

# La institución cooperativa del personal de los Ferrocarriles del Estado Argentino

POR

CARLOS VALENZUELA CRUCHAGA

No se trata propiamente de una cooperativa de consumos sino más bien de un economato destinado a suministrarle al personal ferroviario en forma económica artículos de uso y consumo corriente.

A pesar del desprestigio en que han caído en todas partes los economatos, para cederles el paso a las cooperativas, en Argentina asistimos a una regresión hacia el sistema patronal con causales bien definidas que explican y justifican esta política.

Antes que existiera la actual Institución Cooperativa, el personal ferroviario tenía una "Sociedad Anónima Cooperativa de Consumos, Préstamos y Ahorros de empleados y obreros de los Ferrocarriles del Estado", a base netamente cooperativa y sin ninguna vinculación patronal.

Desgraciadamente esta cooperativa fué manejada en forma deficiente y a pesar de los esfuerzos indirectos hechos por la administración de los Ferrocarriles por salvar los intereses de los empleados y obreros accionistas, no pudo evitarse una liquidación forzada que lesionó los haberes de muchos empleados.

Ahora bien, como los empleados y obreros de los Ferrocarriles del Estado Argentino cuyo número excede de 18 000, se encuentran radicados en su mayor parte en las provincias del Norte Argentino, y allí la vida es cara y difícil, y el comercio minorista explota sistemáticamente a través del crédito a este personal, pensó la Administración de los Ferrocarriles del Estado que podría beneficiar a su gente estableciendo una nueva institución cuyo directorio le diera plenas garantías, y así surgió la idea de oficializar, si se me permite la palabra, la administración de esta sociedad poniéndola a cargo de un directorio que es practicamente el mismo que maneja el ferrocarril. Este Consejo Administrativo es formado por un Presidente, El Administrador General de los Ferrocarriles; un vice-Presidente, el Contador General y siete Vocales, a saber: el Ingeniero principal, el Jefe del Tráfico, el Jefe de Talleres y Material, el Jefe de Tracción, el Superintendente General de Almacenes, el Jefe del Servicio Médico y el Jefe de Colonización y Fomento de los Ferrocarriles del Estado.

Todos estos cargos son desempeñados gratuitamente.

Para gozar de los beneficios que acuerda la Sociedad se requiere ser empleado u obrero de los FF. CC., adherirse a la Institución por un acto escrito y abonar una cuota mensual de un peso para los obreros y empleados cuyo sueldo no exceda de \$ 300 mensuales y de \$ 2 para los empleados cuyo sueldo excede de 300 mensuales.

Estas cuotas forman la base del capital, que por lo demás incrementa sus haberes con las donaciones que puede recibir y con las utilidades que se acumulen.

El Consejo Administrativo designa al Gerente General de la institución y al personal que este proponga, fija sus respectivas remuneraciones y controla la marcha de los negocios.

El Gerente tiene carta blanca para proceder en sus compras. En la práctica diaria se ha venido pidiendo propuestas privadas todos los meses a numerosas casas mayoristas de Buenos Aires o de otras plazas comerciales, según la naturaleza del artículo de que se trate, previa fijación del monto total de los pedidos para el mes.

Examinada la mercadería y sus precios, se adquiere y paga al contado. La distribución a lo largo de la red se efectúa por carros almacenes adecuados y en los grandes centros ferroviarios por medio de depósitos que expenden al menudeo como un almacén comercial cualquiera. El comprador paga con un formulario con cargo a su sueldo. Un reglamento fija el máximo que se puede adquirir y detalla dentro de este máximo la cantidad de cada artículo, a fin de evitar abusos.

A fines del mes se liquidan las planillas y el pago del personal se efectúa con su sueldo y con los vales de compras.

El procedimiento es sencillo en su manejo y el personal obtiene alrededor de un 30% de economías en sus compras, sin perjuicio de la exactitud en el peso y buena calidad de la mercadería.

Sobre todo en las nuevas líneas en construcción, ferrocarril a Bariloche, trasandino por Salta, etc., que atraviesan regiones desoladas, la obra del economato es magnífica.

De las utilidades percibidas un 20% se destina para acumularse al capital; un 30% para cancelar las deudas que le dejó al personal la Sociedad Anónima Cooperativa de Consumos, Préstamos y Ahorro de empleados y obreros de los Ferrocarriles del Estado; un 20% se distribuye como participación en las ganancias a prorrata del importe de sus respectivas compras durante el ejercicio y finalmente el 30% restante para mejorar las participaciones anteriores, para obras que mejoren la situación de los socios, préstamos de edificaciones de casas, etc.

Canceladas las deudas con el 30% esta cuota se destinará a incrementar el haber de las obras sociales.

---

Como se ve, la institución de que nos venimos ocupando participa del carácter cooperativo, en cuanto sus socios contribuyen a formar el capital y en cuanto las utilidades se reparten a prorrata de los consumos, previa separación de los gastos destinados a obras de mejoramiento social. Participa de los economatos en cuanto su dirección y su gestión administrativa es netamente patronal, de manera que los socios no pueden intervenir en su elección.

Como se sabe los economatos habían caído en los últimos años en un desprestigio total, a tal punto que en Francia se dictó una ley en 1910, según la cual en el término de dos años debían desaparecer del país todos los economatos. Se hizo una salvedad con las compañías ferroviarias a condición de que no subirían los precios de las mercaderías sobre el valor de plaza, tuvieran delegados obreros en su administración y un referendun del personal se pronunciara sobre su suerte.

Y ello se debía a los constantes abusos que cometían los patrones pagando a su personal con vales que se descontaban en mercaderías del economato, llegándose en ocasiones a un verdadero régimen de "trueque" (truck-system), en que el operario no recibía nunca un centavo en dinero.

Sin embargo, cuando no se persiguen fines utilitarios como en el caso de Argentina, sino facilitar la vida del personal, los economatos tienen grandes ventajas que no podrían desconocerse sin incurrir en injusticias.

Entre nosotros se están desarrollando con loable entusiasmo las cooperativas de consumos que representan una forma de organización más avanzada desde el punto de vista económico y social que las instituciones patronales semejantes.

El tiempo dirá si este régimen se arraigará definitivamente entre nosotros o si todavía sería preciso recurrir al tutelaje patronal. En tal caso la experiencia de los FF. CC. del Estado Argentino nos dará un excelente ejemplo que seguir.

---