

SEPTIEMBRE 27 DE 1917

74a REUNIÓN — Continuación de la 46a SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DE LOS DRES. D. MARIANO DEMARÍA (hijo) y D. MARIO BRAVO

DIPUTADOS PRESENTES: Agote Luis, Aguirre Rafael M., Araya Perfecto, Arce José, Atencio Juan V., Avellaneda Marco Aurelio, Avellaneda Nicolás A., Barco Jerónimo del, Barrera Roberto, Bonastre Manuel, Bonifacio Benjamín, Bravo Mario, Bunge Augusto, Caballero Ricardo, Camaño Melitón, Castellanos Joaquín, Colina Félix M. de la, Contte Adolfo, Cordero Octavio, Cornejo Julio, Cornet Pedro L., Correa Francisco E., Corvalán Santiago E., Costa Julio A., Cúneo Francisco, Demarchi Alfredo, Demaría (hijo) Mariano, Dickmann Enrique, Duffy Eduardo, Echagüe Alfredo, Escobar Adrián C., Frugoni Zavala Domingo, Galíndez Francisco Ramón, Gatica Teófilo L., Giménez Angel M., Goyeneche Arturo, Hernández Diógenes, Iturbe Miguel, Jaramillo José M., Jerez Ernesto, Justo Juan B., Lagos Lauro, Le Breton Tomás A., Lencinas José Néstor, López Buchardo J. Cecilio, Maidana Julián, Marcó Celestino L., Martínez Zuvería Gustavo, Melo Carlos F., Mercado Angel E., Mihura Emilio, Molina Víctor M., Morán Gregorio, Moreno J. Alejandro, Moreno (hijo) Rodolfo, Nougues Ambrosio, Oyhanarte Horacio B., Pagés Pedro T., Paz Eduardo, Pereyra Iraola Leonardo, Pérez Virasoro Evaristo, Pinedo Federico, Pradere Carlos M., Puch Angel E., Reibel Martín, Repetto Nicolás, Riú Francisco A., Rodríguez Alfredo, Rodríguez Carlos J., Rodríguez Jorge Raúl, Rojas Guillermo, Salas Oroño Nicasio, Santamarina Antonio, Saravia David, Solanet Pedro, Solari Benjamín T., Sosa Leopoldo, Tommaso Antonio de, Uriburu Francisco M., Vaca Narvaja Jesús, Valle Delfor del, Varela Horacio C., Vedia Mariano de, Vergara Tomás A., Veyga Tomás de, Vidart Roberto, Videla Horacio C., Zaccagnini Antonio, Zavalla José María. DIPUTADOS AUSENTES: CON LICENCIA: Acosta Juan P., Aguirre Diógenes, Anquín Ireneo de. CON AVISO: Berlio Martín S., Gallo Vicente C., Garro Allende Juan E., Garzón Félix T., Marchini Emilio, Massa Arturo H., Montes José Antonio, Paiz Juan Cruz, Saguier Fernando, Silveti Luis F., Zalazar José María. Zavalía Guzmán Alberto. SIN AVISO: Aldao Ricardo, Arancibia Rodríguez Alberto, Barceló Alberto, Carranza Wenceslao C., Carrasco Alejandro M., Iriondo Néstor de, Jiménez Beltrán Dámaso, Padilla Miguel M., Redoní Agustín, Salvatierra Nicanor, Usandivaras Agustín.

SUMARIO

- 1.—Moción aprobada del señor diputado doctor Leopoldo Sosa para celebrar **sesión permanente y mantener el quórum** hasta concluir con la consideración de los asuntos incluidos en ella.
- 2.—Autorízase al señor presidente para que dé curso a los asuntos entrados.
- 3.—Mensaje y proyecto de ley del poder ejecutivo sobre **caza y pesca** en los mares adyacentes de la república.
- 4.—**Asuntos entrados.**
- 5.—Proyecto de ley de varios señores diputados, fundado por el doctor Francisco M. Uriburu, sobre **reconstrucción del camino carretero entre En. carnación y Yaculba**, provincia de Salta.
- 6.—Proyecto de ley de varios señores diputados, fundado por el señor Jorge Raúl Rodríguez, sobre **ejercicio de las profesiones de Ingeniero, arquitecto y agrimensor.**
- 7.—Proyecto de ley de varios señores diputados, fundado por el doctor David Saravia, sobre **reconstrucción de varios caminos en la provincia de Salta.**
- 8.—Proyecto de ley del señor diputado doctor Jerónimo del Barco sobre **reorganización del instituto nacional superior de educación física.**

- 9.—Se resuelve insertar en el Diario de sesiones una presentación del Centro Vitivinícola Nacional.
- 10.—**Incidencia** relacionada con la interposición pendiente al poder ejecutivo, respecto de la **reorganización de escuelas públicas** en las provincias de **Catamarca y La Rioja**, y el estado del Instituto Nacional de Ciegos. Proyecto de ley del señor diputado Francisco R. Galíndez sobre **estabilidad del profesorado.**
- 11.—Aprobación en particular del proyecto de ley sobre **creación de la caja nacional de jubilaciones y pensiones de empleados ferroviarios.**
- 12.—La honorable cámara resuelve encomendar al doctor Hugo Broggi e ingeniero Alejandro Bunge, el estudio del monto de las jubilaciones y pensiones que podrán acordarse con arreglo al proyecto a que se refiere el número precedente.
- 13.—Consideración y aprobación del despacho de la comisión de agricultura en el proyecto de ley devuelto modificado por el honorable senado, sobre **adquisición de arpillera, bolsas e hilo sisal**, quedando sancionado.
- 14.—Consideración y aprobación del despacho de la comisión especial de legislación ferroviaria sobre **aclaración**

de la exoneración de impuestos a que se refiere el art. 80. de la ley Mitre.

- 15.—Moción aprobada del señor diputado don Alfredo Rodríguez limitando a media hora el tiempo en que los miembros informantes de las comisiones pueden hacer uso de la palabra, y a quince minutos los señores diputados, en la discusión en general.
- 15.—Termina la consideración del proyecto a que se refiere el número 13, siendo aprobado.
- 17.—Consideración y aprobación del despacho de la comisión especial de legislación ferroviaria en el proyecto de resolución referente a la comisión administradora del fondo de caminos.
- 18.—Manifestación del señor diputado doctor José Arce respecto a las tareas realizadas por la comisión especial de legislación ferroviaria.
- 19.—Aprobación del despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley que concede a la empresa de ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano autorización para construir un ramal entre Punta Alta y Bahía Blanca.
- 20.—Aprobación del despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley en revisión que concede al ingeniero Arturo Castaño derecho para construir y explotar varias líneas férreas y un puerto comercial en la bahía de Samborombón.
- 21.—Aprobación del despacho de la comisión de obras públicas sobre prórroga de plazos para construcción de líneas férreas y devolución de depósitos de las concesiones declaradas caducas.
- 22.—Aprobación del despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley devuelto modificado por el honorable senado, que reglamenta la construcción de obras públicas nacionales.
- 23.—La honorable cámara pasa a cuarto intermedio quedando pendientes los demás asuntos de la moción aprobada en el número 1.

—En Buenos Aires, a 27 de septiembre de 1917, siendo las 4 y 50 p. m., dice el

Sr. Presidente (Demaría). — Continúa la sesión con asistencia de 73 señores diputados en el recinto y 73 en la casa.

1

ORDEN DE LA SESION

Sr. Sosa. — Pido la palabra.

Como es sabido, señor presidente, faltan sólo cuatro días para la terminación de las sesiones del período or-

dinario. Suponiendo que trabajáramos el día domingo próximo, no quedarían sino tres sesiones, porque la reunión de mañana está dedicada, de acuerdo con la moción del señor diputado del Barco, al despacho de las pensiones. De cualquier manera, el tiempo disponible sería materialmente insuficiente para resolver la gran cantidad de despachos de fácil solución y de utilidad pública que están pendientes de la consideración de la cámara si no intensificamos la tarea, empezando desde hoy mismo. A dicho fin, después de cambiar opiniones con algunos colegas de los diversos sectores de la cámara, he creído poder conciliar la común aspiración de trabajo y la selección de asuntos a tratarse en esta sesión, bajo la siguiente moción: Que la cámara celebre sesión manteniendo el quórum hasta terminar la sanción de los siguientes asuntos: 1.º Despacho de la comisión de legislación ferroviaria, que es el que se está tratando, incluso el despacho sobre interpretación de la ley Mitre; 2.º Despacho de la comisión de obras públicas a que se refiere la moción del señor diputado Paz, de fecha 13 del corriente mes; 3.º Despacho de la comisión especial de abarataamiento de la vida; 4.º, Despacho sobre reformas al código de justicia militar; 5.º Despacho de la comisión de instrucción pública sobre nacionalización de la universidad de Santa Fe, y 6.º Despacho de la comisión de agricultura sobre adquisición de arpillera e hilo sisal.

Todos estos asuntos son de interés público y de fácil solución, y, como decía, concilian intereses y criterios diversos con la común aspiración de intensificar la tarea final de la cámara en una fórmula concreta.

Sr. Presidente (Demaría). — Está en consideración la moción del señor diputado Sosa.

Sr. Camaño. — Pido la palabra.

Para apoyar la moción del señor diputado Sosa, pidiendo que se agreguen dos asuntos más...

Sr. Justo. — Pido la palabra.

Sr. Camaño. — ...que son muy simples. Me refiero al despacho de la comisión de agricultura sobre perfora-

Termino, señor presidente, presentando a la consideración de la honorable cámara el siguiente proyecto de ley, sobre estabilidad del profesorado:

—Se lee:

PROYECTO DE LEY

El senado y cámara de diputados, etcétera.

Artículo 1o. — Desde la fecha de su nombramiento los miembros del profesorado no podrán ser privados de sus empleos sin justa causa, comprobada en proceso administrativo fallado por el consejo de disciplina que se crea por esta ley.

Art. 2o. — El consejo de disciplina será formado por los rectores o directores de los establecimientos de enseñanza secundaria, normal o especial de la capital federal, bajo la presidencia del ministro de instrucción pública, según el carácter del instituto a que pertenezca el profesor enjuiciado. Si lo fuera un miembro del personal directivo el consejo se constituirá con los decanos de las facultades de la universidad de Buenos Aires.

Art. 3o. — El empleo docente se pierde:

- a) Por mala conducta.
- b) Por irregularidad en el cumplimiento de los deberes profesionales.
- c) Por incapacidad científica o profesional.
- d) Por actos graves de indisciplina.

Art. 4o. — Comuníquese al poder ejecutivo.

Francisco R. Galíndez.

Sr. Presidente (Demaría). — A la comisión de instrucción pública.

Sr. Agote. — Pido la palabra.

Yo creo que lo que hay que salvar en este caso son los fueros del congreso, levantando la voz en contra del proceder del poder ejecutivo.

En cuanto al asunto mismo, yo no lo creo terminado, sino que entiendo que se debe tratar con la presencia del señor ministro. No vendrá hoy, pero vendrá mañana, y para cuando se trate el presupuesto, en la parte relativa al instituto nacional de ciegos, lo emplazo al señor ministro a que no rehuya su presencia en la cámara.

Entretanto, que el asunto pase a la comisión de negocios constitucionales, para que ella informe al respecto.

Sr. Presidente (Demaría). — Se va a pasar a la orden del día.

11

JUBILACION DE
EMPLEADOS FERROVIARIOS

— Ocupa la presidencia el señor vicepresidente 2o. de la honorable cámara, doctor don Mario Bravo.

Sr. Presidente (Bravo). — Está en discusión el proyecto de ley sobre creación de la caja nacional de jubilaciones y pensiones de empleados ferroviarios.

Sr. Repetto. — Pido que se dé lectura de los artículos.

Sr. Presidente (Bravo). — El señor diputado Arce había hecho indicación en el sentido de que se indicara sólo el número de los artículos a medida que se pusieran en discusión.

Sr. Arce. — No tengo inconveniente en que se lean.

Sr. Presidente (Bravo). — Se procederá en esa forma.

— Sin observación, se da por aprobado el artículo 1o.

— En discusión el artículo 2o.

Sr. Bunge. — Pido la palabra.

Para proponer a la comisión la supresión de una palabra que me parece redundante y que en la práctica puede ocasionar dificultades.

El artículo dice “empleados y obreros permanentes”.

Es evidente que sólo obtendrán jubilación los empleados que hayan trabajado durante el minimum de años que prescribe la ley orgánica; pero poniéndose aquí la palabra “permanente”, nos exponemos a que las empresas chicanen y traten de negar el derecho a la jubilación a numerosos obreros, alegando que no han de trabajar sino durante seis meses, un año o dos permanentemente.

Para simplificar la cuestión y aclarar el concepto, propongo que se suprima esta palabra.

Sr. Zaccagnini. — Creo que suprimiendo la palabra “permanente”, o dejándola, las empresas tendrán siempre cómo chicanear. Solamente con una buena y clara reglamentación podría evitarse toda interpretación erró-

nea y antojadiza; en la reglamentación habrá que definir exactamente el carácter de la permanencia. Suprimiendo la palabra "permanente", no podremos evitar que las empresas hagan aparecer como provisorio a muchos de sus empleados y obreros, pretendiendo así poder eliminarlos en cualquier momento, sin abonar el descuento correspondiente.

Sr. Bunge. — Justamente iba a proponer una aclaración al artículo 9.º, concordante con la proposición que defendiendo ahora, prescribiendo la obligación de las empresas de contribuir por su parte por los sueldos de todos sus empleados y obreros, no sólo para impedir esa chicana, sino también para allegar mayores recursos a la caja. Creo que, en principio, todo obrero o empleado de las empresas ferroviarias debe tener derecho a la jubilación, y como no puede preverse cuánto tiempo trabajará, conviene que durante el tiempo que trabaje la empresa contribuya, en la proporción que le corresponda, a la formación del fondo de la caja. Sólo será "a posteriori", después de cumplido el mínimo de años de servicios, que se podrá saber si tienen o no derecho a la jubilación.

Por eso invito al señor diputado Zaccagnini a que acepte la supresión de la palabra "permanente" que, por lo demás, es redundante, desde el momento que sólo tendrán derecho a jubilarse los que no hayan prestado el mínimo de servicios, ni aportado el capital necesario.

Sr. Zaccagnini. — Pido la palabra.

La comisión, a pesar de estar de acuerdo con las conclusiones del señor diputado Bunge, no puede aceptar la modificación que él propone, porque ha estudiado suficientemente el punto y ha aconsejado la mejor solución.

No le parece justo a la comisión que se practique, por ejemplo, el descuento a gremios numerosos, como los de vías y obras, que trabajan a intervalos, en determinados períodos del año, y que sólo accidentalmente se encuentran al servicio de los ferrocarriles.

Sr. Bunge. — No es eso, señor diputado.

Sr. Zaccagnini. — El concepto de la comisión, repito, es el mismo del señor diputado Bunge, es decir que todos los empleados que trabajan en los ferrocarriles deben tener derecho a la jubilación o a la pensión. La clasificación enunciada en la palabra "permanente" se hace al solo objeto de evitar que abonen descuento los que jamás podrán gozar de los beneficios de la ley.

Sr. Bunge. — Yo deploro que la comisión no acepte, porque creo que eso simplificaría la aplicación de la ley, pues me fundo en la experiencia de todos los países que no distinguen entre personal permanente y temporario; pero retiro mi proposición, dado que la comisión no la acepta.

Sr. Barrera. — Pido la palabra.

En este despacho, que lo he votado en general con verdadero placer, porque me complace en reconocer que es una obra meritoria...

Sr. Arce. — Muchas gracias.

Sr. Barrera. — ...tengo, sin embargo, que formular algunas observaciones y que pedir algunas aclaraciones para disipar ciertas dudas que me ha suscitado.

En el inciso 1.º del artículo 2.º se establece que queda comprendido en las disposiciones de esta ley el personal de los ferrocarriles de jurisdicción nacional, expresión genérica que comprende tanto a los ferrocarriles del estado como a los particulares. Entiendo que ése es el concepto.

Sr. Arce. — Sí, señor diputado.

Sr. Barrera. — Bien; yo desearía que la comisión tuviera la deferencia de explicarme el motivo de esta disposición que proyecta. Y al expresarme en estos términos, lo hago, no por una suspicacia ni prevención, sino por un antecedente legislativo que existe. La actual ley de creación de la caja le jubilaciones y pensiones ferroviarias, número 9653, llamada ley básica, excluye al personal de los ferrocarriles del estado. Los ha excluido por disposición del senado, que la cámara de

diputados aceptó luego por unanimidad de votos.

La cámara, en su primitiva sanción, los incluyó; pero en el senado se ha considerado que eso podría dar lugar a inconvenientes serios. En primer lugar, se trata de un personal que está incluido en la ley de pensiones y jubilaciones civiles, son empleados de la nación, y luego, al comprenderlos en esta ley que actualmente se discute, tendríamos que traspasar a la caja correspondiente los aportes que éstos hubieran hecho a la caja de pensiones civiles, lo que sería una verdadera complicación. Esto fué lo que determinó la eliminación producida en la discusión del senado.

La comisión, sin embargo, los ha incluido. Me agradaría saber qué razones ha tenido, por si fueran de más peso que las que se tuvieron en el senado, a fin de que influyan en el ánimo de la cámara para aceptarlas, si así fuera. Y si no, para pedir que se mantenga el concepto actual.

Sr. del Barco. — Pido la palabra.

Voy a hacer otra observación al despacho de la comisión, así el miembro informante de la misma puede contestar las dos al mismo tiempo.

Yo deseo saber cuál es el alcance de este inciso 4.º del artículo 2.º, porque yo entiendo que esto se refiere a empleados que no han llevado ningún aporte a la caja, que han fallecido y se les va a dar pensión a sus deudos, sin haber contribuido absolutamente con nada.

Desearía saber cuáles son los fundamentos en que se basa la comisión para intercalar este inciso 4.º del artículo 2.º.

Sr. Arce. — Pido la palabra.

Con respecto a la observación formulada por el señor diputado por San Juan, debo declarar, en nombre de la comisión, que ella entiende que su despacho se refiere también a los empleados de los ferrocarriles del estado; y no podría ser de otra manera, no obstante lo dispuesto en la ley 9653, porque no habría ningún motivo para dividir el gremio de ferroviarios en dos grupos: uno el de las empresas par-

ticulares, y otro el de las del estado. Se trata de un solo gremio, y con frecuencia empleados de empresas particulares pasan a prestar servicios en las líneas del estado y viceversa.

Por lo que respecta al hecho que mencionaba el señor diputado, y que es exacto, de que los empleados de los ferrocarriles del estado han contribuido con sus aportes a engrosar las sumas de la ley 4349, es un asunto que podrá ser contemplado posteriormente. Y, no obstante que la comisión no haya previsto ese caso, ella no tendría inconveniente en considerarlo, mucho más si el señor diputado concreta su proposición.

Sr. Barrera. — En el caso de aceptarse el artículo tal como está, con el mayor gusto.

Sr. Arce. — Siempre habría tiempo para introducir un artículo nuevo que contemplase la situación, a que ha hecho referencia el señor diputado por San Juan; pero, categóricamente, en cuanto al fondo del asunto, la comisión entiende que los empleados de los ferrocarriles del estado deben jubilarse de acuerdo con esta ley.

Por lo que respecta a la indicación formulada por el señor diputado por Córdoba, debo decir que no debe extrañarnos el inciso 4.º del artículo 2.º.

En la redacción de estas leyes de retiro no se ha establecido hasta ahora, señor presidente, una división, en mi entender perfectamente obvia, entre el régimen financiero a que deben estar sometidos los empleados que se van a jubilar inmediatamente, sin que hayan hecho jamás aporte alguno a la caja, y aquel al cual han de someterse los que llevan su aporte durante todo el tiempo exigido, y que se jubilarán de aquí 25 o 30 años.

Así, pues, las personas de que habla el artículo 4.º no son sino aquellas que tienen derecho a gozar de pensión, siempre que la que hubiera dado origen a ese derecho hubiese fallecido con posterioridad al 1.º de enero de 1913, y tuviese derecho en la época de su fallecimiento a ser jubilada. En ese caso, los deudos podrán reclamar la pensión que les corresponde. Se encuentran en las mismas condiciones que los

que se van a jubilar cuando la ley se sancione y que no han contribuido con nada o con muy poco al fondo de la caja de jubilaciones.

Es todo cuanto tenía que decir.

—Después de unos momentos de espera para formar quórum, dice el

Sr. Arce. — Rogaría a la presidencia hiciese notar a los señores diputados que estamos en la discusión en particular y que convendría que permanecieran en el recinto.

Sr. Presidente (Bravo). — Sí, señor diputado. El señor secretario Zambrano se va a acercar a los señores diputados invitándolos a que permanezcan en el recinto.

—Se forma quórum, y dice el

Sr. Presidente (Bravo). — La presidencia ruega a los señores diputados que no se ausenten del recinto, a fin de que se pueda proceder con regularidad a la votación en particular.

Está en consideración el artículo 2.º. ¿El señor diputado por la capital mantiene su observación?

Sr. Bunge. — La he retirado.

Sr. Presidente (Bravo). — Habiendo sido retirada la observación, queda aprobado el artículo 2.º.

—Sin observación se aprueba el artículo 3º.

—Al leerse el artículo 4º., dice el

Sr. Secretario (Zambrano). — En este artículo se ha deslizado un error de imprenta: donde dice “dos” debe decir “tres”.

* —Sin observación se aprueba el artículo 4º., así como los artículos 5º., 6º., 7º. y 8º.

—En discusión el artículo 9º.

Sr. Arce. — Pido que este artículo se trate por incisos.

Sr. Presidente (Bravo). — No habiendo observación, así se hará.

Sr. Molina. — Pido la palabra.

Como ya todos los señores diputados

habrán leído la orden del día y como esta lectura se hacía al objeto de que artículo que no se observase se diera por aprobado, y yo voy a observar el que está en discusión, me anticipo a su lectura, señor presidente, para concretar mi oposición fundamental a la financiación de esta ley.

En la sesión de ayer manifesté que el estado de la industria ferrocarrilera en el país, si bien no revela en este momento una prosperidad saliente, era por lo menos satisfactorio, y demostré con la progresión de las entradas de las cargas, que esta progresión era creciente y que, a pesar de la crisis, las entradas no habían disminuído.

Puedo hacer ahora la misma demostración por lo que respecta a las encomiendas. El total de 1913 fué de pesos 5.500.000; el de 1914, de 5.019.000 pesos; el de 1915, volvió a subir a 5.500.000 pesos; y, por último, el año 1916 asciende a 5.800.000; de manera que en las encomiendas se observa la misma progresión creciente que en las cargas.

Y si hacemos un estudio general de los productos y gastos de los ferrocarriles en 1913—y tomo esta fecha porque ahora las condiciones son más favorables que las de ese año—resultará, señor presidente, que el total de las entradas de los ferrocarriles con relación al capital constituye el 11.21 por ciento; los gastos el 6.66 por ciento; de donde resulta una utilidad media para ese año de 4.62 por ciento, que, como decía, no es brillante, pero es satisfactorio, dados los factores desfavorables emergentes de la guerra.

Posteriormente, señor presidente, las empresas, prevaleciéndose de que el congreso había dictado la ley básica para las jubilaciones y también que les imponía, como es sabido, uno por ciento, creo no me acuerdo el porcentaje exacto—sobre las cargas, y basándose en la carestía del combustible, sancionaron un aumento en las tarifas de 10 por ciento. Efectivamente, el combustible, a causa de la guerra, había subido en proporciones realmente alarmantes, pero las empresas han encontrado dentro del país cómo substituir al combustible

extranjero con la leña; y como está demostrado en la práctica que una tonelada y 800 kilos de leña equivale a una tonelada de carbón, y como el precio de la leña para las empresas es mínimo, resulta, señor presidente, que uno de los factores que impedía los dividendos, según las empresas, ha desaparecido en gran parte, y puedo asegurar que la situación de los gastos con relación a las entradas es más favorable el año 1917 que el de 1913.

La industria, pues, no está arruinada; ella ha de mejorar sus condiciones a medida que el país mejore las suyas; y sobre todo cuando desaparezca este factor de la guerra, que perturba no solamente a la industria ferrocarrilera, sino a todas las industrias en el mundo entero.

Entonces, pues, señor presidente, yo digo: ¿es justo, es oportuno sancionar en este momento una ley de jubilaciones suficientemente amplia, suficientemente bien rentada su caja, para que esta jubilación resulte una compensación racional del trabajo y del desgaste del obrero durante el largo tiempo que se le exige de servicio en provecho de la producción nacional, es decir, de la grandeza misma del país?

Yo no soy un estatólatra. Indudablemente entiendo que el movimiento moderno tiende a aumentar las funciones sociales del estado, y conceptúo que el estado tiene perfecto derecho a intervenir en las jubilaciones de los empleados de las empresas ferroviarias, como tiene derecho a intervenir en las construcciones, como tiene el derecho de monopolizar ciertos servicios, como tiene el derecho de ocuparse de la higiene del obrero, como tiene el derecho de asegurarle su retiro, como tiene el derecho de dictar las leyes sobre accidentes del trabajo, aun derogando disposiciones fundamentales de la ley civil, porque las actuales condiciones económicas y el progreso moderno exigen, dentro de una recomendable moderación, reglas nuevas de justicia social, que tienen que apartarse a veces del rigor de los códigos antiguos, basados únicamente en el concepto teórico de la justicia y no en las re-

laciones del movimiento progresivo de la humanidad.

Yo no aplaudo, señor, a aquellos que no tienen sino palabras de censura para las empresas. Entiendo que las empresas ferroviarias son muy útiles para el progreso del país; entiendo que deben ser amparadas y ayudadas en lo posible; pero entiendo que la conciliación del capital y del trabajo es la única solución evolutiva a que debemos aspirar en el momento actual del problema que viene agitando al mundo.

Esta caja, tal como la proyecta la comisión, no es suficiente para establecer una jubilación remunerativa del empleado; ella alcanza escasamente al 15 por ciento de los sueldos, porque toma como base el cinco por ciento del sueldo de los empleados y el ocho por ciento del mismo sueldo con que deben contribuir las empresas; los demás aportes tienen escasísima importancia: son más de apariencia y de enumeración teórica que de importancia práctica.

En efecto: el importe de las sumas pagadas de más, las multas impuestas, las donaciones y los legados a la caja, son rubros que tienen una importancia muy relativa, por cuanto lo cobrado de más resultará que se devolverá por las empresas con toda facilidad a cualquier reclamo, y aun se avisará a la clientela para que reclame, puesto que la empresa ha dejado absolutamente de tener interés en guardar esas sumas; de manera que va a resultar un renglón de poca monta. Pero cualquiera que sea la importancia de este renglón, y aun admitiendo que con él se pudiera llegar al 15 por ciento, ya tuve ocasión de decir, en la sesión de ayer, que ese 15 por ciento es insuficiente para consolidar una caja de jubilaciones y pensiones, y me apoyaba en los mismos datos que dió la comisión respecto de la caja italiana, que con el quince por ciento ha necesitado de la ayuda del gobierno para no caer en la falencia.

Entonces, pues, y ateniéndome al informe de la facultad de ciencias económicas, calculo que la jubilación normal, dentro de las condiciones del antiguo proyecto que estudió la comisión de que

yo formara parte el año pasado, exigiría un 18 por ciento del sueldo de los empleados, como base razonable para el normal desenvolvimiento de la caja.

Tomo este dato de la facultad de ciencias económicas como el que se aproxima más a la verdad y a los antecedentes que nos suministran otras cajas extranjeras.

Entonces, si tenemos que llegar ahí, porque el 15 por ciento no sería suficiente para jubilar, en las condiciones que luego enumeraré, a los empleados ferroviarios, no sé a qué vamos a sancionar una ley en esta forma, como se pretende por el despacho de la comisión; tanto más cuanto que ella misma ha dicho ayer, con toda razón, que era un ensayo lo que se hacía.

Yo discrepo en este punto con los ensayos. Creo que indudablemente nadie puede decir la última palabra, pero entiendo que debemos aproximarnos a dar a la caja lo más que sea posible, dentro de un cálculo prudencial y razonable, para que si esta ley no es del todo intangible, tenga, por lo menos, la permanencia que es de desear en las instituciones de esta especie.

Entonces, si partimos de la base de que con el 18 por ciento podríamos obtener una jubilación a los 50 años de edad, con 30 años de servicios, vamos a ver cómo formaríamos este 18 por ciento; y se convencerá la cámara de que ello no exigiría grandísimos sacrificios ni a los cargadores ni a las empresas.

Yo voy a proponer, pues, que se eleve la contribución de las empresas del 8 al 10 por ciento y que se añada a los recursos que forman el fondo el 1 por ciento de contribución para las cargas y las encomiendas. Este 1 por ciento equivale casi matemáticamente al 3 por ciento de los sueldos. No quiero molestar a la cámara, pero tengo aquí los cálculos para demostrarlo.

Tendremos, pues, que los empleados contribuirán con 5 por ciento, las empresas con 10 por ciento y las cargas con 1 por ciento, lo que significaría un 18 por ciento, despreciando como poco importantes las otras partidas que figuran en el despacho de la comisión.

—Un señor diputado hace una observación en voz baja.

Aun suponiendo que se llegara al 20 por ciento, debo aclarar por qué dejo de lado esas otras partidas.

Es porque hay una clase de jubilación que exige el 20 por ciento, y aunque no es la normal, es también de alguna importancia, y por eso la tomo en cuenta. Me refiero a la del inciso 2.º del artículo 24 del antiguo proyecto, que es la pensión antes de los 50 años en los casos de opción.

La cuestión viene ahora del punto de vista del derecho del estado para intervenir en las tarifas. Las empresas se aferran a una ley, a mi juicio malaventurada, que se llama la ley Mitre, que ha sido muy elogiada, pero que, a mi modo de ver, ha liquidado en parte los derechos del estado sobre las empresas.

Pero, felizmente, esa liquidación no es completa. Ha permitido a las empresas fijar sus tarifas sin intervención del estado, pero sin derogar el artículo 44 de la ley general de ferrocarriles, que dice que las tarifas serán justas y razonables, y toda ley que fuera contra ese enunciado general sería una ley inconstitucional, una ley monstruosa, una ley que no hubiera podido dictar ningún congreso argentino, porque habría abdicado, habría enajenado las facultades primordiales de la soberanía. De manera que la ley Mitre ha de entenderse con la necesaria restricción de no haberse enajenado la soberanía argentina. (*¡Muy bien! ¡Muy bien!*)

Entonces, si las tarifas tienen que ser moderadas y equitativas, yo sostengo que el estado puede y debe intervenir en ellas cuando no son justas y razonables, es decir, cuando violan al artículo 44 de la ley general de ferrocarriles.

Pero este 1 por ciento ¿es en realidad una intervención en las tarifas? No, señor presidente; no altera la función económica de las empresas, sus relaciones con el público ni el máximo de rendimiento que pudieran obtener de su línea. Ellas quieren salvar más el principio de no intervención que el monto del 1 por ciento, es decir, no se oponen

por razón del quantum: el uno por ciento seguramente no les molesta; pero quieren reservarse la total independencia para dictar sus tarifas en el sentido que a ellas les plazca, y me parece que la cámara debe ir afirmando desde ya el derecho del gobierno nacional para impedir que las tarifas se fijen arbitrariamente.

No basta que las empresas digan: quiero que se pague tanto; es menester que el poder ejecutivo ponga su visto bueno, porque de otra manera significaría, señor presidente, que en la producción nacional imponible tendrían prelación las empresas ferrocarrileras sobre el mismo estado.

Si hoy, por ejemplo, hubiéramos de gravar los productos nacionales con un impuesto a la exportación, y a las empresas ferrocarrileras se les ocurriera gravar con un aumento de tarifas el transporte del ganado y de los cereales, resultaría que el estado no tiene materia imponible y que las empresas tendrían, como he dicho, prelación sobre el mismo estado, lo que es monstruoso. (*¡Muy bien!*)

De manera, pues, que no queriendo distraer ni cansar por más tiempo la atención de la honorable cámara, concreto mi proposición en estos términos: que se aumente a diez por ciento la contribución de las empresas y que se agregue el uno por ciento de las tarifas de cargas y encomiendas.

Al llegar al artículo 18 propondré que la edad para la jubilación se reduzca de 55 a 50 años y los años de servicios de 32 a 30, y daré entonces las razones por las cuales deben aceptarse estas modificaciones.

Nada más tengo que decir por el momento.

Sr. Avellaneda (N. A.). — Pido la palabra.

Sr. Presidente (Bravo). — Tiene la palabra el señor diputado por la capital, que la había pedido anteriormente.

Sr. Bunge. — El señor diputado puede decir que "me ha ganado el tirón" al proponer el aumento de la contribución de las empresas a 10 por ciento, porque yo también tenía la intención de proponerlo.

Sr. Molina. — Le he tomado la delantera al señor diputado, hace ya mucho rato!

Sr. Bunge. — Me felicito de que el señor diputado haya tenido la misma idea. Pero voy a fundar esa proposición de aumento en razones muy diferentes a las que ha aducido el señor diputado Molina. Ello se debe a que sus cálculos son alegres, como siento deber demostrarlo, pero lo haré con toda la brevedad que me sea posible.

Fundándose el señor diputado Molina en el informe de la comisión de profesores de la facultad de ciencias económicas, afirma que una contribución global de 18 por ciento sobre los salarios sería suficiente para costear los beneficios del primitivo despacho de la comisión. Y es aquí donde los cálculos del señor diputado son de lo más alegres posible. El informe de esa comisión técnica, como sus autores tienen el cuidado de hacerlo notar, se funda en una tabla de mortalidad superior casi seguramente a la mortalidad efectiva de los ferroviarios, porque la de este gremio es en todas partes inferior a la global de la población, según lo demuestra la observación universal.

Ahora bien: cuanto más elevada es la mortalidad de un grupo de asegurados, tanto menor es el costo de las pensiones de que puede gozar ese grupo, porque se extinguen más pronto y porque es menor el número de los que sobreviven a la edad en que se tiene derecho a pensión.

Pero supongamos que fuera la mortalidad de nuestros ferroviarios efectivamente tan elevada como lo ha supuesto la comisión de profesores. En ese caso, según los cálculos de ésta, la jubilación ordinaria del primitivo proyecto reclamaría del 18 al 23 1/2 por ciento para los salarios más bajos. Pero se trata — y aquí está el error del señor diputado Molina, error en mi opinión, — de que sólo ha tenido en cuenta ese beneficio del proyecto, y no ha tenido presente otros beneficios que son también muy costosos y que es muy importante los conceda la ley. Me refiero especialmente al derecho

a jubilación por invalidez y a las pensiones a las viudas y a los huérfanos.

Sr. Molina. — Proponga el aumento el señor diputado, y lo voy a acompañar.

Sr. Bunge. — Permítame el señor diputado; ahora estamos sacando cuentas.

¿Cuánto costaría, — siempre en la hipótesis de que mortalidad de los ferroviarios fuera tan elevada como la media de la población general — cuánto costaría una pensión a los 50 años de edad con 30 de servicios? Ella reclamaría para cada 100 pesos de sueldo el 12 por ciento como contribución. Me baso en cálculos actuariales de un inteligente doctor en ciencias económicas que ha hecho su tesis sobre los fundamentos matemáticos del seguro social, el doctor Argentino Acerboni.

El 12 por ciento, pues, sería exigido únicamente por una jubilación a los 50 años de edad, equivalente al sueldo. Pero están las pensiones por invalidez y las de viudas y huérfanos. Si tomamos como base para calcular el costo de una jubilación por invalidez la estadística de invalidez de una gran mutualidad inglesa, los "Manchester Oddfellows", que se refiere a vidas seleccionadas, porque está formada por obreros de los gremios mejor pagados y de costumbres más higiénicas, en ese caso los retiros por invalidez representarían un 20 por ciento del riesgo de las jubilaciones ordinarias, pero evidentemente, entre nosotros, la morbilidad de los trabajadores es muy superior a la existente en los gremios más favorecidos de Inglaterra, y es prudente entonces calcular ese costo en un 25 por ciento de los retiros ordinarios.

Vaya sumando el señor diputado...

Sr. Molina. — El señor diputado, cuando se trata de la morbilidad para su seguro especial, me aumenta la morbilidad, y cuando se trata del cálculo de la mortalidad para la regla general, me la disminuye. Me va a ganar en esa forma.

Sr. Bunge. — No, señor; el señor di-

putado se ha metido en un tembladeral.

Sr. Molina. — Parece que el señor diputado es el que se ha metido en un tembladeral.

Sr. Bunge. — La mortalidad que corresponde a la "Manchester Oddfellows" es casi la mitad de la mortalidad del grupo de población que he tomado como base, que es la ciudad de Buenos Aires. De manera que si fuéramos a buscar una cifra proporcional para la invalidez, habría que suponerla doble, y sin embargo, la calculo un 25 por ciento mayor solamente. Habría, pues, que agregar al 12 por ciento una cuarta parte más para las jubilaciones por invalidez, y ya tenemos el 15 por ciento.

Faltan las pensiones a las viudas. La longevidad de las mujeres es mayor que la de los hombres a partir de los 40 años de edad, y ello ocurre especialmente entre nosotros. De acuerdo con la tabla de mortalidad de la ciudad de Buenos Aires, sobreviven a los 60 años, por ejemplo, 51.000 de cada 100.000 personas de 20 años del sexo masculino, mientras que entre las mujeres sobreviven más de sesenta mil. Quiere decir, por lo tanto, que el riesgo de una pensión de viuda es mucho mayor que una pensión de adulto varón.

Pero supongamos que fuera igual: Para determinar el valor del riesgo habría que calcular qué número de casados hay entre los obreros ferroviarios. No conocemos esa cifra, pero en el promedio global de la población en edad sexual de Buenos Aires, la proporción es de cerca del 60 por ciento. Rebajémosla a un 50 por ciento. Como la pensión a las viudas en el nuevo despacho de la comisión es el 50 por ciento de la jubilación, ella representa, en el mejor de los casos, un recargo de otro 25 por ciento, es decir, otro 3 por ciento más sobre los salarios, y así llegamos al 18 por ciento.

Pero es éste un cálculo alegre, suponiendo que no hubiera retiros en edad más temprana, que la morbilidad fuera tan baja como he supuesto y al contrario elevada la morbilidad. Aplicando ahora estas mismas conclusiones al

cálculo hecho por la comisión de profesores, tenemos que los beneficios a que se ha referido el señor diputado Molina, no representarían el 18 por ciento sino cerca de un 25 por ciento de los salarios.

Sr. Molina. — Espero la demostración.

St. Bunge. — Es evidente; ellos calculan 18 por ciento para los sueldos más bajos, y únicamente para las jubilaciones ordinarias y hay que aumentar ese cálculo en un 50 por ciento, por concepto de las pensiones a las viudas y las jubilaciones por invalidez...

—El señor diputado Molina hace una interrupción que no se alcanza a oír.

Sr. Bunge. — No, señor; no supongo las pensiones a las viudas de un monto igual a las jubilaciones, sino de la mitad; por eso he estimado su costo en un 25 por ciento de las jubilaciones ordinarias.

Y no he contado los gastos de administración. Pero no es eso sólo; hay otras cuentas que se le han olvidado al señor diputado Molina. Son los otros beneficios: la devolución de los descuentos que hayan sufrido en sus sueldos los obreros despedidos por economía o por cualquier otra causa injusta. Olvidó también la devolución de los descuentos a los trabajadores que llegan a la edad con derecho a pensión, y no gozarán de ella por no haber contribuido durante el tiempo mínimo establecido por la ley para ella. Y olvidó, por fin, esto, que es el rabo por desollar, pero un rabo muy largo: las pensiones a los empleados que no han contribuido o que han contribuido durante muy pocos años. ¿Cuánto pueden costar esas pensiones? No lo podemos saber, porque las empresas han ocultado la estadística de su personal y la de aquellos que estarían ya en condiciones para la jubilación. La comisión tiene algunas planillas parciales al respecto en su carpeta, y nada más.

Calculando muy grosera y conjeturalmente ese renglón de las pensiones de los que no han contribuido, de acuerdo con la experiencia de otros países, debe

aumentarse el riesgo global por lo menos en una tercera parte. De manera que llegamos a cerca del 30 por ciento.

Estas son las razones por las cuales iba a proponer un aumento en la contribución de las empresas, por considerar insuficientes las bases económicas del nuevo despacho de la comisión para poder costear los beneficios que propone.

Me limito a esto al solicitar de la comisión se sirva aceptar el aumento de 10 por ciento en la contribución de las empresas, y a aceptarlo como una salvaguardia accesorio, que me parece que la comisión me ha comunicado que va a aceptar, y es la siguiente: que la contribución de las empresas se aplique a todos los sueldos y jornales de su personal, sea temporario o permanente, por una razón de principio y por la razón práctica que dí antes. Razón de principio: que todo empleado y obrero ferroviario debe considerarse asegurado virtualmente desde el momento que es ocupado por ellas, pues si trabaja cierto tiempo deberá serlo. Razón práctica: para evitar cuestiones sobre si un obrero es o no es permanente o temporario. Que contribuya la empresa en todos los casos hasta el límite máximo de 1.000 pesos de sueldo. Se tendrá así también una entrada suplementaria que hará mucha falta.

Desearía saber si la comisión acepta esa ampliación de la contribución de las empresas por todos sus empleados y obreros. Entiendo que los señores diputados Arce y Zaccagnini la aceptan.

Sr. Demarchi. — Pido la palabra.

Sr. Presidente (Bravo). — La había solicitado el señor diputado Avellaneda.

Sr. Avellaneda (N. A.). — Señor presidente: esta cláusula que se ha observado es para mí una de las más esenciales de este importante proyecto de ley, porque ella viene a solucionar en una forma ponderada las dos grandes dificultades que habían impedido que la ley básica 9653 pudiera realizar con verdad sus altos propósitos.

Y hago esta declaración, señor presidente, porque como miembro de la comisión de legislación he tenido oca-

sión de ocuparme detenidamente de un proyecto análogo al presente, y por consiguiente, he prestado preferente atención a este despacho y he llegado a esta conclusión: de que él va a asegurar la solvencia de la caja de jubilaciones y pensiones que se crea y que ella con sus limitaciones discretas y ecuánimes evitará que se concedan beneficios y retiros con demasiada liberalidad como ocurre con la caja nacional de jubilaciones y pensiones civiles de la nación, que, como es sabido, debido a la prodigalidad legal que ella acuerda se encuentra en una situación sumamente delicada.

Creo que la reforma que esta discusión representa, va a transformar esta ley básica 9653 en una ley de verdad, en una ley sincera, como tienen que serlo las leyes de esta naturaleza, y que el obrero y el empleado cuando reúnan los requisitos que ella establece o cuando se encuentren debilitados o impedidos para el trabajo, encontrarán en ella las recompensas legítimas de sus esfuerzos y de sus economías. En efecto, señor presidente. Los antecedentes y datos que han llegado hasta mí—que no sé si serán exactos, porque desgraciadamente no he podido encontrar estadísticas satisfactorias, y no habiendo estadísticas completas cualquier deducción que de ellas se saque, no es difícil que resulte equivocada—me han demostrado que es indispensable para que no fracase, que la caja establezca un 14 por ciento de las entradas, 32 años de servicios por lo menos y 55 años de edad para poder jubilarse. Como por el artículo 9 de esta ley se exige estos requisitos, puede sostenerse con fundamento que la caja proyectada tendrá positiva vida y podrá dar en su oportunidad los beneficios que de ella se esperan.

Antes de terminar, deseo recoger dos objeciones que se han formulado. Se ha puesto en duda de si el estado tendría el derecho de intervenir en los contratos de trabajos existentes entre empresas privadas y sus empleados, y obligar a las empresas a llevar suapor

te correspondiente a la caja de pensiones y jubilaciones que se crea.

A mi juicio, esta duda está destituida por completo de fundamento en esta época de evolución y de progreso. Basta recordar que el estado debe ejercer siempre su tutela y especialmente cuando se afecte el orden público, y éste está alterado cuando se lesionan los derechos de un solo individuo. De lo contrario, habría que convenir que eso del orden público no es sino una paradoja.

Se ha observado, también, señor presidente, que puede aceptarse que las empresas contribuyan cuando haya utilidades, pero no cuando no hay dividiendo. Si se admitiera este criterio, nos encontraríamos con que ocurriría que mañana, por razón de carecer de recursos, las empresas tendrían pretexto legal para poder mandar aprendices en lugar de maquinistas diplomados, alegando que éstos son caros, que no pueden hacer mejoras en el servicio por falta de fondos.

Sr. Bunge. — ¿Me permite una interrupción el señor diputado?

¿Sería, entonces, partidario el señor diputado de que todas las empresas industriales paguen salarios proporcionales a sus utilidades?

Sr. Avellaneda (N. A.). — Voy a contestar a su pregunta que se refiere a todo lo contrario de lo que estoy sosteniendo, diciendo que se ha hecho la observación a que alude el señor diputado y que estoy refutándola.

Sr. Bunge. — Me alegro mucho por la aclaración.

Sr. Avellaneda (N. A.). — Cuando se solicita una concesión ferroviaria se hace sabiendo de antemano los gastos y cargas que esa situación debe imponerla. Además, por razón de economía, una compañía no puede mantener en servicio regular un personal incompetente por la edad o el desgaste. Por otra parte, tampoco tiene el derecho la empresa de despedir los obreros o empleados dándoles las gracias, después de haber éstos consagrado sus esfuerzos, su inteligencia y su vida entera a beneficiar y enriquecer a dicha empresa.

Se dice que para eso les han pagado su salario. Es cierto; pero se olvidan los que hacen este argumento que el salario es bajo y obedece a la dura ley de la oferta y de la demanda.

Sr. Zaccagnini. — ¡Muy bien!

Sr. Avellaneda (N. A.). — Por eso creo, señor presidente, que las modificaciones que la comisión ha propuesto a la honorable cámara, mejorarán la ley básica en vigencia y además la harán, como lo he dicho ya, una ley positiva y eficaz.

Sr. Melo. — Pido la palabra.

Sr. Presidente (Bravo). — La había solicitado el señor diputado Demarchi.

Sr. Melo. — Pero el señor Demarchi me la cede, porque voy a hacer una pregunta a la comisión y conviene que ésta conteste las que han sido formuladas en un discurso que las comprende a todas.

Desearía saber si en el concepto de la comisión están incluidos en el fondo de la caja los aportes que han debido constituirlo, según lo dispuesto en los artículos 4o. y 6o. de la ley 9653.

Sr. Arce. — Sí, señor diputado por la capital; y por indicación del señor diputado Barrera la comisión había pensado agregar un nuevo inciso que los incluya para que no quepa duda sobre el particular.

Sr. Melo. — Yo había proyectado, no sé si coincidiendo con la comisión, como inciso primero para este artículo uno, con esta redacción: "El fondo de la caja se formará con las asignaciones siguientes: 1o. Con los aportes que establece en sus artículos 4o. y 6o. la ley 9653 hasta que entre en vigencia la presente ley."

Sr. Presidente (Bravo). — ¿Acepta la comisión?

Sr. Arce. — Sí, señor presidente.

Sr. Presidente (Bravo). — ¿Ha terminado el señor diputado Melo?

Sr. Melo. — Sí, señor presidente.

Sr. Demarchi. — Pido la palabra.

Para que la honorable cámara pueda apreciar la rectificación que voy a hacer, deseo explicar cuál ha sido el motivo que he tenido para averiguar la situación de las empresas.

He dicho en la sesión anterior que

me preocupaba esta cuestión de la contribución de las empresas y de los empleados, porque como estos desembolsos de las empresas ferroviarias tienen que ser imputados a los gastos de explotación, estos recargos afectarían no sólo sobre los obreros de los ferrocarriles sino sobre los agricultores y cargadores en general.

La averiguación de la situación económica de las empresas ferroviarias me ha parecido muy oportuna, a fin de no colocarlas en la situación de que se vean obligadas a elevar demasiado los fletes; por el aumento de gastos de explotación, y por las consecuencias que eso tendrá para la economía nacional.

Dentro de ciertos límites, a las empresas ferroviarias no les conviene aumentar demasiado los fletes, porque de hacerlo resultará una disminución del tráfico, y por consiguiente, un perjuicio para sus mismos intereses.

Si esta afirmación pudiera ser puesta en duda, me bastará citar simplemente unos pocos guarismos relativos a lo que ha pasado. De acuerdo con la ley 5315, buena o mala, que rige actualmente la explotación ferroviaria, mientras las entradas brutas no excedan del 17 por ciento y el producto neto no exceda del 6.80 por ciento del capital, según el artículo 8o. de la ley 5315, no corresponde la intervención del estado en las tarifas de las empresas. Esta disposición ha sido interpretada en distintas formas por las empresas, por los legisladores y el poder ejecutivo.

Sobre lo que no puede haber duda es que ha establecido una limitación de los beneficios que podrían realizar las empresas ferroviarias, los que no podrán exceder del 6.80 por ciento del capital invertido; de manera que mientras dichos beneficios no alcancen a ese límite, las empresas pueden aumentar sus tarifas en una forma justa y equitativa, teniendo en cuenta las conveniencias de la producción nacional y su desarrollo natural.

Sr. Corvalán. — ¿Me permite una pregunta?

¿No cabría dentro de lo posible que las empresas aminoraran el producto

líquido para no caer en la sanción de la ley?

Sr. Demarchi. — En términos generales diré que no, porque como las empresas son empresas serias que tienen accionistas, que controlan los actos de sus administradores, de consiguiendo las utilidades no se pueden disimular, pues sus libros pueden revisarse. La mayoría de las empresas son inglesas, y puedo asegurar al señor diputado, que sus administradores se guardarían muy bien de presentar datos o balances que no fueran exactos. Lo que sucede es que las empresas computan algunos gastos a los efectos de la ley Mitre, que efectivamente no podrán ser considerados como tales a los efectos de la aplicación de la ley 5315.

A los efectos de la administración, todo desembolso es un gasto; y a los efectos de la ley Mitre puede sostenerse que no todo lo que importe un desembolso o aumento de capital deba ser tenido en cuenta a los efectos de la aplicación de la ley 5315.

Como lo manifesté al principio, creo que las empresas no tienen ningún interés en aumentar excesivamente los fletes; pero si hubiera tenido interés en hacerlo, ya lo hubieran hecho. ¿Y en qué proporción? Lo voy a decir.

Mientras no se modifique la ley Mitre, si el coeficiente de explotación, es decir, si la proporción entre los gastos de explotación y las entradas brutas varía entre 50 y 90 por ciento, de acuerdo con la ley Mitre, haciendo un cálculo aritmético muy sencillo, las entradas brutas podrían haber importado desde el 13.60 por ciento hasta el 68 por ciento.

Actualmente dicho coeficiente es más o menos de 70 y 80 por ciento; de manera que hubieran podido elevarse a 22 y 34 por ciento, respectivamente, el porcentaje correspondiente de las entradas brutas en relación al capital, es decir, habrían podido aumentarse las tarifas hasta obtener dicha proporción de las entradas brutas sobre el capital.

En un cuadro que he formulado respecto de estas entradas brutas y que tengo sobre mi pupitre, pueden ver

los señores diputados (*mostrando el cuadro*), que la línea del 17 por ciento es la línea roja. Resulta que en los años 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914 y 1915 las entradas brutas de las empresas han sido inferiores al diez y siete por ciento.

La única empresa que ha llegado en el año 1909 a tener un porcentaje mayor de entradas brutas sobre el capital ha sido el tranvía rural de Rafaela y el ferrocarril del Chubut. Todas las demás han tenido un porcentaje, desde 1909 hasta 1916 inclusive, muy inferior a 17 por ciento; y la que ha obtenido el mayor porcentaje, que fué de 13.29 por ciento.

Los gastos de explotación en el año 1915, que tengo aquí resumidos, han sido los siguientes: el ferrocarril del sud tiene un coeficiente de gastos de explotación de 53.43 por ciento, el central argentino de 60.24 por ciento, y así los demás. Entre los ferrocarriles que han sobrepasado ese porcentaje, tenemos el gran oeste argentino, que llegó a 72 por ciento — omito la fracción — y el de Bahía Blanca al noroeste, a 79 por ciento. Y para no molestar demasiado a la cámara diré que respecto de ese ferrocarril del Chubut, cuyos resultados he señalado para años anteriores, tiene para 1905 como coeficiente de gastos de explotación 108 por ciento, de manera que experimenta una pérdida.

De acuerdo con la aplicación de la ley Mitre, como el porcentaje máximo de las entradas brutas alcanza en un caso a 13.29 por ciento, sin mayor autorización, sin solicitar modificaciones a la ley que rige su explotación, teniendo un coeficiente de explotación como los que he indicado el otro día, el ferrocarril del sud, de 88 por ciento, correspondería a 34 por ciento el importe de las entradas brutas. Dedúzcase del 34 por ciento el 11 por ciento que corresponde a las entradas brutas del año 1916, y resulta que dicha empresa habría tenido derecho de aumentar sus entradas en un 23 por ciento sobre las actuales, estableciendo el correspondiente aumento de las tarifas.

—Ocupa la presidencia el señor presidente de la honorable cámara, doctor Mariano Demare (hijo).

Lo que he manifestado tiene, pues, por único objeto para dejar constancia de que no está en el interés de las empresas aumentar demasiado los fletes, sino que les conviene mantenerlos reducidos para no disminuir su tráfico.

Lamento tener que hacer otra rectificación a lo manifestado por el señor diputado Molina.

Por las consideraciones que hice en la sesión de ayer he puesto en evidencia que el estado de la industria de los transportes ferroviarios no es nada satisfactorio, y que lejos de obtener grandes beneficios no obtienen compensación equitativa de los capitales invertidos.

El señor diputado Molina me ha rectificado, a este respecto, y no puedo dejar en silencio sus palabras, porque considero indispensable aclarar cuál de los dos está en error.

Me he tomado el trabajo de reunir todos los datos posibles para formarme un juicio exacto de la situación verdadera de las empresas ferroviarias, y creo que estoy en condiciones de afirmar con pleno conocimiento lo que he expuesto.

El señor diputado Molina nos ha dicho que en 1913 las entradas totales por cargas importaban 85 millones y fracción; en 1914 pasaron de 68 millones, y subieron en 1915 a 77 millones, y en 1916 llegaron a 81 millones.

La presentación de estas cifras sin mayor explicación podría inducir a hacer apreciaciones inexactas respecto de los resultados de la explotación, pues podría deducirse que en vez de empeorar, hubiera mejorado en lo que respecta al resultado de la explotación. Pero resulta lo siguiente — no me voy a referir únicamente a las cargas sino a todas las entradas de las empresas, lo que no ha hecho el señor diputado Molina, quien nos ha dicho que en 1913 el producido de las cargas fué de 85 millones —: en 1913 el total de las entradas brutas de los ferrocarriles de la repú-

blica ascendió a 140 millones de pesos oro; en 1914 las entradas brutas descendieron a 115 millones, y en 1915 ha habido un repunte hasta 125 millones; pero con esta particularidad: que el capital de las empresas ha sido en 1913 de 1.358 millones, en 1914 de 1.434 millones y en 1915 de 1.485 millones, y el producto neto de la explotación ha sido de 3.88 por ciento, 2.53 por ciento y 3.06 por ciento en las citadas fechas, resultando que a pesar del aumento de las entradas, por el mayor gasto de explotación, el producto neto ha sido cada vez más reducido, y, como he dicho antes, insignificante en relación al capital invertido.

En estas comparaciones, que tienen que ser relativas, están comprendidos cien y tantos millones, que con mucha razón han llamado la atención de los que se han ocupado de apreciar el monto de los capitales de las empresas ferroviarias.

Dije en la sesión anterior que todas las partidas observadas por la dirección de ferrocarriles relativas al capital de las empresas ferroviarias, equivalían a un 10 por ciento sobre el capital que las empresas establecen.

Rebajando en esa proporción los capitales de las empresas, subsiste mi afirmación de que la industria ferrocarrilera, a pesar de lo aseverado por el señor diputado Molina, se encuentra en una situación de crisis, que tiende a agravarse en proporciones muy grandes.

Comprendo que abuso de la benevolencia de los que me escuchan, por lo que pido me disculpen, pero he creído que en esta oportunidad ante la cámara y ante el país era conveniente llamar la atención sobre la industria del transporte ferroviario que tan íntimamente está vinculada con la economía nacional y con su porvenir.

Voy a referirme a su situación al 30 de junio de 1916, según datos suministrados por la dirección de ferrocarriles, que constan en la planilla que tengo a la vista.

Los señores diputados recordarán

que en la sesión anterior afirmé que el término medio de los resultados de todas las empresas ferroviarias había señalado el 3.40 por ciento como producto neto medio de la explotación en relación al capital empleado.

El señor diputado Molina ha afirmado que esta situación de las empresas ha mejorado, lo que me obliga a otra rectificación. Voy a pedir que este cuadro que he preparado se incluya en el Diario de sesiones, pues refleja la situación de las empresas ferrocarrileras, de acuerdo con los datos de la dirección de ferrocarriles en el ejercicio terminado el 30 de agosto de 1916, y en él está también establecido el coeficiente de explotación, el porcentaje sobre las entradas brutas y el producto neto en relación al capital de las empresas.

Como lo he afirmado en la sesión anterior, una de las empresas ferroviarias que se encuentra en mejores condiciones es la del ferrocarril del Sur, cuyo producto líquido importa 4.83 por ciento sobre su capital con un coeficiente de explotación de 56.1 por ciento, mientras las entradas importan 11.2 por ciento sobre el capital.

La Compañía general de ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires produce sobre el capital invertido 1.78 por ciento anual, con un coeficiente de explotación de 77 por ciento y el porcentaje de las entradas brutas sobre el capital es de 7.7 por ciento.

El tranvía de Rafaela, que debe haber experimentado las consecuencias de la pérdida de la cosecha del año 1916, figura produciendo 2.88 por ciento como interés sobre su capital, con un coeficiente de explotación de 133.9 por ciento y las entradas brutas importan 8.5 por ciento del capital.

El ferrocarril de Entre Ríos, que ha dado en ciertas ocasiones resultados bastante satisfactorios, aparece con las siguientes cifras: interés anual del capital 3.01 por ciento; coeficiente de explotación, 60.9 por ciento y porcentaje de las entradas brutas sobre el capital 7.77 por ciento.

Respecto de los ferrocarriles que he citado, los intereses no alcanzan al 2

o 3, por ciento anual sobre su capital y el porcentaje de entradas brutas es muy reducido; de manera que ellos tienen perfecto derecho a aumentar sensiblemente sus tarifas, y si no lo han hecho hasta ahora, es porque ellos, como todos, habrán considerado transitorios o de corta duración esta crisis que se les prolonga en una forma que nadie pudo prever.

Al comparar el resultado del año 1916 es menester, además, tener en cuenta que estas pequeñas empresas, lo mismo que las grandes, tenían provisiones de carbón y de leña. Tratándose del carbón es cosa muy natural; no así de la leña, que es un combustible muy abundante en nuestro país, como muy bien lo saben los señores diputados y como lo acaba de manifestar uno de los señores diputados que ha hecho uso de la palabra, lo que no obsta que dicho combustible haya experimentado un aumento de precio bastante grande.

Es natural y perfectamente explicable que los precios de la leña aumenten en proporción a todos los demás combustibles, de manera que la única ventaja consiste en que se trata de un artículo nacional.

Rectifico, pues, también en esta parte al señor diputado Molina, observando que el costo de tracción aumenta diariamente y que asumirá proporciones muy grandes e inesperadas.

Cuando estaba estudiándose este proyecto de ley tuve ocasión de conocer el proyecto del diputado Bunge, respecto del que diré que demuestra, como la cámara se habrá dado cuenta que el autor domina esta materia. Muy acertadamente indicaba lo que correspondía hacer, y por mi parte hube de auspiciarlo, pero el proyecto tenía un gran inconveniente para los ferroviarios, lo que obligó al doctor Bunge a retirarlo porque no satisfacía de inmediato la aspiración de los que querían participar, a la mayor brevedad de los beneficios de las jubilaciones y pensiones.

Señores diputados, sin que eso implique una pretensión fuera de lugar, como algún diputado lo ha dicho, no

es posible que aquí, en la cámara, se estudien y discutan los detalles y sobre todo tratándose de números, de cálculos, porque todos podemos incurrir en errores y arribar a conclusiones inexactas.

Por eso pediría a los señores diputados que a ese respecto no propusieran modificaciones fundamentales que alteren el proyecto de la comisión. No pretendemos haber proyectado algo perfecto, sino un proyecto realizable.

En cuanto a la proposición hecha por el señor diputado Bunge, que más otros distinguidos colegas de comisión han aceptado, de que el aporte de las empresas ferroviarias se refiere a todos los empleados, proposición que también la acepto, porque ello no importa un aumento de mayor importancia, y mientras tanto evitará malas interpretaciones en la aplicación de la ley.

En cuanto a las modificaciones propuestas por el señor diputado Molina, siento no poderlas aceptar, no porque no crea que debe hacerse todo lo posible en favor de los obreros ferroviarios, sino porque ello perjudicará seguramente los resultados de la aplicación de esta ley, con las bases de aporte que la comisión propone.

Nada más.

Sr. Rodríguez (A.). — Yo creo que como la comisión no puede ponerse de acuerdo, podría volver a su seno este asunto.

Sr. Zaccagnini. — No se le oye al señor diputado; disculpe...

Sr. Rodríguez (A.). — Hacía indicación para que volviera el asunto a comisión.

Sr. Zaccagnini. — ¿Qué cosa?

Sr. Rodríguez (A.). — Este asunto.

Sr. Zaccagnini. — No le entiendo, señor diputado.

Sr. Bunge. — Parece broma.

Sr. Arce. — Que se vote.

Sr. Zaccagnini. — Estaba en discusión el artículo 9o.

Sr. Rodríguez (A.). — Me pareció que se había hecho esa indicación y yo la iba a apoyar. *(Risas)*.

Sr. Presidente (Demaría). — Se va a votar el artículo en la forma de que va a dar cuenta la secretaría.

Sr. Arce. — Pido que se vote por inciso.

Sr. Presidente (Demaría). — Así se hará.

Sr. Secretario (Zambrano). — “Artículo 9o. — El fondo de la caja se formará con las asignaciones siguientes. La comisión acepta como inciso 1o., el propuesto por el señor diputado Melo, que es el siguiente: “1o. Con los aportes que establece en sus artículos 4o. y 6o. la ley 9653 hasta la promulgación de la presente ley”.

Sr. Presidente (Demaría). — Se va a votar el inciso en la forma leída.

— Resulta afirmativa.

— En discusión el inciso 2o.

Sr. Secretario (Zambrano). — Inciso 2o., que es el primero del despacho de la comisión: “Con el descuento forzoso del 5 por ciento sobre los sueldos de las personas comprendidas en el artículo 2o., siempre que no excedan de 1000 pesos mensuales, en cuyo caso el descuento se hará solamente sobre esta última cantidad”.

Sr. Arce. — Hago indicación en el sentido de que inciso que no sea observado se dé por aprobado.

— Asentimiento.

Sr. Presidente (Demaría). — Haciendo asentimiento, así se hará.

— Se da por aprobado el inciso 2o. del artículo en discusión.

— Se vota y aprueba sin observación el inciso 2o. del despacho de la comisión, ahora 3o.

— Se vota y aprueba sin observación el inciso 3o. del despacho de la comisión, ahora 4o.

— En discusión el inciso 4o. del despacho de la comisión, ahora 5o.

Sr. Arce. — Pido que se vote por partes, para poder atender la observación formulada por el señor diputado por la capital, doctor Molina, es decir, como primera parte, hasta donde dice: “igual al”.

Sr. Presidente (Demaría). — Así se votará. Se leerá la primera parte.

Sr. Secretario (Zambrano). — “Inciso 5o. Con una contribución mensual de las empresas igual al”...

—Se da por aprobado.

Sr. Presidente (Demaría). — Como la comisión mantiene el 8 por ciento y el señor diputado Molina propone el 10 por ciento, primero se pondrá a votación el despacho de la comisión, y en el caso de que fuere rechazado, la proposición del señor diputado Molina.

Sr. Secretario (Zambrano). — ... “ocho por ciento sobre los sueldos de las personas a que se refiere el inciso 1o. de este artículo”.

—Se vota, y resulta afirmativa de 32 votos.

Sr. Cúneo. — Señor presidente: deseo hacer una observación. Hay un grupo de diputados que conversa y no se aperceben de lo que se está votando, y por costumbre se les computa su voto afirmativamente.

Sr. Presidente (Demaría). — Por resolución expresa de la cámara, tomada hace tiempo.

Sr. Cúneo. — De manera que pido que se rectifique la votación.

Sr. Presidente (Demaría). — Se va a rectificar la votación.

Se está votando si es ocho por ciento o diez por ciento. La comisión sostiene el ocho por ciento, que es lo que se va a votar.

—Se rectifica, y resulta afirmativa de 34 votos.

Sr. Presidente (Demaría). — Corresponde votar el resto del artículo.

Sr. Bunge. — Entiendo que la comisión ha aceptado mi proposición.

Sr. Arce. — Sí, señor diputado. En lugar de: “de las personas a que se refiere el inciso 1o. de este artículo”, la proposición siguiente: “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.”

Sr. Presidente (Demaría). — Se va

a dar lectura del resto del inciso 4o. en la forma aceptada por la comisión.

Sr. Secretario (Zambrano). — ... “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”.

—Se vota, y resulta afirmativa.

—En discusión el inciso 5o.

Sr. Pagés. — Pido la palabra.

Voy a observar este inciso, señor presidente, porque considero que puede tener en el fondo algo de inmaterial.

Los fletes se hacen en los ferrocarriles por diferentes tarifas de aforos que se aplican a cada artículo; y los encargados de aforar estos fletes son las empresas y los empleados, dos entidades concurrentes en este caso en el deseo de aumentar el aporte a la caja de jubilaciones y pensiones.

Es sabido que las tarifas diferenciales de los ferrocarriles no están al alcance del público en general y particularmente del público pobre y del cargador de chico. Los que fijan los diversos aforos en los fletes son las compañías, porque el cargador común no tiene ninguna clase de control en ellos.

Por este artículos, los empleados, que tienen interés en aumentar el fondo de la caja por mala adjudicación de tarifas, es decir, por exceso de los aforos, y las empresas, que tienen también a su vez interés en aumentar dicho fondo por las responsabilidades ulteriores que su falla podría tener, manejan estos aforos; pero el cargador pequeño no tiene ninguna clase de control en los fletes. Las tarifas no están al alcance del público. Yo preguntaría a los señores diputados que envían cargas, si disponen de las tarifas de fletes para controlar, si les han aforado bien su mercadería. Y esta situación traería como consecuencia que si se afora mal una carga, los que están en condiciones de defenderse de este exceso o abuso son los grandes cargadores, que

tienen empleados especiales para controlar los aforos de las empresas, y en cambio los pequeños cargadores están a merced de la buena fe de los empleados de las empresas y de las empresas mismas.

Por estas consideraciones voy a proponer que se modifique el artículo en una forma que creo ha de cumplir el objeto que se propone la comisión, y que a la vez cortará los abusos y servirá también de control para el mal aforo de los fletes, que es una enfermedad endémica en todos los ferrocarriles del país.

Tengo noticia, señor presidente, de una casa que costea a un empleado especial — y voy a nombrarla: la casa de Antonio Piñero, cargadora de diversos artículos, sobre todo de maderas, durmientes y postes — casa que, como digo, costea a un empleado especial con los reclamos de mal aforo de flete.

La honorable cámara se dará cuenta de lo que significarán para el pobre chacarero, que no tiene ningún medio de defensa, para el cargador pequeño, estos malos aforos de los fletes, en estos casos en que la ley parece que está incitando al empleado a aforar mal, para que se aporte más a la caja.

Yo he de proponer, pues, que el artículo — dado que en la forma anterior la comisión no lo aceptaba — se redacte ahora en la forma siguiente, que creo será aceptada por la comisión: “De los pagos hecho de más por la mala aplicación de las tarifas de fletes — me refiero solamente a la mala aplicación de las tarifas de fletes — y no reclamados durante un año, corresponderá 50 por ciento a la caja de jubilaciones y pensiones, y 50 por ciento al cargador, a quien estarán obligadas las empresas a darle aviso. Este aviso se hará en listas en las estaciones respectivas. Pasados dos años y no reclamado su importe, ingresará totalmente a la caja nacional de jubilaciones y pensiones”.

Sr. de Tomaso. — Pido la palabra.

Yo creo, señor presidente, que la cámara debe votar este inciso tal como lo ha propuesto la comisión, por-

que la modificación que aconseja el señor diputado Pagés, con buen propósito, no tiene alcances prácticos. Los reclamos por lo pagado de más a las empresas, ya sea porque se ha aplicado indebidamente la tarifa que corresponde o por una diferencia de peso, se hacen en forma regular por las entidades comerciales importantes. El señor diputado Pagés debe saber mejor que yo que las casas consignatarias y cerealistas en general, que tienen cuenta corriente con los ferrocarriles, gozando en ese concepto de la ventaja de retirar sus cargas sin pagar los fletes en seguida, los pagan periódicamente, cada 15 días o un mes, hacen el reclamo regular de lo abonado de más, y las empresas devuelven el exceso sin dificultades. Ahora la situación de los cargadores individuales o chicos, prácticamente es esta: si ese cargador a quien se le pueden cobrar pocos centavos de más, se dá cuenta de ello y reclama, él debe percibir la cantidad íntegra. Pero ese reclamo debe ser una tarea espontánea y directa de él mismo. Lo que quiere la comisión es que si pasado un tiempo el reclamo no se produce, las entradas percibidas no queden en beneficio de las empresas, sino que vayan a favor de una institución como ésta que es, en realidad, de orden público.

Le podría argumentar que en la forma que lo propone la comisión, no se sabe exactamente cuáles son las cantidades pagadas de más que han de ingresar a la caja y en qué tiempo, porque un reclamo que no se ha hecho en un mes, puede hacerse al mes siguiente. Pero es evidente que eso se puede efectuar en forma práctica y fácil. Si las empresas entregaran a la caja las cantidades que consideraran definitivamente liquidadas en un determinado momento por no haber sido reclamadas durante un largo tiempo por los cargadores, y luego, en virtud de un reclamo hecho en forma, legalmente, tuvieran que devolver esas cantidades, es evidente que la caja de jubilaciones de ferroviarios devolvería esas sumas.

Se trataría, pues, de casos aislados;

pero lo que propone el señor diputado sería darle a la caja de jubilaciones de los ferroviarios una función completamente extraña a su propósito, puesto que, si no he oído mal, la caja debería ocuparse de avisar a los cargadores que han pagado de más.

Sr. Pagés. — Pone sus listas en las estaciones y nada más.

Sr. de Tomaso. — Justamente. Pondrá su lista en las estaciones para que los cargadores reclamen lo que han pagado de más. Pero es una tarea extraña a la caja. Cada cargador debe ocuparse de hacer la averiguación necesaria para que a la carga que entrega al ferrocarril se le aplique la tarifa correspondiente.

Yo sé que el manejo de las tarifas no es fácil, pero son contingencias inevitables. Las tarifas están a la disposición del público; y las casas importantes que las utilizan en gran escala, tienen empleados que se ocupan especialmente de su manejo. Yo mismo he hecho, en una casa cerealista, siendo empleado, todos los meses esa tarea.

Lo que yo deseo hacer notar a la cámara es que el agregado que propone el señor diputado, con un criterio loable, no tiene alcance práctico. En el caso de ser votado no tendría más alcance que darle al nuevo organismo una función inexplicable.

Invito, pues, a la cámara a votar el inciso que aconseja la comisión.

Sr. Pagés. — Pido la palabra.

Para una breve rectificación.

Justamente todos los argumentos dados por el señor diputado sustentan las razones de la bondad de mis propósitos. El señor diputado se refiere a que los grandes cargadores están defendidos, y justamente el pequeño cargador es el que va a quedar a merced de la voracidad de los clasificadores de las tarifas; y me extraña que el señor diputado no defienda al pequeño cargador, que es a quien yo defiendo, porque los grandes ya están defendidos por las oficinas creadas para controlar los fletes, y eso es justamente lo que hace inequitativo

el artículo, pues va a obligar a que contribuya el pequeño y no el grande cargador. Se podría aumentar en uno por ciento para que todo el mundo contribuya en una proporción igual y equitativa.

La forma en que viene proyectado el inciso crea un incentivo para que el empleado falsee las tarifas, para aportar más a la caja.

Sr. Sosa. — Más de lo que lo hacen.

Sr. Melo. — Pido la palabra.

La proposición del señor diputado por Buenos Aires tiene una cláusula que debe recogerse y agregarse, aun cuando el resto de ella no fuera votado. En efecto, esa proposición tiende a establecer un doble término para el ingreso al fondo de la caja de las sumas cobradas de más.

Este doble término es el de un año para que ingrese tan sólo el 50 por ciento y el de dos años para que ingrese el otro 50 por ciento.

Ahora bien: lo que es indispensable es establecer un término expreso para que lo cobrado de más quede incorporado definitivamente al fondo de la caja. Por eso me permitiré proponer que se agregue al inciso 5o. una cláusula que lo establezca. Sería la siguiente:

“5o. Con el importe de las sumas pagadas de más y no reclamadas por el público “dentro del año”.

Sr. de Tomaso. — Eso sí me parece muy razonable, señor diputado.

Sr. Melo. — Propongo, entonces que se agregue esa cláusula “dentro del año”, y pregunto a la comisión si no tiene inconveniente en aceptarla.

Sr. Pagés. — Yo voy a proponer una modificación en el sentido de que las empresas estarán obligadas a dar aviso de lo que corresponda por mala aplicación de las tarifas.

Sr. Arce. — Yo no sé cuál es, con arreglo a la legislación actual — no he podido averiguarlo no obstante algunas consultas que he hecho rápidamente — el plazo que tienen los cargadores que han pagado de más por mala aplicación de la tarifa, para

reclamar el excedente. Pero sí, sé que existe un plazo superior a los plazos que se proponen aquí.

Sr. Iturbe. — Por el contrato de transporte terrestre es de 10 años y por el de transporte marítimo, es de un año.

Sr. Arce. — Perfectamente; quiere decir entonces que en la actualidad los pequeños cargadores tienen diez años para reclamar, pero no reclaman porque son muchos cargadores que tienen que reclamar pequeñas sumas cada uno.

Sr. Pagés. — Por ignorancia no reclaman, y por eso yo quería dar en la ley el mecanismo para que reclamaran.

Sr. Arce. — En cambio los grandes cargadores, que reclaman por gruesas sumas son pocos, y entonces es lógico que éstos se preocupen del reclamo, y no así los otros.

Ahora, yo creo que no se va a beneficiar en nada el pequeño cargador con que reduzcamos el plazo dentro del cual se puede hacer el reclamo. Si se hubiera de avisar y notificarle que ha pagado veinte o cincuenta centavos de más,—quiero hacer presente a la cámara que lo pagado de más en uno de los últimos años, 1914 o 1915, representa solamente 270.000 pesos, según las estadísticas de la dirección de ferrocarriles—es natural que el pequeño cargador podría hacer su reclamación; pero, francamente, habrá casos en que valga más el aviso que lo que el cargador va a reclamar. Es por esto que todas las legislaciones similares establecen que lo pagado de más se dé como una contribución de todos los fletadores que han incurrido, por causa de la empresa o de ellos mismos, en error, como contribución al fondo de la caja.

Por esta causa creo que no vamos a hacer gran cosa en favor de los pequeños cargadores con la proposición hecha por el señor diputado por Buenos Aires, y en cambio, en beneficio de la caja—porque esta ley es para defender la caja—no tendría inconve-

niente en que se redujera el plazo de diez años que tiene actualmente el cargador para hacer reclamos, a un año, como propone el señor diputado Melo.

Sr. Sosa. — Yo tengo un proyecto presentado en ese sentido en la cámara.

Sr. Melo. — El plazo de un año es el que ha establecido, para la percepción más larga de las acciones que derivan del contrato de transporte marítimo o fluvial contra el conductor, el artículo 855 del código de comercio.

Sr. Arce. — Muy bien, señor diputado. Entonces se podría poner: con el producto de las sumas pagadas de más y no reclamadas por el público dentro del término de un año.

Sr. Martínez Zuviría. — Pido la palabra.

Yo encuentro justificada, en el fondo, la observación del señor diputado Pagés, y creo que podrían conciliarse las dos opiniones con un agregado a ese artículo: que me permito proponer a la comisión, pero que si ella no acepta, lo retiraré.

Es el siguiente: "Será obligatorio para las empresas exponer en sus estaciones una lista con especificación de las sumas pagadas de más y el nombre de los cargadores".

Porque si no se reclaman esas sumas, es sencillamente por ignorancia de los cargadores, y porque algunas veces son tan insignificantes que no vale la pena hacer reclamos.

Sr. Zaccagnini. — ¿Si me permite el señor diputado?...

Eso podríamos proponerlo como modificación a la ley general de ferrocarriles, pero sería completamente extraño a la ley que estamos discutiendo ahora.

Sr. Arce. — Estamos creando una caja.

Sr. Sosa. — Pero se trae una complicación a la ley actual, porque en realidad tienen derecho a reclamar durante 10 años por la ley actual.

Esa modificación traería una com-

plicación enorme a la contabilidad de los ferrocarriles, y aun a la de la propia caja.

Sr. Zaccagnini. — Le ahorramos la contabilidad a los ferrocarriles, que no van a tener abiertos sus libros durante diez años sino un solo año.

Sr. Sosa. — No se da cuenta el señor diputado de lo que representa esa complicación para la contabilidad.

Sr. Martínez Zuviría. — Este artículo importa ya una modificación a la ley de ferrocarriles. Y no habría inconveniente; de todas maneras se está modificando.

Sr. Pagés. — Veo que al argumento a que no ha contestado la comisión es al incentivo que crea este artículo para que los empleados afo-ren mal los fletes, con el fin de aumentar los aportes a la caja. Serían doscientos y tantos mil pesos antes de este artículo; pero ninguno podría decir cuánto será con el artículo que se propone, estableciendo que irá a beneficio de la caja de los empleados lo que éstos afo-ren de más.

Sr. Frugoni Zavala. — Pido la palabra.

Yo voy a apoyar el despacho de la comisión y a oponerme a la moción del señor diputado Pagés por las siguientes razones:

No es posible hacer distinción entre las cuotas que los grandes comerciantes pagan de más por flete y las que pagan los pequeños, porque este aporte no es un impuesto.

Ni los grandes ni los pequeños comerciantes han tenido la intención de contribuir con un impuesto.

Se trata sencillamente de cosas abandonadas, que los juriscónsultos llaman *res nullius*, y el código civil dice que llegan a ser del primer ocupante.

Esta ley les da un destino, o sea para formar parte del fondo de esta jubilación.

Ese y no otro es el fundamento del despacho de la comisión.

Sr. Arce. — Hay que agregar al inciso las palabras "dentro del término de un año".

Sr. Secretario (Zambrano). — Quedaría así: "inciso 5o. Con el importe de las sumas pagadas de más y no reclamadas por el público dentro del término de un año".

Sr. Sosa. — Pido la palabra.

La redacción en esa forma podría implicar un gravamen inútil para las empresas, porque la prescripción por la ley vigente, mientras no se la reforme, no se produce sino dentro de los diez años. Si las empresas tuvieran obligación de aportar a la caja de jubilaciones lo que no se ha reclamado dentro del año, podría ocurrir que tuvieran que hacer el aporte y al mismo tiempo pagar a los que reclamasen dentro del plazo de la prescripción.

Sr. Arce. — ¿Por qué?

Sr. Sosa. — Porque la prescripción legal del código de comercio es de diez años, hoy por hoy.

Sr. Arce. — Hoy por hoy; pero el día que se sancione esta ley para lo pagado de más en materia ferrocarrilera sería de un año.

Sr. Sosa. — No dice eso; dice que las empresas están obligadas a aportar lo que no se hubiera devuelto de lo pagado de más dentro del término de un año. Eso podría importar que, no habiéndose reclamado dentro de un año, las empresas hicieran el aporte, pero que después vinieran los que han pagado de más, dentro del término que la ley establece para la prescripción, a cobrar nuevamente de las empresas.

Sr. Arce. — Quiere decir que el señor diputado podría proponernos, entre las disposiciones especiales o transitorias, un artículo que derogara la prescripción del código de comercio.

Sr. Sosa. — Yo tengo un proyecto presentado que no se ha despachado todavía, uniformando la prescripción en los contratos de fletamento marítimo o terrestre. Está en la comisión de legislación.

Sr. Melo. — Pido la palabra.

El código de comercio no establece expresamente un término especial para la prescripción de las acciones que deriven del contrato de transporte terrestre y se aplica a éstas el tér-

...mo señalado en general para la prescripción ordinaria por el artículo 846 del código de comercio que es de diez años. Pero como lo he dicho antes, el mismo código ha establecido especial y expresamente en el artículo 855, la prescripción de seis meses y de un año para las acciones contra el conductor que derivan del contrato de transporte marítimo. Conozco el proyecto del señor diputado Sosa y en realidad hace falta agregar a ese artículo 855 una regla especial para las acciones emergentes del transporte por tierra.

Pero es que si nosotros sancionamos la incorporación definitiva de estas cantidades cobradas de más y no reclamadas en el plazo de un año, al fondo de la caja de jubilaciones y pensiones de ferroviarios por esa sanción, el cargador pierde el derecho a reclamarlas transcurrido el año, puesto que el código de comercio no ha señalado para la prescripción de su acción un término especial.

Sr. Arce. — ¿No se podría llegar —ya que están discutiendo dos juriconsultos— a una solución agregando las siguientes palabras: “quedando prescripto el derecho de los cargadores”?

Sr. Secretario (Zambrano). — Al vencer ese término.

Sr. Zaccagnini. — Al vencer ese término.

Sr. Melo. — No hay ningún inconveniente. Sería una cláusula explicativa de la que he propuesto y con ella el inciso tendría una claridad que haría imposible toda interpretación equivocada.

Sr. Arce. — Sería excusable que la comisión, en cuyo seno no hay abogados, fuera pleonástica en este sentido y pusiera el asunto más claro todavía.

Sr. Zaccagnini. — Es bueno, para evitar pleitos.

Sr. Arce. — ... “quedando prescripto el derecho de los cargadores”.

Sr. Secretario (Zambrano). — Quedaría en esta forma: “Inciso 5o. Con el importe de las sumas pagadas de más y no reclamadas por el público dentro del término de un año, que-

dando prescripto el derecho de los cargadores al vencer este término.

Sr. Presidente (Demaría). — ¿Es esa la redacción definitiva de la comisión?

Sr. Zaccagnini. — Sí, señor presidente.

Sr. Iturbe. — Pido la palabra.

Va a quedar subsistente el derecho de las empresas a reclamar lo cobrado de menos durante los diez años. La verdadera solución sería suprimir este pequeño renglón que sólo podrá hacerse efectivo dentro de diez años.

Sr. Sosa. — Es mejor suprimirlo.

Sr. Zaccagnini. — Que se vote.

Sr. Presidente (Demaría). — Se va a dar lectura de la proposición del señor diputado Pagés.

Sr. Secretario (Zambrano). — El señor diputado Pagés propone en sustitución lo siguiente: “Los pagos hechos de más por mala aplicación de tarifas de fletes y no reclamados por el cargador durante un año corresponderán: 50 por ciento a la caja de jubilaciones y pensiones y 50 por ciento al cargador. Las empresas estarán obligadas a dar aviso de estos excesos de flete por medio de listas colocadas en las estaciones. Pasados dos años y no reclamado, su importe ingresará a la caja.”

Sr. Presidente (Demaría). — Se va a votar el inciso con la redacción definitiva que le ha dado la comisión. Si fuera rechazada, entrará a votarse el que propone el señor diputado Pagés.

—Se vota, y resulta afirmativa quedando el inciso aprobado en los siguientes términos:

“Inciso 6o. — Con el importe de las sumas pagadas de más y no reclamadas por el público dentro del término de un año, quedando prescriptos los derechos de los cargadores al vencer este término”.

—Sin observación se dan por aprobados los incisos 7o., 8o. y 9o.

Sr. Secretario (Zambrano). — El señor diputado Molina propone como inciso 10 el siguiente: “Con el uno por ciento adicional de las tarifas de cargas y encomiendas”.

Sr. Presidente (Demaría). — ¿Acepta la comisión?

Sr. Arce. — No, señor presidente; la comisión no acepta.

Quiero hacer notar que la orientación de la comisión ha sido suprimir todo porcentaje sobre encomiendas, cargas, pasajes o aplicación en general de las tarifas de las empresas ferrocarrileras, a objeto de no dar lugar a dificultades, dado el concepto jurídico con que las empresas interpretan la ley 5315.

La comisión tiene el mismo concepto que el señor diputado Molina con respecto a la interpretación de la ley 5315; pero como en toda ley de beneficios a un gremio tan extendido como los ferroviarios conviene tratar de coordinar, en lugar de chocar, los distintos intereses, la comisión, obligada a aceptar aumentos, los aceptaría en la orientación en que los propuso primero el señor diputado por la capital, es decir, aumentando el porcentaje de los aportes sobre los sueldos y no sobre el producto de las cargas, encomiendas y pasajes.

Son estas las razones que tiene la comisión especial para no aceptar este aumento, y lo he querido dejar explicado a objeto de que la cámara conozca el móvil que la ha guiado en ese sentido.

Sr. Molina. — Pido la palabra.

Simplemente para hacer notar a la honorable cámara que esta caja va a ser insuficiente y que la comisión acepta las orientaciones que yo había dado en cuanto a la interpretación de la ley Mitre, pero sólo en teoría, pues cuando llega el momento de proponer el aumento sobre la contribución de sueldos, es decir, la parte de las empresas, la comisión no acepta. De modo que nos quedamos con la teoría, pero con una ley que no va a satisfacer las necesidades del gremio ferrocarrilero.

Nada más quería decir, señor presidente.

Sr. Presidente (Demaría). — Se va a votar el inciso propuesto por el señor diputado Molina.

Sr. Secretario (Zambrano). — “Con el 1 por ciento adicional de las tarifas de cargas y encomiendas.”

Sr. Presidente (Demaría). — La comisión no acepta.

—Se vota, y resulta negativa.

—Sin observación se aprueba el artículo 10.

—En discusión el artículo 11.

Sr. Barrera. — Pido la palabra.

Este artículo, señor presidente, contiene una cláusula que a mí, si no la he entendido mal, me resulta completamente inaceptable. Dice así: “La nación garantiza la propiedad y aplicación de los fondos y rentas de referencia en la forma que prescribe esta ley.”

Yo no sé en virtud de qué la nación habría de garantizar la propiedad y aplicación de estos fondos, cuando no son funcionarios de ella los que los manejan salvo dos: el director de ferrocarriles y el presidente de la caja de jubilaciones; los demás, que son seis, son personas completamente extrañas al estado. Y de ninguna manera me parece justo que si se produjera algún desfaleo, alguna desviación incorrecta, ilícita o criminal, la nación respondiera cuando sólo nombra dos funcionarios. Creo que debe ser suprimido esto. Y me parece que esta observación la iba de recoger complacida la comisión porque en realidad sería una verdadera injusticia y podría perjudicar a los intereses de la nación imponerle esta responsabilidad.

Sr. Presidente (Demaría). — ¿Acepta la comisión?

Sr. Arce. — Sí, señor presidente.

Sr. Secretario (Zambrano). — Quedaría así: “Los fondos y las rentas que se obtengan por esta ley serán de exclusiva propiedad de las personas comprendidas en sus disposiciones y con ellos se atenderá el 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”.

—Asentimiento.

Sr. Presidente (Demaría). — Queda aceptado el artículo en la forma leída.

—Sin observación se aprueban los artículos 12 y 13.

—En discusión el artículo 14.

Sr. Melo. — Pido la palabra.

Me parece que la palabra “efectos” podría suprimirse. Su expresión “bienes” lo abraza todo, según el artículo 2312 del código civil.

Sr. Arce. — Perfectamente.

Sr. Presidente (Demaría). — Aceptando la comisión y no haciéndose observación, se aprueba el artículo sin las apalabras “y efecto”.

—En discusión el artículo 15.

Sr. Melo. — Pido la palabra.

Parece que debemos detenernos un poco en este artículo, porque observo una incongruencia, que es la siguiente:

Por el artículo 30. se dice: “las disposiciones de esta ley no comprenden a los empleados y obreros que desempeñan funciones accidentales o de carácter transitorio.”

En el artículo 90. se votó, según entiendo,—porque había sido llamado en ese momento al teléfono y no me encontraba, por lo tanto, en el recinto—la obligación de contribuir a formar el fondo de la caja de las empresas por un porcentaje correspondiente también a los sueldos de los empleados y obreros de carácter transitorio y a estos empleados y obreros con una parte de sus sueldos y salarios.

Sr. Barrera. — No, señor diputado.

Sr. Bunge. — Las empresas.

Sr. Arce. — Son las empresas y no los empleados de carácter transitorio. Las empresas contribuyen al pago de una suma equivalente...

Sr. Zaccagnini.—A favor del personal.

Sr. Melo. — Pero es que entonces no hay congruencia ni justicia. Si los obreros y empleados de carácter transitorio no concurren con el tanto por ciento de sus salarios y sueldos a formar el fondo de la caja, no ha debido hacerse concurrir a las empresas con un porcentaje correspondiente a esos sueldos y salarios que no concurren. Retiro mi indicación y dejo apuntada esta incongruencia de la ley.

Sr. Presidente (Demaría). — Retirada la indicación por el señor diputado, queda aprobado el artículo.

—Sin observación se aprueban los artículos 16 y 17.

—En discusión el artículo 18.

Sr. Secretario (Zambrano). — “Artículo 18—Corresponde la jubilación ordinaria dentro de las condiciones establecidas en el artículo anterior: 1o. Integra: al empleado u obrero que habiendo prestado 32 años de servicios como minimum, tenga 55 años de edad”. El señor diputado Molina propone 30 y 50 años, respectivamente. “2o. Reducida en un 25 por ciento: al empleado u obrero que habiendo prestado 32 años de servicios como minimum, tenga más de 50 y menos de 55 años de edad y desee jubilarse”.

Sr. Molina. — Pido la palabra.

A lo que había expresado antes señor presidente, debo agregar esto: que todo empleado que empezara a prestar sus servicios a los 18 años de edad, después de 32 años de servicios tendría 50 y tendría que esperar 5 años más para poder jubilarse. De manera que por esta ley obtendría la jubilación a los 37 años de servicios.

Sr. Presidente (Demaría). — ¿Acepta la comisión?

Sr. Arce. — No, señor presidente.

Sr. Pagés. — Votar la modificación propuesta sería votar la quiebra de la caja.

Sr. Presidente (Demaría). — Se va a votar primero el despacho de la comisión, y en el caso de que fuere rechazado, se votaría con las modificaciones propuestas por el señor diputado Molina.

—Se vota y aprueba el artículo 18 en la forma propuesta por la comisión.

—En discusión el artículo 19.

Sr. Arce. — Pido la palabra.

El señor diputado por la capital, doctor Bunge, antes de iniciarse esta sesión, ha propuesto a la comisión una modificación para establecer el monto de la jubilación por invalidez. La comisión ha reflexionado sobre la proposición del señor diputado y la encuentra más proporcionada y más conveniente por un lado para la caja y por otro para los empleados.

Por eso acepta esa modificación. Así, pues, que en lugar del tipo parabólico establecido en el artículo 19, la comisión acepta el artículo redactado así:

“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”—y aquí viene la modificación—“a la escala de la jubilación ordinaria a razón de un cinco por ciento del monto de dicha jubilación por cada año de servicios hasta su máximo”. El resto del artículo se suprime.

Sr. Presidente (Demaría). — Si no hay observación queda aprobado el artículo en esa forma.

—En discusión el artículo 20.

Sr. Arce. — Pido la palabra.

En el inciso primero de este artículo, en lugar de 15 años de servicios, debe decir 10.

Sr. Presidente (Demaría). — Queda aprobado el artículo con esa modificación.

—Sin observación se dan por aprobados los artículos 21 a 30.

—En discusión el artículo 31.

Sr. Arce. — Pido la palabra.

En este artículo se ha deslizado un error al hacer su redacción, error que ha sido aclarado por una observación que ha formulado el señor diputado por la capital, doctor Bunge. Propon-

go a nombre de la comisión la redacción siguiente:

Ar. 31. — Exceptúase de lo dispuesto en el artículo anterior al jubilado por invalidez cuyos servicios fuesen utilizados en otro empleo; en este 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 servicios 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.

Sr. Presidente (Demaría). — No haciéndose observación, se da por aprobado el artículo en la forma en que la comisión lo ha modificado.

—Sin observación se aprueba el artículo 32.

—En discusión el artículo 33.

Sr. Mielo. — Pido la palabra.

Noto que en el inciso 10. de este artículo hay una expresión que, o es un pleonismo o una injusticia.

En efecto, dice que “no tendrán derecho a ser jubilados los que hubiesen sido destituidos por mal desempeño de los deberes de su cargo o por abuso de bebidas alcohólicas durante el ejercicio del mismo”. Y bien: o el abuso de las bebidas alcohólicas es tal y ha traído como consecuencia el mal desempeño de los deberes del cargo, o no es sino un exceso de un día en el que ha podido incurrir un buen obrero en un caso excepcional o una invención de la empresa para destituirlo. Si es lo primero, quiere decir que el obrero o empleado destituido estaría en el caso de haber perdido su puesto por mal desempeño del cargo. Si no lo es, no hay razón para que pierda su derecho a la jubilación porque la empresa lo destituya. Así, la primera parte de inciso está bien; la segunda parte, o es inútil por estar comprendida en la primera o es una injusticia.

Sr. Arce. — Pido la palabra.

Debo hacer notar en defensa del miembro socialista de la comisión que esta disposición no ha sido incluída a iniciativa de él, sino que viene en el proyecto de la comisión técnica, y forma parte de las legislaciones similares de otros países.

Uno de los inconvenientes más serios, sobre todo en los empleados de tráfico, es el abuso de las bebidas alcohólicas y realmente, por pleonástica que fuera la disposición, sin insistir mucho sobre ella, no veo ningún inconveniente en que se la respete.

Sr. Frugoni Zavala. — Pido la palabra.

Entiendo que esta disposición debe referirse sobre todo a los maquinistas, que tienen en sus manos la vida de los pasajeros. Bien puede suceder que un maquinista en estado de beodez desempeñe algunas veces bien sus funciones o no incurra en mal desempeño, pero puede suceder también que otra vez, por abuso de la bebida, ponga en peligro la vida de los pasajeros al conducir mal un tren. De tal manera que si un maquinista tiene el vicio de beber, puede ser considerado como un empleado peligroso, no obstante que generalmente desempeñe bien sus funciones aun ebrio.

Por estas consideraciones, creo que el inciso debe quedar tal como lo presenta la comisión.

Sr. Melo. — No se trata de eso. El que ha abusado del alcohol no ha podido desempeñar bien su cargo. Pero si eso hubiera ocurrido, la empresa puede destituirlo como acto de previsión; pero es injusto privarlo de la jubilación. Esto es lo que no encuentro razonable.

Sr. Presidente (Demaría). — ¿La comisión mantiene su despacho?

Sr. Arce. — Sí, señor presidente.

Sr. Melo. — Puede tratarse de un empleado que ha estado una cantidad de años desempeñando bien su cargo, y ¿cómo ha de privársele, entonces, por esa causal, del derecho a la jubilación? Que se le destituya, pero que no se le prive de ese derecho.

Sr. Zaccagnini. — Pido la palabra.

Sr. Bunge. — Yo la había solicitado antes.

Sr. Presidente (Demaría). — Tiene la palabra el señor diputado Bunge.

Sr. Bunge. — Voy a decir muy pocas para llamar la atención de la honorable cámara sobre la considerable importancia que tiene el abuso, no sólo tal como se entiende habitualmente, sino el abuso calificado científicamente de las bebidas alcohólicas.

En Inglaterra todas las empresas ferroviarias prohíben al personal responsable del tráfico consumir habitualmente bebidas alcohólicas, inclusive cerveza. Ello está prohibido también, si la memoria no me engaña, en la mayor parte de las empresas ferroviarias de los Estados Unidos, como resultado de una larga experiencia.

Nada más.

Sr. Melo. — No voy a hacer uso de la palabra nuevamente. Tendría mucho que agregar respecto de las prescripciones que existen en otras leyes, pero no he de entrar a ello porque no quiero molestar más la atención de la honorable cámara sobre este punto.

Sr. Zaccagnini. — Pido la palabra.

Yo creo, señor presidente, que la comisión podría retirar esta parte del inciso, porque de cualquier manera los pasajeros están resguardados por la ley general de ferrocarriles, que establece penas muy severas para los ferroviarios que se hagan cargo del servicio en estado de embriaguez. De manera que me parece que la observación del señor diputado Melo es exacta y sensata.

De todas maneras, la intención de la comisión al aceptar el artículo que así ha recibido de la comisión técnica ha sido el de hacer una manifestación contra el vicio del alcoholismo. Los ferroviarios sabrán que no deben embriagarse.

Sr. Presidente (Demaría). — La presidencia desea saber si es personal o en nombre de la comisión que se suprimen las libaciones. (*Risas*).

Sr. Zaccagnini. — No es toda la comisión... Creía tener el consentimiento de todos los colegas.

Sr. Arce. — Que se vote.

Sr. Presidente (Demaría). — ¿Que se vote como está?

Sr. Zaccagnini. — Sí, señor.

Sr. Presidente (Demaría). — Se va a votar el inciso 1o. del artículo 33, tal como lo propone la comisión.

—Se vota y aprueba la primera parte del inciso, así como el resto del mismo: dándose igualmente por aprobados los artículos 34, 35, 36 y 37.

Sr. Presidente (Demaría). — En consideración el artículo 38.

Sr. Arce. — Pido la palabra.

Me parece que al final de este artículo corresponde que se diga: “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”.

Sr. Melo. — ¿Y los no reconocidos que tengan derecho por una sentencia judicial?

Porque una cosa es el reconocimiento por los padres y otra la sentencia judicial que declare la filiación cuando los padres no han hecho el reconocimiento.

Sr. Arce. — Yo no he dicho lo contrario.

Sr. Barrera. — La sentencia a base del reconocimiento previo.

Sr. Zaccagnini. — Hemos declarado, señor diputado Melo, que no hay abogados en la comisión; por eso aceptamos. Proponga la fórmula el señor diputado.

Sr. Melo. — Propongo que se diga: “Los hijos naturales, reconocidos o declarados tales por sentencia judicial, gozarán, etcétera”.

Sr. Zaccagnini. — La comisión acepta, señor presidente.

Sr. Moreno (R.). — Pido la palabra.

Sin hacer un debate, quiero dejar constancia de mi voto. Entiendo que los hijos naturales deben tener los mismos derechos que los hijos legítimos. En el código penal, al hablarse de las pensiones, se han equiparado todos los hijos cuando se ha estable-

cido que si los hubiera de cualquier clase, la pensión correspondería a éstos cuando hubiera sido perdida por el beneficiario a causa de haber sufrido éste una condena que le hiciera incurrir en esa pérdida. Es un criterio más justo que el vigente en la ley civil que consagra diferencias ante hechos iguales.

Quería simplemente dejar constancia de mi voto.

Sr. Presidente (Demaría). — Se va a votar con el agregado propuesto.

—Se vota y resulta afirmativa en la forma propuesta por el señor miembro informante de la comisión y el señor diputado Melo.

Sr. Presidente (Demaría). — En discusión el artículo 39.

Sr. Barrera. — Pido la palabra.

Voy a proponer un agregado a este artículo por el cual se establezca, aunque en términos más restringidos, el derecho de acrecer que establece la ley de pensiones y jubilaciones civiles, vigente en la actualidad.

El derecho de acrecer que propongo, será como un beneficio para los hijos del causante; y en tal sentido, lo propongo en los siguientes términos: “En los casos del inciso 1o. y 2o. del artículo 38”, (que es cuando se adjudica la pensión a la viuda en concurrencia con los hijos o a los hijos solamente) “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”.

No sería justo dejar a los hijos, generalmente menores, en condiciones muy precarias si se extinguiera este derecho a la pensión, perdiéndose para ellos.

Sr. Zaccagnini. — La comisión acepta la indicación del señor diputado por San Juan.

Sr. Presidente (Demaría). — Se va a leer el agregado propuesto por el señor diputado por San Juan.

Sr. Secretario (Zambrano). — La proposición del señor diputado, como agregado a la parte final del artículo.

es: "En los casos de los incisos 1o. y 12o. 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".

Sr. Presidente (Demaría). — Aceptado por la comisión, queda el agregado incorporado al despacho. Si ningún señor diputado observa, se dará por aprobado el artículo.

—Aprobado.

—Sin observación se aprueban los artículos 40 a 47 inclusive.

—En discusión el artículo 48.

Sr. Avellaneda (N. A.). — Pido la palabra.

Desearía que el señor miembro informante me diera algunas explicaciones sobre este artículo, porque veo que le da a la ley efecto retroactivo.

Sr. Melo. — Ha sido establecido en ley básica.

Sr. Zaccagnini. — Exactamente. Está establecido ya en la ley 9653.

Sr. Avellaneda (N. A.). — Pero es que el artículo le da efecto retroactivo a la ley.

Sr. Arce. — Este efecto retroactivo existe ya. Ha sido dado por una ley de la nación, anterior a la que estamos discutiendo, la ley 9653. De manera que en todo caso, habrá efecto retroactivo desde la fecha de la promulgación de la ley 9653 hasta el primero de enero de 1913; pero desde la promulgación de la ley 9653 hasta el momento actual no existe efecto retroactivo, porque están en vigencia las prescripciones de una ley de la nación, como la que estamos discutiendo.

—El señor diputado Melo hace una observación que no se alcanza a percibir.

Digo que en todo caso el efecto retroactivo será desde la promulgación de la ley 9653 al 1o. de enero de 1913. Esto ha sido establecido por la ley anterior.

Sr. Presidente (Demaría). — Si no

se hace observación, se dará por aprobado el artículo.

—Aprobado.

—Sin observación se aprueba el artículo 49.

—En discusión el artículo 50.

Sr. Arce. — Donde el artículo dice: "en los casos de los dos artículos anteriores", debe decir: "en los casos del artículo anterior".

Sr. Barrera. — Pido la palabra.

Tal vez sería oportuno, señor presidente, a propósito de este artículo, prever aquel caso que al comenzar la discusión de la ley se mencionó, relativo al traspaso que debe hacer la caja de jubilaciones y pensiones civiles de los aportes hechos por los empleados y obreros de los ferrocarriles del estado, que ahora se incorporan a esta ley. Me parece de todo punto de vista injusto que la caja de jubilaciones y pensiones civiles vaya a aprovechar de esos aportes, y que esta ley cargue en absoluto con las jubilaciones y pensiones de esos obreros que se le incorporan.

Creo que podría incluirse aquí una disposición en ese sentido.

Sr. Arce. — Habría que hacerlo por un artículo nuevo; y la comisión que estima en todo lo que vale el concurso del señor diputado por San Juan, le rogaría que diese la redacción concreta para agregarlo en forma de artículo nuevo.

Sr. Barrera. — Como en este artículo se habla del traspaso de los fondos...

Sr. Arce. — Pero habla de eso a propósito de las jubilaciones y pensiones de empleados y obreros que salen de una caja para pasar a otra. Lo mejor sería agregar un artículo aparte, para que no haya confusiones.

Sr. Barrera. — No hay inconveniente. Era para evitar una disposición separada.

Sr. Presidente (Demaría). — Entonces se podría agregar como segunda parte de este artículo.

Sr. Arce. — Tiene que ser aparte.

Podemos continuar considerando la

ley, y, mientras tanto, el señor diputado por San Juan redactar la disposición, que la comisión acepta desde ya.

Sr. Presidente (Demaría). — Queda aplazado entonces el artículo, que se intercalaría en seguida del artículo 50.

—Sin observación, se dan por aprobados los artículos 51 a 54 inclusive.

—En discusión el artículo 55.

Sr. Bunge. — Pido la palabra.

Para proponer se agregue a este artículo uno nuevo que diga lo siguiente:

“El presupuesto de gastos de administración de la caja será incluido en la ley de presupuesto de la nación y no podrá exceder del 3 por ciento del producido por las asignaciones a su fondo”.

Esto sería concordante con el precedente de la caja nacional de jubilaciones y pensiones, cuyo presupuesto de administración está incluido en el presupuesto general. Permitiría el contralor del poder ejecutivo y del congreso sobre los gastos de la caja y estaría de acuerdo con nuestra ley de contabilidad.

En cuanto a la limitación del máximo de los gastos al 3 por ciento de las asignaciones a la caja, ella se funda en razones de economía bastante claras. Si suponemos que los salarios de los empleados ferroviarios ascienden a la suma de 100 millones, las asignaciones de la caja representarían unos 15 millones, y con el 3 por ciento tendríamos para este fin cerca de medio millón de pesos, que es una suma más que suficiente para la administración más complicada.

Por estas razones, espero que la comisión aceptará el nuevo artículo que propongo.

Sr. Arce. — Pido la palabra.

El señor diputado Bunge formula una doble proposición. Por una parte, propone que el presupuesto de la caja, una vez fijado por el directorio de la misma, sea incluido en el pre-

supuesto general de la nación. Naturalmente que será dentro de columnas, porque esto no va a gravitar sobre las cifras del presupuesto general de la administración.

El asunto no tiene importancia ninguna. No hará sino gastar una página o dos más en el libro del presupuesto para incluir la impresión del presupuesto de la caja.

—Un señor diputado hace una observación en voz baja.

Pero si lo que se desea es que el congreso lo pueda reducir, entonces el señor diputado tiene que pedir una reconsideración del artículo 80., ya sancionado por la cámara, el cual establece que el presupuesto de gastos será fijado por el directorio de la caja, que es el que administra los fondos de los empleados y obreros ferroviarios.

Por mi parte pienso que el congreso no debe intervenir en el presupuesto de la caja. Creo que el señor diputado debe retirar su indicación en cuanto a esta parte, porque en realidad no tiene importancia que se agregue o no.

Sr. Bunge. — No me refería a eso. Mi idea era la de que el congreso pudiera reducir los gastos de administración.

Sr. Arce. — En cuanto a la segunda proposición del señor diputado equivale a que en ningún caso el monto del presupuesto administrativo de la caja de ferroviarios pueda exceder del 3 por ciento de las sumas que la caja atesora anualmente.

Yo no he podido hacer los cálculos; el señor diputado ha manifestado que los ha hecho, y cree que habrá ampliamente las sumas necesarias para este presupuesto. Pero de todas maneras observo al señor diputado que no es en el artículo que se discute donde hay que hacer la modificación; en todo caso, habrá que hacer el agregado al artículo 80. ya sancionado por la cámara, en lo que se refiere al presupuesto de la caja, y podríamos tratarlo al terminar el proyecto.

Sr. Bunge. — Acepto en esa forma.

—Se da por aprobado el artículo 55.

—Sin observación, se aprueban los artículos 56 a 59 inclusive.

Sr. Presidente (Demaría). — Falta el artículo que debía redactar el señor diputado Barrera.

Sr. Barrera. — Pido la palabra.

Voy a proponerlo tomándolo casi textualmente del proyecto que sancionó esta cámara al discutirse la ley básica y que fué suprimido por el honorable senado, con asentimiento ulterior de la honorable cámara, en virtud de haberse eliminado de la ley el personal de los ferrocarriles del estado.

Dice así: “La caja nacional de jubilaciones y pensiones transferirá”...

Sr. Arce. — De jubilaciones y pensiones civiles.

Sr. Barrera. — Eso es.

“...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 sus respectivas administraciones, o que resuelva el poder ejecutivo, si no hubiera al respecto un acuerdo expresado”.

Sr. Arce. — La comisión acepta el artículo con la redacción tal cual la propone el diputado Barrera. Esta disposición importaría un nuevo artículo con el número 51, corriéndose la numeración de los que le siguen correlativamente.

Sr. Presidente (Demaría). — Muy bien. Se va a dar lectura del artículo propuesto por el señor diputado por San Juan.

Sr. Secretario (Zambrano). — Después del artículo aprobado con el número 50: “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 re-

suelva el poder ejecutivo, si no hubiera al respecto un acuerdo expreso”.

—No haciéndose observación, se da por aprobado.

Sr. Presidente (Demaría). — Queda aprobado y la secretaría arreglará los números correlativos de los artículos siguientes.

Sr. Bunge. — Pido la palabra.

Correspondería tratar ahora el agregado al artículo 80., que lo he redactado en la siguiente forma: “Dicho presupuesto puede ser reducido por el poder ejecutivo de la nación y no podrá exceder del 3 por ciento de lo producido por las asignaciones de la caja, excepto los intereses de su fondo”.

Sr. Echagüe. — ¿Es una reconsideración?

Sr. Presidente (Demaría). — La presidencia entiende que no es una reconsideración.

Sr. Bunge. — Sería un agregado o un artículo nuevo.

Sr. Iturbe. — Pero corrige el artículo 80.

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

Es simplemente un agregado al artículo 80. lo que propone el señor diputado Bunge.

Sr. Bunge. — No es una reconsideración.

Sr. Presidente (Demaría). — Fué propuesto anteriormente y quedó reservado en secretaría.

¿La comisión acepta el agregado?

Sr. Arce. — Pido la palabra.

En lo que respecta a la reducción que pueda hacer el poder ejecutivo sobre el presupuesto fijado por el directorio de la caja, importa una reconsideración y creo que es inconveniente, por lo que rogaría al señor diputado por la capital que no insistiera en esa parte.

Ahora la comisión no tiene inconveniente en hacer que el directorio de la caja tenga la limitación del 3 por ciento de sus entradas, excepto los intere-

ses, para la fijación de su presupuesto administrativo.

Habría, pues, que suprimir lo del poder ejecutivo.

Sr. Bunge. — Acepto en esa forma. Que se suprima la parte referente al poder ejecutivo.

Sr. Presidente (Demaría). — ¿Cómo quedaría?

Sr. Secretario (Zambrano). — “Dicho presupuesto no podrá exceder del 3 por ciento del producido por las asignaciones de la caja, excepto los intereses de su fondo.”

Sr. Presidente (Demaría). — Acepta en esa forma la comisión?

Sr. Arce. — Sí señor.

—No haciéndose observación se da por aprobado.

—El artículo siguiente es de forma.

12

COMISION HONORARIA

Sr. Arce. — Pido la palabra.

Dijo la comisión, por mi intermedio, en su oportunidad, que ella no creía que su trabajo fuese definitivo. Creo, pues, que una vez sancionado por la cámara el artículo 9o. que fija los fondos con que se ha de formar la caja de jubilaciones de los empleados y obreros ferroviarios, corresponde que la honorable cámara resuelva pasar a estudio de los profesores de la facultad de ciencias económicas a que antes me he referido, el estadígrafo ingeniero Alejandro Bunge y el profesor de matemática financiera doctor Hugo Broggi, el proyecto sancionado por la honorable cámara para que nos digan, dentro de la orientación de la ley sancionada, el monto y la forma en que las jubilaciones ordinarias, extraordinarias y por invalidez o retiro voluntario podrán concederse.

Puedo adelantar a la honorable cámara que los profesores antedichos que ganan sueldo de la nación, pagado por la universidad de Buenos Aires, se harán un honor en hacer ese estudio gratuitamente para contribuir con sus

juces al mayor esclarecimiento de esa cuestión y a la definitiva fijación de la caja de jubilaciones de los empleados y obreros ferroviarios.

Sr. López Buchardo. — ¿En qué consiste la indicación?

Sr. Arce. — La honorable cámara resuelve encomendar al profesor de matemática financiera, doctor Hugo Broggi y al profesor de estadística, ingeniero Alejandro Bunge, que hagan el estudio, con arreglo a las disposiciones de esta ley que acabamos de sancionar, del monto y la forma en que podrán concederse las jubilaciones ordinarias y extraordinarias. En una palabra, que hagan el mismo estudio que el señor diputado por Buenos Aires doctor Echagüe ha hecho a propósito de la ley de pensiones y jubilaciones civiles, y que oportunamente informen a la honorable cámara, siendo entendido que ese trabajo es honorario.

Sr. Echagüe. — Me parece mejor que la forma indicada, la de que se les pase a estudio esta ley, para que esos dos señores aconsejen las modificaciones que a su juicio...

Sr. Arce. — Ese es el concepto de la resolución que propongo.

—Asentimiento.

Sr. Presidente (Demaría). — Habiendo asentimiento general, así se hará.

13

ARPILLERA, BOLSAS E HILO SISAL

Sr. Melo. — Pido la palabra.

Insisto en que tratemos y votemos inmediatamente la orden del día número 102. Se trata de una sanción en revisión del honorable senado que vuelve a esta cámara, que en este asunto es cámara originaria, por una corrección que el senado ha hecho a la fórmula sancionada por este cuerpo. Es un asunto de grande urgencia que no ocupará nuestra atención sino por pocos minutos, pues conviene por la necesidad inmediata de esta ley que la cámara de diputados acepte la corrección del senado, a pesar de tratarse, en mi concepto, de un error. Se trata, señor