más de 10 años de servicios y 55 de edad no alcance al número de años de servicios exigidos por el artículo 18.

*y cincuenta y tres de edad.*

Esta jubilación se calculará a razón de dos por ciento de la jubilación ordinaria, por cada año de servicios.

## Modificación

Art. 23. — Los empleados u obreros que teniendo menos de 10 años de servicios alcancen los 55 años de edad y deseen retirarse, tendrán derecho a una indemnización igual al cinco por ciento de las sumas que hubiesen percibido en concepto de sueldos, más los intereses a razón del cinco por ciento anual, capitalizados por año. En ningún caso se calcularán estos intereses con posterioridad a la fecha del retiro.

*cincuenta y tres años.*

Art. 24. — Los empleados u obreros que fuesen declarados cesantes por no requerirse sus servicios o por razones de economía, tendrán derecho a una indemnización igual a la fijada en el artículo anterior, sin intereses.

Cuando en éste caso el empleado u obrero optase por renunciar a la indemnización y reingresar posteriormente al servicio ferroviario tendrán derecho, a los efectos de ésta ley, a que se le computen los servicios prestados con anterioridad a la censantía.

Los empleados u obreros comprendidos en la ley 9653, que hubieran sido declarados cesantes por no requerirse sus servicios o por razones de economía y retirados sus aportes de la caja con anterioridad a la sanción de la presente ley, podrán acogerse a los beneficios de la misma, siempre que cumplieren las condiciones para obtener la jubilación dentro del servicio ferroviario y previa restitución en una sola vez de las sumas que hubieran retirado anteriormente.

Art. 25. — Los derechos acordados por los dos artículos anteriores quedan prescritos para quienes no los hayan valer expresamente dentro del término de tres años a contar de la fecha de su retiro o separación del servicio.

Los acordados por el último apartado del artículo anterior se prescribirán a los dos años a partir de la promulgación de la presente ley.

Art. 26. — A los efectos de la jubilación solo se tomarán en cuenta los servicios efectivos, aunque fuesen discontinuos durante el número de años requeridos.

Cuando la retribución del trabajo haya sido total o parcialmente por jornal, se computará un año de servicio por cada doscientos cincuenta días de servicio efectivo, y si hubiese sido por hora, se dividirá por 8 el número de horas para establecer el número de días de trabajo efectivo.

Art. 27. — La fracción que en el término total de antigüedad exceda de seis meses será computada por un año entero.

Art. 28. — Las jubilaciones por invalidez se acordarán con carácter provisorio y los beneficiarios quedarán sujetos a las revisiones, que en número de dos anuales



## Modificación

como máximo disponga el directorio de la caja dentro de los cinco años posteriores a su otorgamiento, a partir de cuya fecha se considerarán definitivas.

Art. 29. — No se podrá acordar jubilación por invalidez sin previo informe del Departamento Nacional de Higiene o del médico o médicos designados al efecto por el directorio, respecto de las causales de imposibilidad física o intelectual alegadas. Sin perjuicio de esto, el directorio ordenará todas las averiguaciones que estime pertinentes.

Art. 30. — Unicamente los que hayan obtenido jubilación ordinaria podrán volver al servicio ferroviario. En éste caso, el jubilado cesará en el goce de la jubilación y percibirá solamente el sueldo asignado al nuevo empleo. Abandonado éste, volverá al goce de la jubilación sin que pueda interponer reclamo alguno para que le sea aumentada.

Art. 31. — Exceptúase de los dispuesto en el artículo anterior al jubilado por invalidez cuyos servicios fuesen utilizados en otro empleo; en éste caso percibirá además del sueldo, la fracción de la jubilación por invalidez que acuerde el directorio de la caja proporcionalmente a la disminución sufrida en su capacidad de trabajo. Si alcanzase los años de servicio para obtener jubilación ordinaria, le será acordada jubilación definitiva igual al monto de la ordinaria que corresponda al sueldo de su nuevo empleo, más la fracción de la jubilación por invalidez que haya percibido.

Art. 32. — Las jubilaciones serán acordadas por el directorio de la caja, ante el cual deberán solicitarse y una vez concedidas serán pagadas desde el día en que el interesado deje el servicio.

En caso de disconformidad del interesado, la resolución del directorio será apelada ante el juez federal en turno quien con las constancias del expediente administrativo u otros que, de oficio y para mejor proveer solicite de las autoridades de la caja, resolverá, sin ulterior recurso, sobre la correcta o incorrecta aplicación de la ley.

Art. 33. — No tendrán derecho a ser jubilados:

- 1.º Los que hubieren sido destituidos por mal desempeño de los deberes de sus cargos o por abuso de bebidas alcohólicas durante el ejercicio del mismo. Estas circunstancias deberán ser comprobadas en los expedientes que se promuevan en cada caso con sujeción a los reglamentos que el poder ejecutivo deberá dictar al efecto.
- 2.º El que hubiese sido condenado por sentencia judicial, por delito contra la propiedad o cualquier otro que

— ante el directorio de la caja —

## Modificación

haya merecido pena de presidio o penitenciaria.

- 3.º El que no solicitase su jubilación dentro de los cinco años siguientes al día en que dejó el servicio.

Art. 34. — La jubilación es vitalicia y el derecho a percibirla sólo se pierde por las causas expresadas en el inciso 2.º del artículo anterior. En este caso gozarán de la pensión que corresponda a la jubilación anulada las personas que tengan derecho a ella con arreglo a esta ley. El jubilado perderá todo derecho a la jubilación si se domiciliase en el extranjero, sin recabar previamente permiso del congreso.

Art. 35. — La conmutación o el indulto no harán renacer los derechos perdidos con arreglo a lo dispuesto en los artículos 33 y 34.

Art. 36. — No podrá reclamar su jubilación el que tenga causa criminal pendiente sobre su persona, siempre que se proceda por alguno de los delitos expresados en el inciso 2.º del artículo 33.

## CAPITULO V

## De las pensiones

Art. 37. — En los mismos casos en que con arreglo a esta ley haya derecho a gozar de jubilación y ocurra el fallecimiento del empleado u obrero, tendrán derecho a pedir pensión en la proporción y condiciones establecidas en este capítulo; la viuda, los hijos o en su defecto los padres, y a falta de éstos, las hermanas solteras del causante.

Si el fallecido hubiese sido ya jubilado, las personas enumeradas en el párrafo anterior tendrán derecho a pensión en las condiciones establecidas en los artículos siguientes, sin más trámite que el de justificar su personería, acreditar la existencia de la jubilación de conformidad a esta ley y observar los requisitos por ellos establecidos.

Art. 38. — El derecho a gozar de la pensión entre las personas mencionadas en el artículo anterior corresponderá en el orden siguiente:

- 1.º A la viuda en concurrencia con los hijos.
- 2.º A los hijos solamente.
- 3.º A la viuda en concurrencia con los padres del causante siempre que éstos estuviesen exclusivamente a cargo de aquél.
- 4.º A los padres que se encuentren en las condiciones del inciso anterior.
- 5.º A las hermanas solteras del causante que se encuentren en las condiciones de los padres.

## CAPITULO V

## De las pensiones

hasta la edad de 18 años.

Marzo 6 de 1919

CAMARA DE SENADORES

7.ª Sesión extraordinaria

## Modificación

Los hijos naturales reconocidos o declarados tales por sentencia judicial gozarán de la parte de pensión a que tengan derecho con arreglo a la legislación civil.

Art. 39. — El importe de la pensión sera equivalente al 50 por ciento del total de la jubilación que percibía o a que tenía derecho el causante.

La mitad de la pensión corresponde a la viuda, si concurren los hijos o los padres del causante; la otra mitad se distribuirá entre éstos "per cápita". A falta de padres e hijos, la totalidad de la pensión corresponderá a la viuda.

En los casos de los incisos 1.º y 2.º del artículo 38, si se extingue el derecho a la pensión de alguna de las personas mencionadas en ellos, la parte correspondiente acrecerá a los hijos sobrevivientes comprendidos en los beneficios de esta ley.

Art. 40. — Si la esposa del empleado quedase viuda hallándose divorciada por su culpa o hubiese estado separada de hecho sin voluntad de unirse, no tendrá derecho a pensión, y esta pasará a las personas que con arreglo a esta ley tengan derecho a ella.

Art. 41. — Si a la muerte del causante de una pensión quedaran hijos huérfanos de distintos matrimonios, la pensión se distribuirá en la proporción que corresponda a los mismos y será entregada a sus respectivos representantes legales.

Art. 42. — Las pensiones vitalicias y el derecho a percibirla sólo se pierde por las causas establecidas en el inciso 2.º del artículo 33 y en el artículo 46.

Art. 43. — No se acumularán dos o más pensiones o jubilaciones en la misma persona. Al interesado le corresponde optar por la que le convenga, y hecha la opción, quedará, extinguido el derecho a las otras.

Art. 44. — Las pensiones serán acordadas por el directorio de la Caja ante el cual deberán solicitarse, acompañando los recaudos necesarios para justificar que el postulante está en las condiciones de esta ley. El directorio acordará o desechará en definitiva la solicitud, pero sus resoluciones podrán ser apeladas en la forma y a los efectos establecidos en el artículo 32.

Art. 45. — Las personas enumeradas en el artículo 37 tendrán derecho a una indemnización igual al 5 por ciento de las sumas percibidas en concepto de sueldos por el empleado u obrero fallecido que no deje derecho a pensión.

Art. 46. — El derecho de la pensión se extingue:

## Modificación

- 1.º Para la viuda, hermana o madre, cuando contrajere nuevas nupcias.
  - 2.º Para los hijos, desde que llegasen a la edad de diez y ocho años.
  - 3.º Para las hijas solteras desde que contraigan matrimonio.
  - 4.º En general por vida deshonesta, vagancia o por domiciliarse en el extranjero sin permiso previo del congreso.
- 1º (en sustitución).  
Para la viuda o madre cuando contrajere nuevas nupcias.
  - 3º (en sustitución).  
Para las hijas o hermanas solteras desde que contraigan matrimonio.

## CAPITULO VI

## Disposiciones especiales

Art. 47. — Los empleados y obreros con derecho a jubilación, pero que por haber prestado servicios con anterioridad a la fecha en que se ordenó el descuento forzoso, a que se refiere el inciso 1.º del artículo 9 de ésta ley o por cualquier otro motivo no hayan concurrido a la formación del fondo de la caja con el 5 por ciento de todos los sueldos percibidos durante el número de años acreditado para accogerse a sus beneficios, sufrirán un descuento del 10 por ciento en sus jubilaciones hasta reintegrar al fondo de la caja, una suma igual al 5 por ciento de los sueldos percibidos.

A este efecto, el directorio, al acordar las jubilaciones, formulará el cargo respectivo; en la misma forma se procederá con las pensiones.

Art. 48. — Los empleados y obreros que con anterioridad a la vigencia de ésta ley y a partir del 1.º de enero de 1913 hubiesen sido destituidos por causas no previstas en ésta ley, tendrán derecho a los beneficios que ella acuerda, con un 10 por ciento del descuento.

En las mismas condiciones podrán obtener pensión las personas a que se refiere el artículo 37.

Art. 49. — Los empleados nacionales que hayan prestado con anterioridad servicios en las empresas ferroviarias comprendidas en ésta ley podrán acogerse a la jubilación que ella acuerda, siempre que justifique el minimum de servicios y la edad exigida.

En el cómputo de antigüedad se incluirán los servicios prestados en la administración nacional, sin bonificación de tiempo.

Art. 50. — En los casos del artículo anterior la Caja reclamará de la Caja Na-

## CAPITULO VI

## Disposiciones generales

Art. 49. (En sustitución). — La junta de la caja nacional de jubilaciones y pensiones civiles, creada por la ley número 4349, a los efectos de la jubilación de los empleados y obreros del estado, les computarán los servicios que hayan prestado en las empresas ferroviarias particulares a que se refiere la ley 9653.

A los actuales empleados y obreros ferroviarios, se les computarán también los servicios prestados con anterioridad en las distintas ramas de la administración nacional.

En uno y otro caso, el cómputo se hará sin bonificación de tiempo.

Marzo 6 de 1919

CAMARA DE SENADORES

7.ª Sesión extraordinaria

## Modificación

cional de Jubilaciones y Pensiones Civiles (1), las sumas que proporcionalmente correspondan.

Art. 51. — La Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones Civiles transferirá los aportes de los empleados de los ferrocarriles del Estado comprendidos en la presente ley a la Caja que ésta crea, en las condiciones que convengan las respectivas administraciones o que resuelva el Poder Ejecutivo sino hubiera al respecto un acuerdo expreso.

Art. 52. — Las jubilaciones y pensiones son inalienables. Será nula toda venta, cesión o constitución de derechos que se encierren sobre ellas y que impida su libre disposición por el titular de la misma.

Art. 53. — Las empresas ferroviarias estarán obligadas a suministrar al directorio de la caja todas las informaciones que sobre su personal soliciten y permitir las comprobaciones que juzgue pertinente, bajo los apercibimientos que procedan y pena de multa variable entre quinientos y dos mil pesos, según lo resuelva el directorio, y que se harán efectivas con arreglo al artículo 54 de esta ley.

Deberán asimismo antes del 1.º de octubre de cada año enviar al directorio el presupuesto de los sueldos, retribuciones y haberes del personal de su dependencia, que regirán durante el año siguiente.

Art. 54. — Las empresas ferroviarias que no depositaran en el tiempo y forma por el artículo 10 de esta ley, las sumas a que están obligadas con sujeción a la misma, previa intimación del presidente del directorio de la caja, incurrirán en una multa de mil pesos por cada día de demora hasta tanto efectúe el depósito con el interés del 7 por ciento anual a contar desde el primer día de la mora.

El presidente del directorio tendrá personería suficiente para promover ante el poder ejecutivo o los tribunales de justicia, por vía de apremio, las acciones ejecutivas que correspondan hasta hacer efectivas las obligaciones y penalidades de esta ley.

Las resoluciones del directorio asentadas en el libro de actas y aprobadas, constituyen instrumento público.

Art. 55. — Podrán acogerse a los beneficios y obligaciones de la presente ley los empleados y obreros de las empresas ferroviarias de jurisdicción provincial cuyos representantes los solicitaren con intervención de los respectivos gobiernos locales, siempre que las empresas, los emplea-

(1) o reintegrará a la misma las sumas que proporcionalmente correspondan.

El personal de los ferrocarriles del estado que al promulgarse la presente ley tuviere veinte años o más de servicios en la administración nacional, continuarán sujetos al régimen de la ley 4349.

Art. 53 (En substitución). — Las empresas ferroviarias estarán obligadas a suministrar al directorio de la caja todas las informaciones que solicite sobre su personal y a permitir las comprobaciones que juzgue pertinentes bajo apercibimiento y pena de multa variable entre 500 y 2.000 pesos.

## Modificación

dos y dichos gobiernos hagan los aportes y se sujeten a las condiciones fijadas en ésta ley.

**Art. 56.** — El directorio de la Caja reglamentará esta ley y someterá la reglamentación a la aprobación del Poder Ejecutivo.

**Art. 57.** — Los beneficios de esta ley se acordarán, a partir del 1.º de enero de 1918.

**Art. 58.** — Derógase la ley número 9653 y toda otra disposición en cuanto se oponga a las de esta ley.

**Art. 59.** — Las sumas que las empresas ferroviarias aporten a la caja que crea esta ley, así como todos los gastos que el cumplimiento de la misma les exija, serán considerados gastos de explotación a los efectos de la ley número 5315.

**Art. 60.** — Anualmente al dictar la ley de presupuesto, el congreso podrá disponer se disminuya el monto de las jubilaciones y pensiones a acordarse con arreglo a esta ley; en cuyo caso esta disminución se hará también efectiva sobre las ya acordadas.

En el mes de mayo de cada año el directorio de la caja deberá informar al congreso, por intermedio del poder ejecutivo, sobre el estado de la institución.

**Art. 61.** — Comuníquese al poder ejecutivo.

Dado en la cámara de diputados, en Buenos Aires a 27 de septiembre de 1917.

a partir de los tres meses de su promulgación.

(Pasa a ser último con otra redacción).

Pasa a ser art. 58.

(En sustitución). — A los efectos de la contribución que esta ley fija a las empresas en el inciso 4.º del art. 9.º quedan éstas autorizadas para aumentar sus tarifas, sin sujeción a los requisitos que imponen las leyes 2873 y 5315 y con prescindencia de sus demás disposiciones en la proporción necesaria a satisfacer el aporte que respectivamente les corresponda. A ese efecto quedan obligadas a llevar una cuenta especial cuyo movimiento deberán hacer conocer anualmente de la dirección general de ferrocarriles, la que será examinada y confirmada por ésta a los efectos del art. 53 de la presente ley.

Las empresas de ferrocarriles que no estén regidas por los artículos 8 y 9 de la ley núm. 5315, y que tengan un régimen diferente de tarifas que el establecido en dicha ley, podrán también aumentarlas hasta alcanzar los límites autorizados por la misma, quedando así sujetas a las disposiciones contenidas en los citados artículos.

Que pasa a ser art. 59.

**Art. 60** (En sustitución). — La caja formulará un censo de los empleados comprendidos en la presente ley, y un estudio matemático sobre la base de la técnica actuarial dentro de los tres primeros años de su funcionamiento, cuyos resultados elevará al poder ejecutivo proponiendo las modificaciones que creyera conveniente.

**Art. 60.** — Derógase toda ley o disposición que se oponga a las de esta ley.

Sala de la comisión, 12 de Febrero de 1919

*Octavio Iturbe. — Julio A. Roca. — Emilio Molina.*

**Sr. Presidente.** — Está en discusión en general el despacho de la comisión de legislación, sobre jubilación a obreros ferroviarios.

— Ocupa su banca el señor ministro de obras públicas, doctor Pablo Torello.

**Sr. Roca.** — Pido la palabra.

La importancia del asunto que entra a consideración del senado; la magnitud de los intereses que él afecta, tanto de la economía general del país como de los gremios interesados en su sanción, así como también la conexión que tiene la sanción de leyes de esta naturaleza con la más acertada y conveniente solución de los problemas sociales que interesan al mundo entero, y que ya reclaman con urgencia la atención de los legisladores argentinos, habría hecho quizá, necesaria una amplia exposición de doctrina que sustentara las conclusiones del despacho de la comisión de legislación. Si la comisión no se acogió al procedimiento de presentar extensamente por escrito los fundamentos de las conclusiones de su despacho y si tampoco por mi intermedio va a hacer una detenida exposición de doctrina, es en obsequio a las consideraciones de urgencia que abonan la inmediata consideración del asunto en estas ya tardías sesiones del período extraordinario, y en presencia del estado de visible inquietud en que se encuentra todo el personal obrero en la República Argentina.

Esta ley, señor presidente, fuera de los beneficios de orden permanente que derivan del hecho de asegurar la estabilidad en la situación del personal ferrocarrilero, tiene una positiva incidencia respecto de la seguridad misma del trabajo de las empresas ferrocarrileras y de los importantes servicios que ellas están destinadas a prestar.

No creo que se trate en este caso de una ley que pudiera denominarse, como se denominó, una ley análoga dictada por el parlamento francés, "ley de rescate de las huelgas", pero creo que esta ley va a tener positiva influencia en el espíritu del ya muy numeroso personal ferroviario de la República, en el sentido de establecer normas y

condiciones de trabajo que les permitan estar más satisfechos de la función social que desempeñan en la sociedad, y a la vez a constituirlos en elementos de seguridad, de permanencia, de estabilidad del tráfico ferroviario.

La comisión de legislación, al estudiar el proyecto sancionado por la cámara de diputados, se propuso ante todo, como cuestión previa, la de saber cuál era el alcance que iba a dar a las modificaciones que pudieran proponerse a la sanción de la cámara, y por común acuerdo de sus miembros con el señor ministro de obras públicas, que traía a la deliberación de la comisión, la palabra y la opinión del P. E., llegó a la conclusión de que era menester reducir las modificaciones al límite mínimo necesario, a fin de hacer posible y fácil la sanción de la ley, proponiendo únicamente a la cámara aquellas reformas que aconsejara un más detenido estudio de las conclusiones formuladas en la sanción de la cámara de diputados y las peticiones numerosas de los gremios y de los intereses afectados por esta misma ley.

Las conclusiones a que ha llegado la comisión de legislación son en general aprobatorias de la sanción de la cámara de diputados. Hay muchas de las disposiciones contenidas en la sanción de la cámara de diputados que hubieran reclamado una revisión de parte del Senado, en el sentido de mejorar, aclarar y precisar sus disposiciones. Pero el deseo, como acabo de decirlo, de facilitar la sanción de la ley, llevando al otro cuerpo el menor número posible de modificaciones, ha hecho que la comisión, acepte muchas de las prescripciones de la sanción — la mayor parte podría decir, — limitándose a la reforma de aquellas que creía indispensables, a fin de asegurar el mejor éxito de la misma.

La comisión de legislación, ha contado durante todo el período de sus deliberaciones con el concurso de la opinión del señor ministro de obras públicas, y, al sancionar su despacho definitivo y al suscribirlo, se complace en expresar que este despacho lleva en todo lo fundamental, casi diría en todas sus prescripciones, la conformi-

dad expresa del poder ejecutivo, manifestada en el seno de la comisión por el señor ministro de obras públicas.

La circunstancia de ser el poder ejecutivo, el poder administrador, de tener a su cargo no solamente las funciones que la ley le indica, sino también un carácter administrativo en lo que se refiere a la dirección y administración de los ferrocarriles del Estado, da a la conformidad al concurso de la opinión del poder ejecutivo, en una ley de esta naturaleza, una especial y necesaria significación.

Se puede decir, señor presidente, que las reformas que contiene el despacho de la comisión de legislación se refieren a dos puntos capitales: el uno relativo a la formación del fondo de la caja y el otro relativo a las condiciones de jubilación. Al iniciar la comisión el estudio del proyecto de la cámara de diputados, se encontró con que, según las opiniones predominantes de los técnicos que habían intervenido en el análisis y consideración de los distintos proyectos que fueron tenidos en cuenta al formular la sanción de la cámara de diputados, eran netamente contrarias a la estabilidad del funcionamiento de la caja de pensiones ferroviarias.

Ya sea que se refieran a la actual sanción de la cámara de diputados, ya sea que se aplicaran a lo que se llama el proyecto de la comisión técnica o al primitivo despacho de la comisión de legislación de la cámara de diputados, las opiniones, sea de los actuarios ingleses a los cuales las empresas ferroviarias sometieron el estudio de las condiciones en que se formaba el fondo de la caja, o la comisión de la facultad de ciencias económicas, requerida especialmente por la comisión de legislación de la cámara de diputados para pronunciarse al respecto, todas las opiniones, decía, fueron concordantes en el sentido de afirmar que los aportes establecidos para la formación del fondo de la caja, no iban a ser suficientes para asegurar el cumplimiento de las prescripciones que contiene la misma ley, en las condiciones en que se acuerda la jubilación al personal ferroviario.

Si bien los términos de este pronunciamiento, tuvieron según la diversidad de los proyectos a que ellos se referían y aun cuando la sanción de la cámara de diputados no había merecido un estudio actuarial expreso, ni siquiera de algunas de las autoridades científicas o técnicas consultadas respecto de los proyectos anteriores, era indiscutible que la sanción de la cámara de diputados abría un interrogante respecto de las condiciones de subsistencia y estabilidad en el funcionamiento de la caja de pensiones ferroviarias, que debía preocupar primordialmente la atención de la comisión de legislación.

Así, señor presidente, y por esta razón, no le fué posible a la comisión formular despacho en las sesiones ordinarias del período anterior, no acertando en su hora con la forma o procedimiento que diera a la ley la consistencia de que carecía.

Posteriormente y en el curso de las deliberaciones, tuve oportunidad de formular ante la comisión de legislación el propósito de incorporar a la organización del fondo de la caja de pensiones, la contribución del estado, basándome para ello en razones de carácter teórico, de carácter doctrinario y en razones también de carácter práctico y positivo. Es indiscutible, señor presidente, e indicio de ello es la circunstancia de que la primera ley de este carácter de que se ocupa el congreso argentino, es la ley de jubilaciones del personal ferroviario, es que esta industria ferroviaria reviste caracteres excepcionales que la hacen inconfundible con las demás industrias que ocupan la actividad y energía nacional. Esto no solamente está definido por la doctrina, sino que está definido también por la jurisprudencia misma de las cortes de justicia.

Así, por ejemplo, para referirme a un antecedente que tiene singular valor para nosotros, por el hecho de tratarse de un país que tiene instalaciones similares y de la autoridad de una corte de justicia cuyo prestigio es especialmente indiscutido, debo recordar que la suprema corte de justicia de los



Estados Unidos ha consagrado en repetidas sentencias el carácter excepcional que tienen las empresas ferroviarias ante la ley. Así, una famosa sentencia califica a las corporaciones ferroviarias de corporaciones semi-públicas, considerando que los estatutos que le dan origen, las leyes que las fundamentan, el carácter de relación que mantienen con la economía del país en el cual ejercen sus industrias, las diferencian de una manera notoria y completa de todo el resto de las industrias nacionales, sin excluir aquellas industrias que ejercitan actividades semejantes, y se establece taxativamente que no es posible confundir ante la acción de la ley, una empresa ferroviaria con una empresa de navegación, con empresas de puertos, con empresas de transporte, que no sean ferroviarias, dándoles exclusivamente a éstas el carácter de corporación cuasi pública, considerando que no solamente dimana ese carácter de la naturaleza de las relaciones que guardan con el público, sino también de la esencia misma de su organización jurídica. Así, por ejemplo, dicen esas empresas son las únicas que tienen, como el Estado, el dominio eminente.

Luego, señor presidente, estas corporaciones son no solamente en su definición legal y jurídica entidades que pueden considerarse casi públicas, sino que el orden de intereses que están destinadas a tutelar, y especialmente en un país como el nuestro, afectan de tal manera la economía y la riqueza pública, que es indispensable que el estado concurre a asegurar, dentro de sus medios, la más grande y la más absoluta estabilidad de todas las circunstancias y condiciones en que se desenvuelve su funcionamiento.

Estas consideraciones de orden general fueron robustecidas en mi ánimo por la circunstancia especial en que se presenta la sanción de la ley de jubilación ferroviaria. Así, no se trata ya, como ha ocurrido en otras naciones que han implantado el sistema de los retiros ferroviarios, del otorgamiento de un beneficio a condi-

ción de la contribución del personal obrero, es decir, a condición de la contribución de aquel que hubiera de ser beneficiado por la sanción de la ley, sino que se aplican los beneficios de la ley a todo el personal ferroviario indistintamente, aun a aquel personal que no hubiera contribuido en forma alguna a la formación del fondo de jubilación mediante el descuento anual de una parte de su sueldo.

En realidad, ésta es una ley que con la excepción única de los pocos años en que se ha efectuado el descuento al personal ferroviario, de acuerdo con las prescripciones de la ley 9653, es una ley de retroactividad de las pensiones ferroviarias. Y a este respecto he debido también referirme a los precedentes de la doctrina y de la legislación extranjera, cuando establece condiciones y reglas especiales para los casos en que se aplica o rige la retroactividad de las jubilaciones.

En el parlamento francés, cuando se extendió el beneficio de la ley de jubilaciones y pensiones que se acordaba a los empleados que durante más de quince años hubieran concurrido a la formación del fondo de la caja, a todos indistintamente, se discutió extensamente respecto la facultad del estado para imponer a las empresas ferroviarias la obligación que ella significaba, y se encontraron en presencia de la doctrina defendida por monsieur Chaillaux, quien sostenía que tratándose de leyes sociales, el estado tenía la más amplia libertad para establecer las condiciones que creyera convenientes al bien público, sin limitación de ninguna especie; y, por la otra parte, la doctrina más jurídica de que imponiendo el estado contribuciones a las empresas ferroviarias que salían de los límites de sus "cahiers de charge", es decir de las obligaciones contraídas por las empresas, respecto del estado y del país, si bien no se podía discutir la facultad del estado basada en razones de interés social, de establecer nuevas exigencias, no enunciadas en ellos, era necesario establecer la contribución del estado a

fin de solventar el gravamen que resultare de las nuevas disposiciones de la ley.

Esta doctrina fué la que prosperó en la legislación francesa, y, si bien es cierto que ella podría invocarse como causal para esta determinación, la circunstancia de ser el Estado garante de las obligaciones de la mayor parte de los ferrocarriles, también es verdad, que no fueron estas únicamente las razones que se invocaron para el predominio de esta doctrina.

Además de esta consideración de orden general—debe tenerse presente que las prescripciones de esta ley se aplican también a los ferrocarriles del estado, ya que el estado establece y contribuye en esa forma a los beneficios de las jubilaciones para su propio personal — es una razón concordante con las anteriores para poder fundamentar la conveniencia y la necesidad de que el estado concurre en alguna forma a dar la base más sólida posible a la institución de la Caja de Jubilaciones y Pensiones.

Propuesta esta fórmula contó con la aceptación de los miembros de la comisión de legislación y en la primera entrevista que realizamos con el señor Ministro de Obras Públicas él la acogió, con visible simpatía, proponiéndose llevar el pensamiento al poder ejecutivo, a fin de establecer las condiciones en que la nación podría contribuir a la formación del fondo porque en ese momento no habíamos aún encontrado una fórmula satisfactoria ni sabíamos si convenía que el estado contribuyera en una forma permanente con cuotas como lo hacen las empresas ferroviarias y los obreros de los ferrocarriles, o si las garantías del estado debían darse en una forma distinta.

Con motivo de los estudios realizados por el señor ministro de obras públicas y las oficinas técnicas del ministerio, se produjo la proposición que emanó del señor ministro, de no producir un aporte de carácter permanente y constante a la formación del fondo de la caja, sino de acordar la garantía del estado para los déficits eventuales que pudieran ocurrir en la Caja de Jubilaciones y Pensiones; fundándose el

señor ministro de obras públicas, de acuerdo con los cálculos realizados en las respectivas oficinas del ministerio, en la circunstancia de que de acuerdo con los términos en que la ley sería sancionada, pasarían muchos años — plazo que en los primeros momentos se creyó podría fijarse en doce años, — antes de que el estado tuviera necesidad de contribuir con suma alguna a la formación del fondo de la Caja y a la garantía de los beneficios que se pudieran introducir en el funcionamiento de la misma

Aceptada la idea de la contribución del estado, quedaba de hecho solucionada la primera y más grave dificultad que ofrecía la sanción de esta ley, y el más grave defecto que a juicio de la comisión contenía el despacho y la sanción de la cámara de diputados, siendo necesario proceder, entonces, al examen de las demás condiciones de formación del fondo de la Caja.

Respecto de la contribución de los obreros, la comisión aceptó la que ya contenía el despacho, El quantum del 5 o/o del descuento de los sueldos, se puede decir, señor presidente, no obstante que existen algunas excepciones en contrario, que es aceptado sin violencia por la mayor parte del personal ferroviario. No es posible, por otra parte, desprenderse de la circunstancia de carácter doctrinario que debe informar esta ley. Y es sabido, que según las informaciones de todos los escritores y juristas que se han ocupado de esta materia, las condiciones esenciales para implantar una ley de pensiones y jubilaciones ferroviarias, son en general, la contribución del personal beneficiado, los límites de edad y de años de servicios. No era, pues, posible prescindir de estas circunstancias que no solamente afectaban a la esencia misma, la condición jurídica de la ley, sino que también introducían un aporte indispensable para su mejor equilibrio.

Quedaba posteriormente el aporte de las empresas ferroviarias; y aquí se planteaba una situación verdaderamente delicada a la comisión de legislación y al congreso mismo. Las sanciones de la cámara de diputados habían sido ob-

servadas por las empresas ferroviarias en una doble forma: en primer lugar, mediante un juicio iniciado ante los tribunales en el que resistían la aplicación de las condiciones de la ley básica N.º 9653; la segunda en presentaciones hechas ante la misma comisión del senado en que formulaban concretamente sus observaciones a la sanción de la cámara de diputados. Estas observaciones formuladas por las empresas ferroviarias se referían a los siguientes puntos, en primer lugar, fuera de lo que ya había sido materia de sus anteriores observaciones, es decir, a los aportes establecidos en la ley 9653, respecto de los cuales estaban en litigio con la nación; en lo que se refería a la sanción de la actual ley, las empresas ferroviarias manifestaban que estaban dispuestas a contribuir a la formación del fondo de la caja de jubilaciones y pensiones, y que aceptaban el quantum del 8 o/o del total de los sueldos de los empleados y obreros ferroviarios, como tipo de contribución a la formación del citado fondo de la caja, a condición de que éste fuera establecido contractualmente; es decir, que no fuera resultado del imperio sólo de la ley, sino que fuera el producto de un contrato — el efecto de un contrato — concertado entre la nación y las empresas ferroviarias; y en cuanto a las condiciones mismas establecidas por la ley exigían la pluralidad de las cajas de jubilaciones en lugar del sistema de la unidad, contenido en la sanción de la cámara de diputados propiciando la existencia de una caja de jubilación para cada empresa ferroviaria, sostenían el sistema actuarial como base del otorgamiento de las jubilaciones y reclamaban por fin las modificaciones en las tarifas concurrentes a crear los recursos con los cuales las empresas hubieran de concurrir a la formación del fondo de la caja.

De las observaciones formuladas, la que se refiere a la pluralidad de las cajas, la que se refería a la forma actuarial, quedaban eliminadas por el hecho de la incorporación al texto del proyecto de ley, de la garantía del estado, porque es fácil darse cuenta de que la razón que determinaba a las

empresas ferroviarias a pedir la pluralidad de las cajas era el temor de los déficits ulteriores que pudiera sufrir la caja en su funcionamiento.

La garantía del estado hacía desaparecer todo peligro a este respecto.

La que se refería a la forma contractual pudo eliminarse mediante la incorporación al texto de la ley de un enunciado que reemplazara la exigencia del contrato previo y expreso, fórmula que repugnaba tanto a la comisión como al señor ministro de obras públicas.

Es evidente que las empresas se proponían, al exigir esta condición, no dejar establecido el precedente de que la ley, por ministerio de la propia ley, pudiera modificarse en cualquier momento, e inconsideradamente elevarse los "quantum" de contribución, no sólo en la formación del fondo de la caja, sino por cualquier otra obra o interés de orden análogo.

La comisión encontró que podría haber conveniencia en eliminar esta divergencia y esta reserva de las empresas ferroviarias, y propuso a los representantes de las mismas el reemplazo de la fórmula del contrato previo y expreso, por el enunciado del artículo correspondiente de la ley que dice, al referirse a la contribución del 8 por ciento, "que las empresas han convenido en acordar", introduciendo en la ley, y a este sólo efecto la condición en que concurren con su aporte.

Quedaban entonces en pie — eliminadas estas tres dificultades — únicamente la que se refiere a la aplicación de la ley 9653, respecto de los aportes y de la cláusula relativa a las tarifas.

Debo confesar, señor presidente, que en el seno de la comisión y especialmente en lo que a mí se refiere, hice una gran resistencia a la eliminación de esta cláusula contenida en el inciso primero del artículo 9o. de la cámara.

La sanción de la cámara de diputados prescribía que la caja se formaría con los aportes que establece el artículo cuarto y sexto de la ley 9653, hasta la promulgación de la presente ley.

Este inciso no figuraba en el despacho originario de la comisión de legis-

lación de la cámara de diputados y fué introducido en la discusión en particular, a indicación, creo que del señor diputado Melo, que preguntó si la comisión eliminaba estos aportes deliberadamente. El mismo miembro informante de la comisión expresó que no había sido esa la intención de la comisión y entonces fué votada la proposición del señor diputado Melo.

La suma considerable que representa el aporte del inciso 4º, artículo 9 de la ley 9653 nos obliga a considerar esta cuestión con todo el detenimiento que ella requiera.

Las empresas, sancionada la ley 9653, lejos de cumplir con la prescripción contenida en el artículo 4.º, no realizaron los aportes establecidos en él, y no sólo no practicaron estos aportes, sino que iniciaron juicios en contra de la nación, resistiendo el cumplimiento de esta y otras cláusulas de la ley número 9653.

He de referirme muy sobriamente al fondo de este asunto, por cuanto si las proposiciones de la comisión de legislación no prosperaran en el seno del honorable senado, y no prosperaran en la cámara iniciadora, no quería que mis palabras en forma alguna puedan servir de antecedente o de base para argumentaciones que se hicieran en contra de la nación o de las leyes que sancione el honorable congreso; pero tampoco puedo prescindir de las consideraciones y del enunciado de las circunstancias que han pesado en mi ánimo para determinar la eliminación de esta cláusula de las prescripciones de la ley orgánica de jubilaciones y pensiones. Así, como, señor presidente, la comisión entendió que debía proyectar una ley que tuviera en su entraña las condiciones de vitalidad y seguridad necesarias, a fin de que no viniera a golpear dentro de pocos años las puertas del congreso de la nación, por ser insuficientes las condiciones en que fuera establecida para el cumplimiento del alto propósito que la inspiraba; así también entendió que la mejor garantía de los intereses que esta ley se propone atender era la de la conformidad plena respecto de las

condiciones y respecto de las formas de su organización. Esta razón determinó, señor presidente, a la comisión a citar a su seno a los representantes de las empresas ferrocarrileras y a plantearles el problema en los términos que acabo de enunciar.

Tanto la comisión como el señor ministro de obras públicas concordaban en la conveniencia de dictar una ley de jubilaciones y pensiones que no significara un pleito, que no se dictara someténdola anticipadamente a las contingencias de una acción judicial, lenta e insegura por definición, creyendo que los aparentes sacrificios que pudiera hacer la nación, en presencia de la falta de cumplimiento de condiciones como estas podían ser compensadas ampliamente, con la seguridad que daba la sanción de una ley que contara con el beneplácito indiscutido de los principales intereses que ella afecta; y esto, señor presidente, no sólo por las razones que daré, sino también, por hechos que afectan intereses más generales, y más fundamentales, como son los que se refieren al carácter de la política económica que el gobierno argentino ha de seguir con el capital extranjero, y los que se refieren a la política que el gobierno y el congreso hayan de mantener con los representantes de ese capital, lo que tienen especial significación en la hora presente, en virtud de los recelos, en virtud de la desconfianza, que se ha ido acumulando respecto de este país, no sólo por actos positivos, imputados a las autoridades, al congreso, a la opinión argentina, sino también, por suspicacias muchas veces inactivadas y exageradas, que son el producto de desaciertos y errores cometidos en la gestión de tan importantes intereses. Yo, personalmente, entendía que asegurar la sanción general de una ley de jubilaciones y pensiones ferroviarias, era hacer una obra de política internacional; no tratando directamente con los gobiernos y con sus representantes, sino con esta otra expresión sinó la soberanía, de los intereses de las naciones con las cuales mantenemos vínculos tan estrechos y amistosos como conveniente para el desenvolvimiento.

los que reclaman periódicamente, sistemáticamente, la acción de los gobiernos y de la opinión del pueblo mismo, en el sentido de asegurar las condiciones de eficiencia en que este capital se ha aclimatado, diré así, en nuestro país, realizando los altos beneficios que no necesito enumerar. Pero yendo concretamente al punto específico de la cuestión, la comisión se encontró con esta circunstancia: que las empresas habían reiterado su oposición y resistencia a la aplicación de la cláusula del aporte de la ley 9653, no solamente en las sesiones a que acabo de referirme sino en la propia nota que dirigieron a la comisión de legislación al iniciar ésta el estudio de este proyecto de ley.

Evidentemente, señor presidente, la falta de cumplimiento por las empresas de las condiciones prescriptas en los artículos 4.º y 6.º de la ley 9653 crea un estado de cosas difícil de resolver en la actualidad, porque el aporte de las empresas es correlativo de otras prescripciones de la ley y de otras condiciones en que se desenvuelve el mecanismo del trabajo de los ferrocarriles. Así, por ejemplo, es indiscutible la incidencia que debe tener en los gastos de explotación, el aumento del aporte del tres por ciento de los sueldos de empleados y obreros, y que ese aporte al modificar los gastos de explotación y al aumentarlos puede llegar a alterar los coeficientes establecidos por la ley orgánica, diré así, de los ferrocarriles nacionales, que es la ley 5315.

Dada la situación industrial en que se encuentran actualmente los ferrocarriles nacionales, que está muy lejos de ser favorable, y especialmente en el transcurso de estos últimos años, desde que está en vigencia la ley 9653, hasta el extremo de que hay empresas ferroviarias que no dan dividendos, y algunas lo dan tan exiguo que alcanza apenas a pagar los intereses de los deudores. Se habrían encontrado en condiciones de reclamar la aplicación de las cláusulas de la ley 5315, y de pedir el aumento de las tarifas, como lo prescribe la misma ley, a fin de realizar ese aporte, y entonces, el aumento de ta-

rifas hubiera tenido incidencia sobre el productor o el cargador que en el transcurso de estos años hubieran concurrido con sus mercaderías a alimentar el tráfico de los ferrocarriles. La integración de este aporte en este momento importaría hacer incidir el gravamen que significa respecto de los que no deben contribuir a su formación, escapando por lo tanto aquellos que en su hora debieron concurrir a su formación. Quedaba pues planteada para la comisión de legislación esta cuestión: había que decidirse entre dar la sanción de la ley manteniendo las prescripciones del artículo 4.º, o dejando en pie las disidencias y las dificultades creadas por las empresas ferroviarias respecto del cumplimiento de las cláusulas de la ley 9653 o hacer una especie de transacción con las empresas, eliminando las dificultades provenientes del pasado y estableciendo sobre bases sólidas la organización del fondo de la caja para el porvenir.

Depués de muchas vacilaciones, señor presidente, como lo he dicho al principio, la comisión y el señor ministro de obras públicas se decidieron por el segundo procedimiento, ante la resistencia reiterada de las empresas, que manifestaron, por órgano de sus representantes legales, que en el caso de mantenerse la cláusula del artículo 4.º, ellas no podrían prestar su conformidad a las demás condiciones de esta ley.

Promó entonces el criterio de gobierno, que informa las condiciones del despacho. Yo sé muy bien, señor presidente, que pueden oponérsele reparos, que podrán ser justificados; que una política un poco más extrieta, un poco más exigente, podrá tildar a la comisión de una generosidad que es aparente; pero ante la magnitud de los intereses en juego y la conveniencia indiscutible de no dejar detrás de esta ley regueros de cuestiones y pleitos que dificulten su existencia, no ha vacilado la comisión en afrontar una responsabilidad que aprecia en toda su importancia y aconseja al senado la sanción del artículo tal como está concebido en su despacho.

El otro punto en cuestión, era el

relativo a las tarifas. Es indiscutible, señor presidente, que hay una idea generalizada y errónea respecto de lo que significa el aporte de las empresas a la formación del fondo de jubilaciones y pensiones; hay quien sostiene o puede sostener que la cláusula referente a las tarifas, significa desnaturalizar la cláusula que establece el aporte de las empresas ferroviarias a la formación del fondo de la caja. Esto es un error que interesa destruir.

Si fuera exacto que las empresas ferroviarias hubieran ofrecido, podría decir así, de sus propios fondos o de sus propias utilidades, la contribución del 8 por ciento de los sueldos de los empleados y obreros, resultaría que la contribución que prescribe esta ley, sextuplica la contribución establecida por las prescripciones de la ley 5315. Efectivamente, de acuerdo con los datos estadísticos de las memorias correspondientes del ministerio de obras públicas, podemos apreciar en una suma que oscila entre dos millones y dos millones doscientos mil pesos, la cuota del 3 o/o del producido líquido que establece la ley 5315. Si el aporte de las empresas ferroviarias para la formación del fondo de la caja tuviera que salir de la utilidad líquida de las empresas, como el monto del ocho por ciento de los sueldos del personal equivale a una suma que el poder ejecutivo y las empresas han estimado por los cálculos de sus oficinas alrededor de 15 millones de pesos anuales; esa contribución representaría una cantidad seis o siete veces mayor que la impuesta por la ley 5315, es decir, que en lugar del tres por ciento de las utilidades líquidas, los ferrocarriles vendrían a contribuir en beneficio del estado o de instituciones creadas por el estado, con una suma equivalente a siete veces el tres por ciento establecido en la ley 5315, es decir, con el 21 por ciento de sus utilidades.

Basta enunciar la magnitud de estas cifras para darse cuenta de que no ha podido existir jamás ni en el ánimo del legislador, ni en el ánimo de las empresas, ni en el de las personas que estudian detenidamente estas cuestiones el propósito de imponer a las empre-

sas ferroviarias nacionales una carga enteramente desproporcionada con toda posibilidad de explotación comercial.

Soy un poco enemigo, señor presidente, de la exhibición de datos, números y cifras; los enunciaré así globalmente; pero me basta referirme a conclusiones que son públicas, a estadísticas oficiales tan autorizadas como el libro del señor Bunge, en el que hace un resumen de los beneficios obtenidos por las compañías ferroviarias en los últimos años, para daros cuenta de la imposibilidad material de la explotación de los ferrocarriles nacionales, si esta cláusula no tuviera su correlativa en la que establece la condición de la elevación de las tarifas.

El señor ministro de obras públicas, consultado al respecto por la comisión de legislación ante la indicación contenida en la nota de las empresas, no vaciló en manifestar que el poder ejecutivo estaba de acuerdo en la inclusión de la cláusula y la comisión le pidió al señor ministro—sabiendo lo delicado que son estas cuestiones de tarifas, hasta el extremo que constituyen una verdadera especialidad, no solamente en el régimen de los gobiernos sino también en el régimen de las propias empresas—le pidió el señor ministro, digo, que tuviera a bien formular el proyecto de cláusula que se refería a las tarifas, a lo que el señor ministro se prestó deferentemente proponiendo la que está incorporada al despacho de la comisión.

Bien, señor presidente; creo que estas explicaciones, sino han tenido la virtud de satisfacer plenamente al senado respecto del acierto de las condiciones en que la comisión de legislación y el poder ejecutivo propone la formación del fondo de la caja, habrán servido por lo menos para dejar expresado ante el senado cuál ha sido el criterio con que la comisión de legislación y el poder ejecutivo han abordado el estudio de esta importante cuestión, y cuál es la virtud que ellos atribuyen a la sanción de estas cláusulas, respecto a las cuales quizá me he anti-

cipado a observaciones que no se han producido ni en la prensa ni en el congreso, pero que he debido apresurarme a exponer leal y cumplidamente como cuadra al propósito que ha realizado la comisión en este caso. En definitiva, su misión es la de evitar a los demás miembros del cuerpo el estudio de detalles minuciosos que realizan, a veces oscuramente, las comisiones en su seno.

El otro punto capital de la reforma es el que se refiere a las condiciones mismas de la jubilación, es decir, al establecimiento del número de años de servicio y al de fijación del límite de la edad. El proyecto de la cámara de diputados establece que la jubilación ordinaria se acordará con treinta y dos años de servicios y cincuenta y cinco de edad. Todos los gremios afectados por las sanciones de esta ley opusieron observaciones a estos dos términos establecidos en la sanción de la cámara de diputados, limitándose algunos a pedir la reducción de los mismos, llegando otros a reclamar la desaparición de alguno de sus términos.

Así, por ejemplo, la Federación Obrera Ferroviaria y otras instituciones similares, han pedido la supresión del límite de edad sosteniendo que la ley de jubilaciones ferroviarias debía contener, como único enunciado, el de los años de servicio. Indudablemente, señor presidente, esta pretensión que nace de errores cometidos por el congreso de la nación — errores que tendrá que reparar — como cuando suprimió la ley de jubilaciones y pensiones nacionales, el límite de edad. Pero ella viene a alterar en su definición misma lo que es el concepto de la jubilación que, como dije al empezar esta exposición, está subordinado a tres condiciones: la existencia del aporte, la de un minimum de años de servicio y la de un mínimo de edad.

Desaparecida esta cláusula de la edad, podría sostenerse que, dadas las condiciones en que normalmente se realiza el trabajo ferroviario por lo general no habría empleados que lle-

garan a completar el número de años de servicio de la ley, que no hubieran ya adquirido el número de años de edad suficiente para la jubilación. Pero hay que establecer, señor presidente, en presencia de estas circunstancias y con relación a la excepción misma, ciertas normas que es imprescindible dejar fijadas en la legislación. No es posible prescindir del límite de edad porque eso crea, sin duda alguna, una especie de privilegio en los casos en que la desaparición de este límite haga posible la jubilación cuando aún subsisten las energías físicas y morales del hombre, que lo habiliten perfectamente para poder trabajar y ser un elemento útil de la sociedad.

El señor diputado Zacagnini, cuyo interés por las clases obreras dada su filiación política, y dada su indiscutible y eficaz acción parlamentaria, nadie podrá negar, expresó su resistencia al límite de edad manifestando que él no quería para su país la formación de una clase privilegiada dentro de los gremios obreros y que al amparo de la liberalidad de esta cláusula, hombres que estuvieran en pleno vigor y energía, fueron ya dispensados de la contribución del trabajo y del esfuerzo, a que están obligados todos los hombres que viven en sociedad.

Aparte de esta circunstancia, señor presidente, ha influido en el espíritu de la comisión otra consideración. Es indudable que esta ley es el primer paso dado, el más urgente, en la obra de una vasta legislación social. Dios quiera, señor presidente, que vengan pronto a la consideración del Congreso Argentino las demás leyes — que serán un corolario y un complemento de la presente — como las que establezcan el retiro obrero en las condiciones que lo practican las naciones más adelantadas de la tierra, y para eso, señor presidente, es necesario no crear en esta ley un precedente que sería verdaderamente funesto para la sanción de las leyes ulteriores, estableciendo condiciones tan liberales que, dada la natural propensión de los gremios obreros a ser equiparados a las condiciones de los ya beneficiados, impidieran al

Estado poder soportar las cargas que prescripciones demasiado liberales de la ley pudieran imponerle.

No hay que pensar, sin embargo, que esta equiparación sea forzosa. Legislaciones tan adelantadas como la francesa, no establecen la uniformidad en las condiciones de la jubilación para todos los gremios y para todas las categorías, y en este sentido no es posible confundir una ley de jubilaciones ferroviarias con una ley de retiro obrero, y ni siquiera dentro de ellas se establecen igualdad de requisitos; así en Francia, por ejemplo, los maquinistas y foguistas tienen condiciones de jubilación mucho más benígnas que el resto del personal de tracción y éste tiene condiciones también más benéficas que el personal de oficina; en términos tales que se acuerdan jubilaciones a los maquinistas y foguistas a los cincuenta años de edad y 20 de servicios; al personal de tracción a los 55 de edad y al de las oficinas a los 60 de edad. El proyecto de la cámara de diputados establecía la igualdad de todos los servicios ferroviarios ante la ley de jubilaciones. La comisión se inclinaba a un criterio concordante con el de la ley francesa, estableciendo una diferenciación en las condiciones de la jubilación, pero no se ha atrevido a establecerla por no retardar demasiado este despacho como sucedería haciendo modificaciones tan sustanciales al proyecto por lo que dejó establecida la igualdad en las condiciones de jubilaciones para todo el personal ferroviario de empleados y de obreros, ya que tenía también en cuenta que la misma ley que está a consideración del senado prescribe el estudio de su funcionamiento y prevé la posibilidad y necesidad de que ella sea oportunamente revisada, una vez que su experimentación haya enseñado, — lo que no puede enseñar sino ella, — que haya sido posible apreciar también sus fallas técnicas, es decir, recoger las enseñanzas que sirvan de base para poder fijar con seguridad el sistema que ha de hacer vivir largos años y sin fallas esta ley.

Aceptado por lo tanto el criterio de la unidad del tipo y la condición de

la edad mínima establecida en el proyecto como necesaria para el mecanismo de la ley, se planteó a la comisión el estudio de las condiciones mínimas de edad y de servicios. Aquí las solicitudes del personal de empleados y obreros ferroviarios fueron insistentes, pues deseaban una rebaja del número de años de servicios y de las condiciones de edad, y tanto el señor ministro de obras públicas como la comisión, consideraron que existían razones especiales que nacían particularmente de las condiciones de vida de nuestro país, de aquellas en que se realiza el trabajo ferroviario, del desgaste que se produce en el hombre en nuestro medio de una proporción mucho más rápida que en las sociedades europeas, para que fuera conveniente no tomar como término de la jubilación los límites establecidos por las dichas leyes y que podía ser justificado ese anhelo de los empleados y obreros ferroviarios en el sentido de disminuir los límites de edad establecidos en la sanción de la cámara de diputados. En las primeras conferencias que a este efecto se realizaron y que determinaron el despacho de la comisión que deseosa de no establecer condiciones cuya gravitación sobre la economía de la caja fuera peligrosa, optaron por una reducción pequeña, proponiendo, como está en el despacho, los términos de 30 años de servicios y de 53 de edad.

Conocido el despacho de la comisión, se formularon observaciones reiteradas y numerosas de parte de todos los interesados en la sanción de la ley. Y el mismo señor ministro de obras públicas, en ocasión de concurrir a la cámara en el día primero en que debió tratarse este asunto, hizo llegar al seno de la comisión las peticiones que había recibido en ese sentido, así como su opinión favorable a ellas. Ya conocía también el señor ministro de obras públicas la opinión favorable de los miembros de la comisión de legislación en el mismo sentido, opinión que se había formado por las mismas consideraciones de que acabo de hacer mérito.



En esta situación se convino, teniendo en cuenta los cálculos hechos por el ministerio de obras públicas, en aconsejar la reducción a 50 años el límite de edad en los términos en que se acuerda la jubilación al personal ferroviario.

Según los cálculos aportados por el señor ministro de obras públicas, las jubilaciones a otorgarse por la caja a los ferroviarios en el período 1909-1929, calculando en 4 por ciento las eliminaciones posibles, llegaban a dar para el año 1929 la formación de un capital de 100.054.000 pesos moneda nacional, atendidas las jubilaciones ferroviarias de acuerdo con las rebajas en los límites de edad propuestas por la comisión a su propio despacho.

De modo que podía la comisión aconsejar a la cámara el otorgamiento de este beneficio solicitado con tanto apremio por el personal directivo de las asociaciones de empleados y obreros ferroviarios, sin el temor de que venga a comprometer con exceso las condiciones de estabilidad en el funcionamiento de la caja y en la seguridad de dar en esa forma satisfacción y tranquilidad a un inmenso número de empleados ferroviarios, beneficio que recogerá el país seguro y positivamente, de inmediato o en el porvenir, pero que será la saludable cosecha de preocupaciones como la que en esta hora ocupa la atención del honorable senado.

Y bien, señor presidente, para no abundar en este informe general en consideraciones que lo extenderían sin beneficio alguno para el mismo, y para no abusar con exceso de la benévola atención de los señores senadores, he de hacer referencia a la cláusula final que establece para la junta encargada de presidir el funcionamiento de la caja, el cometido de presentar, antes de tres años, el resultado de estudios estadísticos y matemáticos respecto del funcionamiento de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, así como las observaciones que su experiencia le haya sugerido, a fin de afrontar las modificaciones de la ley y hacer visible la sanción de una reforma que tenga los concursos que no ha tenido ni ha podido tener la presente, estable-

cida sin segura y precisa estadística de que el congreso ha carecido y sin cálculos actuariales que no podrán realizarse sino en un largo lapso de tiempo.

Si esta ley nace con imperfecciones y tiene lunares, ellos son la condición necesaria de la falta de los elementos de información y de juicio de que ha carecido el legislador argentino, pero es preferible activar la sanción, y el imperio de los beneficios concedidos por la ley de jubilaciones, aunque se cometan algunos errores en su sanción, ya que estos errores podrán ser reparados con el concurso de la indispensable experiencia que ha de determinar condiciones y situaciones que hoy no es posible prever.

Bien señor presidente, dejo con estas palabras fundado en términos generales, el despacho de la comisión de legislación, y estoy a disposición de mis honorables colegas para dar las explicaciones que sean necesarias en la discusión en particular.

He dicho. (*¡Muy bien! ¡Muy bien!*)

**Sr. Presidente.** — Si no se hace uso de la palabra se va a votar en general el despacho de la comisión.

—Se vota y aprueba por afirmativa general.

**Sr. Presidente.** — En discusión en particular.

**Sr. Villanueva.** — Pido la palabra.

Tratándose de una ley tan importante, yo voy a hacer moción para que levantemos la sesión de hoy, después de haber oído el luminoso informe que ha hecho el señor senador por Córdoba, y nos reservemos para tratar en particular el despacho en una sesión próxima; creo que bastará una sola sesión para concluirlo, desde que ningún señor senador manifiesta la intención de hacer observaciones en general.

**Sr. Irigoyen.** — Pido la palabra.

Para apoyar la moción del señor senador por Mendoza, con tanta más razón cuanto que tengo entendido que el señor senador por Jujuy, doctor Zabala ha hecho un estudio especial del proyecto, y se propone hacer algunas observaciones. El doctor Zabala, no está presente en este momento, siendo posible, que llegue esta tarde; de ma-

nera, que la moción del señor senador por Mendoza, daría oportunidad a que el señor senador Zabala pudiera hacer sus observaciones.

**Sr. Torino.** — ¿Sería para reunirnos mañana?

**Sr. Mendoza.** — Yo entiendo, que el señor senador del Valle Iberlucea, piensa hacer observaciones...

**Sr. Del Valle Iberlucea.** — El señor senador por la capital está presente y espera como oportunidad la discusión en particular para hacer sus observaciones.

**Sr. Mendoza.** — Pero ya se ha votado en general, y ahora va a pasarse, inmediatamente a votarse en particular.

**Sr. García.** — Yo apoyaría la moción si se fijase la próxima sesión para el día miércoles.

**Sr. Posse.** — ¿El señor senador por Mendoza ha propuesto para mañana?

**Sr. Villanueva.** — Yo no he propuesto día; pero podríamos celebrar sesión el sábado para tratarlo en particular; si el señor senador por Entre Ríos estuviera conforme.

**Sr. García.** — Por mi parte, debo manifestar que contaba con el día sábado para solucionar asuntos de apremiante interés particular, y, por lo tanto, en el deseo de asistir, preferiría que se fijase la sesión para mañana o para el lunes.

**Sr. Mendoza.** — Yo desearía saber,

por qué fundamentos se va a postergar la consideración de este asunto, y entonces la votaría con mucho gusto.

**Sr. Presidente.** — ¿El señor senador por Mendoza, propone para el sábado o para mañana?

**Sr. Villanueva.** — Propongo para el sábado.

**Sr. Presidente.** — Se van a poner a votación las mociones en el orden en que han sido presentadas. En primer término, la moción del señor senador por Mendoza, para que se levante la sesión y se discuta este asunto el sábado, en particular.

Se va a votar la moción del señor senador por Mendoza de levantar la sesión y continuar el sábado.

— Se vota y resulta negativa.

**Sr. Posse.** — ¿Entonces, quiere decir, que sería para mañana?

**Sr. Presidente.** — Habrá que votar, si se levanta la sesión, y si se ocupa el H. Senado del asunto, en el día de mañana.

— Se vota y resulta afirmativa.

**Sr. Presidente.** — Queda levantada la sesión.

— Eran las 5 y 20 p. m.

PEDRO VARANGOT,  
*Director de taquígrafos.*