chamos a las empresas, nadie como ellas se interesa tan afanosamente por la suerte de los obreros y empleados que están a su servicio. En el jesuítico memorandum dirigido a la cámara de diputados, refiriéndose a la ley de jubilaciones, manifiestan que "no han permanecido ni permanecen indiferentes ante la situación en que la edad y la invalidez colocan a sus servidores". Y agregan: "No hacemos otra cosa que mostrar nuestro anhelo de cooperar libremente, dentro de la autonomía que nos garantizan las leyes y contratos, al establecimiento de una legislación de jubilaciones y pensiones que respetando nuestros derechos, concilie las aspiraciones comunes de empleados y empresas". Y para corroborar la sinceridad de tan plausible manifestación, piden a la cámara tales cosas, que de concedérselas, quedaría la ley en cuestión de hecho derogada.

La ley de jubilaciones — con todas sus deficiencias e imperfecciones—responde a la apremiante necesidad de asegurar y amparar el porvenir de los que han dedicado los mejores años de su vida al servicio de las empresas ferroviarias. El derecho de los trabajadores a ese beneficio no se discute ya en ningún país medianamente civilizado. Si la ley tiene partes malas, si hay en ella artículos como el 11º, que desvirtuan o tergiversan su finalidad, ello débese a las arterías de las mismas empresas, que mediante sus portavoces en el parlamento han conseguido desmedrar maliciosamente su alcance. Pero, así y todo, esa ley les molesta, puesto que según ellas, implica "quitar a las empresas la dirección y administración de sus negocios, poniéndolas en manos de organismos oficiales, a los que se atribuye la reglamentación del trabajo del personal, la fijación de sueldos, derechos al ascenso, movilidad de los empleados y obreros, etc. etc." asuntos en que las ensoberbecidas empresas no admiten ni la sombra de la intervención oficial, aún cuando se trata de servicios de naturaleza peculiar.

Esta modalidad de las empresas ferroviarias extranjeras en la República Argentina nunca ha sido óbice a que se les dispense una protección y se les otorguen unas prerrogativas y franquicias que no han conseguido hasta ahora en nación alguna. La ley n.o 5315 del 1.o de octubre de 1907, promulgada por el ex-presidente Figueroa Alcorta y refrendada por el entonces ministro de obras públicas y defensor de las compañías doctor Maschwitz, declara, por ejemplo, libres de derechos de aduana los materiales y artículos de construcción y explotación que se introduzcan al país y exonera a las compañías de todo impuesto nacional, provincial y municipal, fijándoles tan sólo una contribución única de tres por ciento sobre el producto líquido de sus líneas. El producto líquido se establecerá "reconociéndose como gasto el sesenta por ciento de las entradas". (art. 8º.).

El artículo 9º de la ley mencionada establece que el capital de las compañías "será fijado por el Poder Ejecutivo al abrirse las líneas al servicio público, y no podrá ser aumentado sin consentimiento del mismo". Pero las compañías aparentan tener un capital enormemente superior al verdadero "aguando" éste de una manera asombrosa, con lo cual logran dos fines, a saber: disimular la renta efectiva del capital empleado y extorsionar al país en el caso de expropiación a que se refiere el artículo 16 que dice: "La Nación se reserva el derecho de expropiar en cualquier tiempo las obras concedidas, por el monto del capital reconocido, aumentado en un veinte por ciento".

Con lo expuesto hay motivos sobrados para convencernos de que aquí tienen un verdadero Eldorado las compañías ferroviarias.

III.

En la nota dirigida a la cámara de diputados, los gerentes de ferrocarriles hacen unos cálculos fantásticos para llegar a la conclusión de que el aporte que la ley fija a las empresas, las obligará a reservar anualmente la suma de 49 millones de pesos moneda nacional, y esto "implicaría lisa y llanamente colocarlas en una situación sin otra salida que la bancarrota".

A renglón seguido presentan un pretendido examen de la situación económica de los ferrocarriles del país, para infundir en los legisladores la convicción de que la disposición de la ley de jubilación reducirá en la mitad las ganancias líquidas de las empresas. Afirman además que la remuneración del capital ferroviario (aguado) llegará a ser tan exigua que colocará a todas las empresas en la imposibilidad de atender al servicio de sus debentures.

Y aquí viene lo interesante. "Se pensará tal vez — dicen los gerentes — que las empresas pueden resarcirse del gravamen que se les impone elevando sus tarifas en forma de obtener una cantidad más o ménos equivalente al valor que él representa; pero tal expediente es susceptible de las más serias objeciones, no sólo del punto de vista del interés de las empresas, sino de la economía general del país". Pero, por lo visto, estos señores acostumbran borrar con el codo lo que escriben con la mano, pues simultáneamente comunican a la Dirección General de Ferrocarriles que elevarán sus tarifas en un 22 por ciento a contar desde el 15 de diciembre próximo, con toda despreocupación de las *serias objeciones* que ellos mismos prevén y de la *economía general del país* que aparentan defender.

Las cifras, sin embargo, nos hacen desconfiar de lo que manifiestan con tanto desparpajo los gerentes de ferrocarriles. Las entradas brutas de éstos han aumentado constantemente en los últimos tres años, a pesar de la guerra europea y la crisis económica. El siguiente prospecto lo demuestra:

Año 1911	$	265.414.243
" 1912	„	300.135.484
" 1913	„	318.461.827
" 1914	„	261.607.225
" 1915	„	284.164.988
" 1916	„	294.352.397

Ahora bien, si tomamos como base para el cálculo del anunciado aumento de veintidós por ciento, las entradas brutas del año 1916, tendremos un recargo de gravamen sobre la producción argentina de casi sesenta y cinco millones de pesos, sesenta y cinco millones que al final de la jornada significarán una nueva traba al consumo del pueblo trabajador, una imposición más a su hambre y necesidades; sesenta y cinco millones echados a las fauces siempre abiertas del insaciable Moloch ferroviario. Pero, como todo nos hace prever que la próxima cosecha será excelente, no sería antojadizo efectuar nuestro cálculo sobre la entrada de 1913, lo que daría por resultado un recargo de setenta millones de pesos que el país debería abonar a los capitalistas ingleses, sólo porque a éstos se les ocurres exigírselos.

Pero no caben dudas acerca de la estrecha relación que hay entre la solicitud dirigida a la cámara de diputados y la comunicación pasada a la Dirección General. No nos atreveríamos a afirmarlo categóricamente, pero presumimos que el aumento anunciado no es sino un "bluff" o espantajo destinado a impresionar al público y a los legisladores, para que la ley de jubilaciones fracase miserablemente y queden las empresas eximidas del aporte que por justicia les corresponde.

Más no lograrán sus propósitos, no deben lograrlos.

IV.

El partido socialista no puede mirar con indiferencia esta cuestión. Debemos tener una política ferroviaria, como tenemos una política fiscal, educacional, militar, religiosa, agraria, industrial, comercial, clara y concreta, basada en las necesidades de clase del pueblo trabajador.

Nuestro programa socialista establece como finalidad la nacionalización de los ferrocarriles; pero mientras llega ese momento, mientras las condiciones ambientes no hagan factible la realización de ese postulado, mientras el estado argentino siga siendo pésimo administrador, debemos proponer y apoyar todas la medidas que, de acuerdo con la "realidad actual" de las cosas, encarrilen la política ferroviaria en sentido democrático, moderno y científico, sustrayéndola al estado de marasmo y vergüenza a que la ha conducido la criminal inconciencia de la oligarquía criolla.

Es necesario fijar claramente el derecho del Estado a intervenir cada vez con más frecuencia y eficacia en la dirección y administración de las empresas que explotan servicios públicos, reduciendo paulatinamente su autonomía, en el interés colectivo, y esto sin propósitos agresivos y sin acometividades inoportunas y antipáticas. Y es necesario también proceder con firmeza cuando las mismas violan las leyes, como en el caso de los aumentos de tarifas, que no pueden llevarse a cabo sin la aprobación de la Dirección de Ferrocarriles, y que sin embargo se producen sin esta aprobación, limitándose las empresas a "comunicarlos" sencillamente.

Y en el caso presente, hay que impedir el atentado a la ley de jubilaciones y pensiones que los ferrocarriles pretenden perpetrar en perjuicio del proletariado ferroviario, y el anunciado aumento de tarifas que no es más que una monstruosa expoliación intentada contra el pueblo consumidor.

Pero si el gobierno y el parlamento fueran incapaces de poner coto a la desmedida codicia del capitalismo ferroviario, el pueblo trabajador debería valerse de otros medios eficaces para obligar a las empresas y a los poderes públicos a cumplir con su deber.

Guido Anatolio CARTEY.

Sobre juventud Socialistas

Es importante que todos los afiliados al Partido comprendan claramente cuál es la cuestión que deben resolver con el próximo voto general, si éste se llevara a cabo. Es fundamental, para ello, explicar claramente el asunto, pues, para muchos que lo desconocen, ha de pesar, de