

MI ÚLTIMA CARTA

LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

VISTOS POR DENTRO

POR

PEDRO LEON GONZALEZ

Ingeniero jeógrafo i de minas, ex-Ingeniero
de Lubricantes de los Ferrocarriles
del Estado



Santiago de Chile
IMPRESA DEL COMERCIO, MONEDA 1027
1905



Los Ferrocarriles del Estado

VISTOS POR DENTRO

N.º 4.—*Santiago, Octubre de 1905.*

Señor Director Jeneral:

Presente.

El camino de la verdad, que para la jeneralidad de los hombres es tan angosto i difícil de seguir como el que conduce al paraíso de Mahoma, es para mí ancho i llano i si algun obstáculo se me presenta, lo arrollo.—(*Pedro Leon González.*)

Voi a principiar, don Darío, rogándole que medite sobre el notable editorial de «El Diario Ilustrado,» que reproduzco a continuacion:

EL MAL SERVICIO DE LOS FERROCARRILES

LOS REMEDIOS

El mal servicio de los Ferrocarriles ha venido decayendo de año en año, de mes en mes, hasta llegar a la condicion presente, de verdadera impotencia por parte de la Empresa.

El servicio de transporte de pasajeros continúa haciéndose; pero el de carga no se verifica sino a medias. Los comerciantes, agricultores, industriales i el público consumidor padecen las consecuencias. No hai transporte para los productos que venden ni para los que necesitan. La actividad comercial del país está reducida o suspendida en buena parte por la insuficiencia de la Empresa.

Se sabe que la Direccion de Ferrocarriles temía se le pidiera el transporte de algunas tropas para las maniobras de la temporada; tenia conciencia de su incapacidad para salir del mínimo posible de servicio. Como tendrá que cooperar a los movimientos de las tropas— que son pequeñísimos cuerpos de ejército—ya ha empezado a retirar equipo de sus transportes ordinarios.

Se oye un clamor jeneral; no hai carros para nada, ni para nadie, en ninguna parte. Estamos en peor condicion que si no existieran los ferrocarriles, porque ántes habia otros medios de transporte que no se podrian reorganizar nuevamente en plazo breve.

I adviértase que no nos hallamos en la época de verdadero movimiento en la zona agrícola; no hai cosechas cuyos productos sea necesario mover.

La situacion es pues grave para el comercio, i amenaza agravarse mas todavía en los próximos cuatro meses.

Las quejas de la prensa i del público han llegado a ser tales que han alcanzado a oirse en la Direccion de los Ferrocarriles. El señor Director Jeneral ha pasado una nota severísima al Director de Explotacion, el cual ha contestado con otra nota en que se escusa i arroja las responsabilidades sobre otros.

Tenemos como solo provecho i resultado hasta aquí esas dos notas, que no valen, por cierto, por

una locomotora, ni un carro, ni por la mas lijera mejora del servicio.

Es posible que los Directores de los Ferrocarriles se den por satisfechos con este esfuerzo retórico. Pero al público no le interesan las notas; i será de toda razon que pida el remedio pronto i enérgico del mal.

La organizacion actual de la empresa fiscal de los Ferrocarriles es a toda luces defectuosa—ello se viene repitiendo desde muchos años;—pero aun con esta organizacion ha habido ántes un mejor servicio, i podria haberlo ahora.

Hablemos con franqueza; no es posible desimular hechos que están en la conciencia de todo el mundo, la mayor parte de los empleados superiores de la empresa son ineptos, no es razonable buscar directores de un ramo de la naturaleza de los ferrocarriles entre los jueces de tribunales de cuenta, ni entre contadores, por excelentes que sean. Se necesitan verdaderas especialidades, i para obtenerlas hai que hacer sacrificios, i sobre todo dejar aparte la razon política. Por motivos políticos la Empresa se ha llenado de empleados que no le convienen; por motivos políticos se les ha mantenido en sus puestos.

La primera medida que se impone para remediar el grave mal que se lamenta es cambiar el personal directivo de los ferrocarriles.

Despues—esto es mas lento—hai que modificar la organizacion de la Empresa en forma práctica, imitando la organizacion que los paises mas adelantados dan a su propios ferrocarriles.

Es una verdad innegable que el equipo falta. Pero no todo es siempre falta. Hai material que se destroza constantemente por torpeza, material no reparado, mal aprovechamiento del equipo existente. Todo esto sería remediado, existiendo una buena direccion superior. A pesar de lo dicho, convenimos en que es necesario aumentar el equipo.

Siguiendo el gobierno con decision estos caminos, desaparecería en breve la absurda impotencia actual de los ferrocarriles para un servicio siquiera mediano.

Pero en realidad la cuestion no quedaría resuelta en forma definitiva.

El actual deplorable servicio está ligado a la administracion del Estado. El Estado de Chile se manifiesta cada dia mas impotente i menos capaz de ordenar sus servicios con mediana disciplina. *Es del caso, pues, pensar en entregar la explotacion de los ferrocarriles a una empresa particular.* La idea ha encontrado antes mui esplicables resistencias; mas en verdad no va quedando ya otro camino que seguir.

Un contrato de arrendamiento de los ferrocarriles en explotacion, bien estudiado, en que se consulte un pequeño interés por los capitales invertidos, con tarifas arregladas de acuerdo con el Estado, no cambiaría la situacion con respecto a los gravámenes al público, i podríamos esperar un servicio racional.

Como ya lo hemos dicho, la cuestion de los ferrocarriles se presenta con caracteres de verdadera gravedad i urjencia.

1) UN CONFLICTO PREPARADO CON SEIS MESES DE

ANTICIPACION

Para la jeneralidad del público ha sido una sorpresa que Ud., don Darío, amigo del señor Infante durante un cuarto de siglo, haya roto con corazón lijero los lazos de compañerismo y de mutuo respeto que lo unian al Director de Esplotacion. Para el que trasa estas líneas, aquella sorpresa no ha existido. Desde hacen seis meses se sabía en el Departamento de Traccion—que mas bien debería llamarse de *Traicion*—que don Cárlos Dominguez haria salir de la Empresa al señor Infante, valiéndose de los mismos vedados medios que empleó contra el señor Arce.

En uno de los primeros dias del mes de Abril, el señor Dominguez me dijo en los andenes de la estacion estas siniestras palabras: «A quien hai que hacer salir, ahora, es á Infante, que es el primer negociante que hai en la Empresa».

¡Cómo! le contesté, si don Darío lo quiere mucho!

Nó, me replicó, lo tiene causado, hasta lo reta.

Nos separamos. Dominguez subió a su oficina i yo me dirijí al Laboratorio, reflexionando sobre la perversidad de algunos hombres.

Desde la salida de don Leoncio Arce, el señor Dominguez dedicó todo su poder intrigante a enfriar la sincera amistad que lo unía a Ud. con el director de Esplotacion.

Dia a dia le llevaba algun chisme. Provocó entre Ud. i el señor Infante una serie de pequeños conflictos, como el de los *pases libres* con cama i otros por el estilo. Hizo, en una palabra, labor de polilla, silenciosa i constante, siempre a la sombra i por

detras. I cuando ya vió oradada su voluntad, lo lanzó públicamente contra Infante, haciéndolo firmar la traidora nota del 26 de Setiembre, dada a luz en los diarios de Santiago i Valparaiso el 28, cuando el señor Infante estaba en el vecino puerto gozando de un corto descanso, sin imajinarse jamás que se le atacara por la espalda.

Ah! don Darío, porque no tenía cerca de Ud. algun verdadero amigo que con una sola frase hubiera detenido su pluma. ¿Por qué su secretario, don Arturo Ureta, que es un cumplido caballero, no le dijo: «Señor, esperemos que regrese don Ignacio»? Con estas palabras Ud. se habria salvado i no habría echado sobre su ilustre apellido una mancha indeleble. Sí, don Darío, al lanzar a la prensa sin necesidad, esa nota, que es un golpe de knot, olvidó Ud. su estudiada prudencia, de que yo tantas veces he sido testigo.

Afortunadamente para Ud. todos los que seguimos de cerca la gran *debácle* carrilana, sabemos que el inspirador de la famosa nota es don Cárlos Dominguez Cerda, director de Traccion, a pesar de no conocer ni la jeometria elemental.

Pero a nadie estraña esta conducta del señor Dominguez; es la misma que observó en la Direccion de Obras Públicas, donde, por sus intrigas, se retiró el Director jeneral señor Nieto i el jefe de la seccion de ferrocarriles señor Lezaeta, siendo el mismo Dominguez, lanzado a la calle a pedido del fiscal de la Corte, porque carecía del título de Injeniero que la lei exige.

A propósito, don Darío, Ud. que tan severo se ha mostrado con don Ignacio, porque no le pide al señor Dominguez el título de Injeniero que necesita para ser Director de Traccion, segun el Título I, art. 2.º e inciso 3.º de la *Lei de Ferrocarriles* del

4 de Enero de 1884 i conforme a lo dispuesto en el art. 305 del Reglamento respectivo.

Viene, ahora, preguntar cuales son los móviles que tuvo en vista el señor Dominguez para preparar la salida del señor Infante. Son tres: 1.º la envidia que le tenia al ver que Ud. dispensaba toda su confianza al señor Infante—dividir para reinar; 2.º la oposicion constante que hizo el señor Infante a la compra de las famosas locomotoras alemanas, porque sabia que se pagaba por ellas un precio excesivo; i 3.º el deseo de suplantarlo en la Direccion de Esplotacion, despues de haber asegurado el nombramiento de algun cófrade en el Departamento de Traccion, a fin de tener así el dominio absoluto en las dos mas impotantes *reparticiones* de la Empresa.

Ya en mis anteriores cartas demostré cómo el señor Dominguez se habia apoderado de la seccion *Edificios*, correspondiente al Departamento de la *Via i Edificios*.

I no se argumente que cómo podria, el señor Dominguez, ser Director de Esplotacion cuando ignora en absoluto el mecanismo de esta importante rama del servicio. ¿No fué jefe de la seccion de arquitectura cuando no sabia distinguir una columna dórica de una toscana? ¿No es Director de Traccion de los Ferrocarriles, cuando ignora hasta la *lei de la caída de los cuerpos*?

2) EL PODER DE ARRASTRE DE LAS LOCOMORAS

A este respecto el señor Infante le dice en su nota fechada en Valparaiso el 30 de Setiembre, lo siguiente: «He pedido como antecedente indispensable para la utilizacion racional i completa del equipo que se suministre a mi Departamento, *el poder de arrastre de cada locomotora* por secciones

de línea, en vista de las gradientes, para que cada conductor de tren, cada jefe de estación i todo empleado pueda saber si es posible agregar al tren que llega los carros que están listos para ser movilizados. Careciéndose de este antecedente, el servicio tiene que hacerse calculadamente al acaso, *sin base ninguna* i entregado al capricho, a la arbitrariedad, a la sola voluntad del maquinista i conductor. Sin el conocimiento exacto de este *poder de arrastre*, se pierden fuerzas que podrían aprovecharse, se producen retardos en transportes que han debido efectuarse, se causan atrasos en trenes por exceso de peso, que se habrían evitado. El Departamento de Esplotación carece de esta base esencial, que le sirva de apoyo para sus disposiciones. *Hasta hoy no he conseguido obtener este dato indispensable a pesar de haberlo ordenado esa Dirección.»*

No escapará a su conocimiento en ferrocarriles la gravedad del cargo que se hace en estas líneas al Director de Tracción. Según lo espuesto, los trenes se arman en toda la red al tanteo; al salir un tren no se sabe si podrá remontar o no tal o cual pendiente i muchas veces sucederá que una máquina que podría arrastrar un tren con 300 toneladas, llevará solo 200. Aquel dato que no ha sido proporcionado por el señor Dominguez, a pesar de haberlo Ud. ordenado, era en tiempo de don Diego Hall i de don Cirilo, perfectamente conocido.

En cada una de las casas de máquinas existían cuadros con el número, el nombre de cada locomotora i su poder de arrastre para las diversas pendientes.

Pero a mi no me estraña que el señor Dominguez no conozca aquel dato cuando hasta hace dos meses ignoraba el radio de las curvas i lo vino a

pedir solo despues que las locomotoras alemanas empezaron a destrozlar la via permanente.

3) NOTA QUE UD. DEBIÓ PASAR AL DIRECTOR DE TRACCION CUANDO FIRMÓ LA QUE DIRIJIÓ AL SEÑOR INFANTE

«Santiago, 26 de Setiembre de 1905.—Constantemente se reciben en esta Direccion Jeneral quejas de comerciantes e industriales sobre la irritante parcialidad con que ese departamento procede a la adquisicion de materiales por medio de órdenes de compra. Sucede que despues de solicitar los precios a diversas casas, les son remitidos a los señores Gleisner i C.^{ta} quienes no hacen mas que bajar un punto la menor de todas las cotizaciones para obtener con seguridad la adjudicacion. Voi a esplicarme con un ejemplo: supongamos que se trata de comprar aceite de cilindros, se piden precios a diversas casas que dan los siguientes, por kilo: 45, 40, 43, 48 centavos. Conocidos por Gleisner estos precios, ofrecen el aceite a 39 $\frac{7}{8}$ cents. el kilo i se le adjudica.

Procediendo así ese Departamento, es imposible la competencia; de manera que la Empresa resulta perjudicada en muchos miles de pesos, toda vez que las compras privadas pasen de un millon al año.

Esta forma de proceder es inesplicable. No comprende la Direccion Jeneral por qué causa se ha abandonado la sana disposicion que ordena que los precios de las propuestas, sean privadas o públicas, se mantengan en la mas absoluta reserva.

Si esto pasa con los artículos que la Empresa necesita comprar para su consumo urgente, que es lo que motiva las *órdenes de compra* por sumas inferiores a mil pesos, es fácil suponer lo que sucede-

rá en las compras mayores, cuando se trata de cientos de miles o de millones, como ha ocurrido en la compra de las locomotoras alemanas, que suben a tres millones de pesos i que fueron adjudicadas a una sola casa sin estudio previo de ninguna especie, sin consultar a los ingenieros competentes con que cuenta ese Departamento; sin fijarse en la diferencia de *trocha*, que en Alemania es de 1.44 m.; sin tomar en cuenta las fuertes pendientes del Tabon; ni las curvas tan cerradas cuyo radio no pasa, en algunas, de cien metros; en una palabra, no se tomó en cuenta por ese Departamento ninguna de las constantes que un verdadero ingeniero jamás olvida. Se elijió del catálogo de Borsig un tipo de locomotora con la misma indiferencia con que un niño elije un juguete. La historia de estas locomotoras es bien triste. La primera que se armó sufrió en el viaje de prueba la ruptura del collar del excéntrico, i a todas las que han llegado, una a una hai que hacerles composturas i arreglos, i aun en esta forma i despues de muchos trabajos suele conseguirse que presten algun servicio, con lo cual los intereses de la Empresa sufren perjuicios incalculables.

La Direccion Jeneral comprende la suma gravedad de esta situacion i estima que, para salvarla o atenuar en parte siquiera estos inconvenientes, es indispensable no omitir esfuerzo alguno tendente a mejorar el servicio de Maestranza. Ciertos es que el material de traccion, especialmente con las locomotoras adquiridas últimamente, es de reconocida deficiencia; pero al mismo tiempo, abriga el infrascrito el convencimiento de que las locomotoras son susceptibles de ser mejor reparadas si en todos los que intervienen, i particularmente en esa Direccion, hai un celo constante para conseguir ese fin. Creo que hai poca vijilancia en que el

material sea oportunamente reparado; que hai desidia en el personal de maestranzas respecto al cuidadoso empeño con que debe repararse el material; que la distribucion del trabajo no obedece a un método ordenado, justiciero i activo; que los empleados subalternos no dan cumplimiento estricto a las obligaciones que el deber de sus cargos les impone. No creo que Ud. piense que para remediar los inconvenientes antes referidos sea necesario aumentar el personal existente en las oficinas del Departamento, pues Ud. ya lo ha triplicado en el poco tiempo que ocupa la Direccion. A este respecto debo manifestarle que he visto con profunda estrañeza que en su Departamento se nombran continuamente empleados *a jornal*, con sueldos de 90, 100 i hasta 200 pesos, lo que, ademas de ser ilegal, es contrario al decreto imperativo del ministro señor Pinochet, que prohíbe estrictamente nombrar esa clase de empleados con un sueldo superior a cincuenta pesos (\$ 50)

Es el propósito del infrascrito que en materia de reparacion del equipo se haga todo aquello que, de un modo u otro, tienda al mejoramiento del servicio, i tambien propondrá con toda enerjía a que la adquisicion de materiales se haga con perfecta correccion.

Hai sobre este particular un rumor mui estendido, al cual debo llamar especialmente la atencion de ese Departamento: me refiero a las informaciones, aunque no precisas, mui repetidas de la preferencia por esa Direccion en todas las compras, sea que se trate de cientos de pesos o de millones, hácia una firma comercial determinada. Esta preferencia sobre ser profundamente inmoral i vergonzosa para la Administracion de la Empresa, destruye el réjimen de equidad i justicia que los comerciantes tienen derecho a esperar de

una superioridad honrada, i produce injusticias irritantes i justificadas protestas de parte de los comerciantes sérios i honorables que no se avienen a emplear espedientes inmorales.

Esta Direccion Jeneral confia en que ese Departamento dará al objeto de esta comunicacion la importancia que merece. Dios guarde a Ud. (Firmado).....»

4) NOTA QUE DEBIÓ PASAR HACE TIEMPO EL DIRECTOR

JENERAL AL DIRECTOR DE TRACCION

«Santiago, Setiembre de 1905.—Señor Director: Se viene imponiendo esta Direccion Jeneral de numerosos artículos publicados en «El Diario Ilustrado», «La Union», «Los Debates», «La Lei» i muchos diarios de provincias que en recortes acompaño al presente oficio.

En dichas publicaciones se hacen denuncias o inculpaciones sumamente graves, que ofenden la dignidad del personal, no solo subalterno, sino tambien superior.

En «El Diario Ilustrado» del 25 de Julio se encuentra el siguiente artículo:

Dias pasados se publicó en «La Union» un reportaje al Director de Traccion, en el que, con toda malicia, se espone que las locomotoras alemanas han costado ménos que las americanas, cuando esto no es efectivo.

El precio por las seis primeras locomotoras se pidió a Europa por intermedio de Sotomayor i únicamente por exigencias de interesados; tambien se pidió precio a Balwin.

Pues bien, los precios cotizados fueron:

Borsig, \$ 44,900 oro de 18 d, a bordo en Valparaiso.

Balwin, \$ 37,777 oro de 18 d, a bordo en Valparaiso, con cilindros interiores, tal como las Borsig.

Con cilindros exteriores, como se usan en Estados Unidos, su precio era de \$ 35,555 oro de 18 d, a bordo en Valparaiso. Por lo demas *las locomotoras eran idénticas en su diámetro i poder, por cuanto al pedir los precios se habian indicado sus dimensiones i peso total*.

Estas afirmaciones pondrian en descubierto una tremenda acusacion contra ese Departamento, que fué el que propuso i recomendó la compra de las locomotoras Borsig: cuál seria que se ha pagado por cada locomotora alemana \$ 7,123 oro mas que su valor comercial, (44,900 ménos 37,777 igual a 7,123).

Ahora bien, como la Empresa a adquirido, por recomendacion de ese Departamento, sesenta i una (61) locomotoras, tendrá, entónces, una pérdida total de \$ 434,503 oro de 18 d.

Estimando esta Direccion Jeneral que no es posible que un artículo de un diario sério, dirigido por personas altamente colocadas en la sociedad i en política, envuelva un carácter calumnioso i malévolo, cree que ese Departamento está en la obligacion de dirigirse a los directores de «El Diario Ilustrado» a fin de obtener los antecedentes que le han permitido establecer la efectividad de los hechos denunciados, para aplicar la sancion correspondiente a delitos tan vergonzosos para la administracion, (firmado).»

No dudo, don Darío, que Ud. cuyo norte es la justicia i la equidad, dirigirá al señor Director de Traccion las dos notas que le dejo redactadas; con tanta mayor razon, cuanto que todo el país necesita que se disipe la nebulosa que envuelve *el negocio del fierro nuevo*.

5) SU EMINENCIA GRIS.

Usted, don Darío, que está familiarizado con la historia de la monarquía francesa, recordará que el gran Richeleau, que se parece a Ud. en la inclinación a cortar cabezas, tenía, como confidente, a un fraile franciscano de nombre José. Este fraile ejercía tal influencia sobre el terrible ministro, que le bastaba, muchas veces, una débil inclinación vertical o un ligero movimiento horizontal de su capuchon para decidir al cardenal en pró o en contra de un negocio. Era la sombra del ministro, lo acompañaba en su despacho, en la comida i solo se separaba de él cuando el sueño ponía sus dedos de plomo sobre los párpados del cardenal. En la corte se le conocía con el nombre de *Su Eminencia Gris*, por referencia al color de sus sotanas.

Yo he bautizado a don Carlos Dominguez con el nombre, también, de *Su Eminencia Gris*.

Veamos si el símil es exacto.

El señor Dominguez, no se separa de Ud. desde que se levanta hasta que se acuesta; ha ido a vivir a cien metros de su casa; si Ud. se dirige a la Moneda para conferenciar con S. E. o un Ministro, va el señor Dominguez; en los viajes a Valparaiso, a Concepcion va con Dominguez; en sus paseos al Parque Forestal, al teatro, con Dominguez, en el estudio de todas las cuestiones de la Empresa, con Dominguez; a qué seguir. ¿No es verdad que puedo llamarlo con toda exactitud Su Eminencia Gris?

Pero, así como hai árboles que nos brindan su sombra bienhechora, sus sabrosos frutos, así también hai otros traidores que, como el manzanillo de la India, matan al viajero que imprudente se acuesta bajo su aleve follaje. Así también hai hom-

bres de oblicua sonrisa i cuya amistad es fatal: uno de estos es Su Eminencia Gris.

Máximo Gorky, dice, refiriéndose a estos jesuitas de levita: prefiero un hombre francamente malo a uno hipócritamente bueno.

Cuando se completó el Consejo Directivo con los nombramientos de los señores Infante para la Esplotacion, Arce para la Contabilidad i Dominguez para la Traccion, de esto hace ya mas de un año; cuando reinaba la mas perfecta cordialidad entre todos Uds.; cuando todos hacian proyectos de mejoramiento en el servicio; cuando las conversaciones eran francas i concurrían, como los rayos de una rueda, al bien del servicio; cuando, en fin, empleando una figura demasiado trillada, ninguna nube oscurecia el horizonte, Ud. propuso que se formase un grupo fotográfico de todo el Consejo, como un recuerdo visible de la armonía que entónces reinaba. Allí, está, en hermoso cuadro, donde Spencer, todo el Consejo reunido.

Mas, esa armonía duró mui poco.

¿Por qué no forma parte del Consejo don Leoncio Arce? ¿Quién la causa de su salida?—Su Eminencia Gris.

¿Por qué chocó Ud. con su viejo amigo —quiere decir antiguo— don Ignacio Infante? ¿Quién la causa de su retiro?—Su Eminencia Gris.

¿Por qué el Consejo Directivo tan temido i respetado ántes, amenaza venirse al suelo? ¿Quién la causa de su desprestijio?—Su Eminencia Gris.

¿Por qué yo, que fuí uno de sus mas adictos empleados, ya no lo acompaño? ¿Quién la causa de mi salida?—Su Eminencia Gris.

¿Quién ha sido la causa de la gran *debácle* de los ferrocarriles?—Su Eminencia Gris.

6) RESÚMEN DE LAS ACUSACIONES QUE HE LANZADO
CONTRA EL DIRECTOR DE TRACCION, QUE NINGUNA
HA SIDO DESVIRTUADA:

1.º Que en las propuestas de aceites para el consumo del presente año, el Director de Traccion procedió con entera parcialidad a favor de los señores Gleisner i *Compañía*, señalándose, en todo, a las órdenes que le dió el señor Wulff;

2.º Que solo a los seis meses vino a descubrir que el aceite para cilindros G. C. F., comprado al señor Ried, no cumplía estrictamente con las especificaciones, i sin embargo, tuvo ojos de lince para encontrar el domingo de pascua, a las pocas horas que le entregué mis cuadros de análisis, un pequeño error de segundos en la viscosidad del aceite H. M., para máquinas, de Ried; error en el cual se fundó para arrebatarse a este señor la propuesta i adjudicársela a Gleisner i *Compañía*;

3.º Que hizo cambiar clandestinamente, por mi ayudante, las especificaciones para el aceite de cilindros, suprimiendo el 10% de aceite animal, que se ha exigido siempre en la composición de este lubricante: el señor Dominguez va contra la opinión del señor Huet, contra la opinión de don Cirilo Didier, ex-Director de Traccion i una autoridad en la materia, contra la opinión de don Anselmo Moraga, contra la opinión de todos los técnicos especialistas de los Estados Unidos, contra la opinión emitida en un informe sobre lubricantes que pasó a la Dirección Jeneral el distinguido ingeniero señor Wenceslao Sierra, que ha hecho estudios especiales en Estados Unidos, contra los intereses de la Empresa, que serán perju-

dicados al usar un aceite inadecuado para lubricar el órgano mas delicado de las locomotoras, i todo para hacer viable, en las próximas propuestas, el aceite de cilindros que importan los señores Gleisner i *Compañía*, que *no contiene aceite animal*;

4.° Que en las especificaciones que formó, a mis espaldas, con mi ayudante, duplicó la acidez exigida para los aceites de carros (de 0,05 % a 0,10 %) solo porque los aceites de carros que importan los señores Gleisner i *Compañía* son *muy ácidos*. Es de advertir que el límite máximo de 0.05 % habia sido fijada por el señor Anselmo Moraga, que fué Director de Traccion durante diez años, siendo, sin discusion, el ingeniero-mecánico chileno mas competente;

5.° Que el señor Dominguez, que terminó sus estudios en el segundo año de humanidades, ocupa el puesto de Director de Traccion contra la disposicion terminante de la lei del 84 que exige para ese puesto, *el título de Ingeniero*. Cualquier Director Jeneral puede pedirle su renuncia al señor Dominguez, apoyándose en la lei citada. De ahí i por qué ve esa espada de Damocles, es que dicho señor quiere ser Director de Esplotacion, como lo demuestra su campaña contra don Ignacio C. Infante;

6.° Que el señor Dominguez compró a los señores Gleisner i *Compañía* diez mil kilos de grasa consistente, cometiendo las siguientes irregularidades: 1.° Aceptó la oferta de Gleisner, siendo que otras casas ofrecieron precios mas bajos; i 2.° convenido el precio de 27 centavos oro por kilo i jiradas las órdenes de compra, hizo estender otras por 36 centavos.

7.° Que en las propuestas de fierro en lingotes,

aceptó la de Gleisner i *Compañía* a pesar que la mas baja era la de los señores W. Balfour i C.^a;

8.º Que, por la compra a Gleisner i *Compañía* de 61 locomotoras, ha perjudicado á la Empresa en 500,000 pesos oro (medio millon);

9.º Que se dedicaba a construir edificios desde Valparaiso a Concepcion—742 kilómetros—teniendo como contratista inspector a una sola persona, a quien favorecia con un honorario del 7 por ciento (al principio el 10 por ciento) sobre el costo de los materiales que compraba la Empresa i sobre el importe de los jornales, proporcionándole así un honorario que en este año, sino es por mi primera carta, habria llegado a treinta i cinco mil pesos (\$ 35,000).

Esta irregularidad era tan manifiesta que el Consejo, despues de *mi primera a don Dario*, acordó quitarle al protejido del señor Dominguez todo los trabajos de la primera seccion—Santiago a Valparaiso;

10. Que siendo la Direccion de Traccion la oficina de mas importancia i trabajo de la Empresa, como lo demuestra el hecho de representar el 56 por ciento del presupuesto total i el 83 por ciento del de consumo de materiales; que a un buen ingeniero, Director de Traccion, le faltaría tiempo para atender un puesto de tanta labor i que apesar de la disposicion terminante de la lei, el señor Dominguez se dedica a construir *edificios* en forma tan poco correcta como la indicada en el número anterior. ¿I la Direccion de la Vía i *Edificios* para qué está?

11. Que explique cómo las grandes casas especialistas en artículos para ferrocarriles, que siempre han tenido negocios con la Empresa, no reciben ahora sino las migajas que caen del festin i

en cambio a los señores Gleisner i *Compañía*, especialistas en chucherías, les ha comprado en un año por valor de *cinco millones de pesos* (5.000,000).

CONCLUSION

LA PROFESÍA DE DON OMER HUET

Ningun problema de mas palpitante actualidad ni de mayor trascendencia económica que el de los ferrocarriles del Estado.

Siendo unánime el clamor de la industria i del comercio, del público i de la prensa; confesada aún la impotencia de la administracion superior de esa empresa fiscal, ha llegado—¡al fin!—el momento de que Gobierno i parlamento, lo estudien atentamente i lo resuelvan.

Diferirlo equivaldria a inferir gravísimo daño a los mas vitales intereses nacionales.

Ahora bien ¿cuál sería la solución?

Hai que optar entre estos dos términos: la reorganizacion total o el arrendamiento.

La reorganización significa:

1.º Imponer al Estado un desembolso de diecisiete millones de pesos que la administracion ha pedido para adquisicion de equipo y otros gastos urgentes.

El Estado no puede hacer este desembolso porque carece de fondos i el Congreso negaria la autorizacion para acudir al crédito;

2.º Dejar en manos del Estado una empresa industrial.

La experiencia ha demostrado que la ciencia económica tiene razon. El Estado es mal administrador. Carece de capacidad para reemplazar la acción particular. La política se aviene mal con los negocios, o, mas propiamente, los negocios se avienen mal con la política. El Erario i el país sufren las consecuencias de semejante consorcio.

Por consiguiente, la reorganizacion del servicio de los ferrocarriles del Estado, solo procuraria un alivio momentáneo.

Reemplazar la Direccion Superior actual por otra mejor, no es obra de romanos ciertamente. Colocar allí un personal técnico intelijente i activo, es cosa fácil. Basta quererlo i pagarlo bien. Pero, sustraerlo permanentemente de toda influencia política, es mui difícil sino imposible. Son hombres políticos los que dirijen el Estado.

I, entre tanto, si debe haber una empresa ajena a la política, esa debe ser precisamente una empresa de trasportes. Debe servir por parejo al señor Todo el Mundo. Solo así podrá colocarse a la altura de su mision.

Esto en lo que respecta al transporte de pasajeros i mercaderías. En lo que mira a la compra de equipo, de combustibles i materiales de toda clase, a la construccion de la vía, obras de arte i edificios, la única manera correcta de proceder en el manejo de los dineros del Estado es obrar con el celo i la independencia que emplea en tales operaciones el interes privado.

Como no proceden así los agentes de una empresa fiscal, se sigue de aquí que la mejor solucion del problema es el arrendamiento.

El arriendo puede contemplar fácilmente el interes del público i el interes del Estado.

Una empresa particular se obligaria a mante-

ner las tarifas actuales, a adquirir todo el equipo necesario, a conservar la vía i los edificios, a no disminuir el número de trenes, sino al contrario, a elevarlo en cuanto lo reclamasen las necesidades del tráfico; i, por último, a abonar al Estado una renta anual que éste no ha obtenido hasta hoy ni conseguirá obtener jamás con administracion fiscal.

Llámesese a licitacion pública i se verá que todo eso puede lograrse con solo quererlo.

La opinion pública está formada con singular uniformidad.

Desde que el señor Ross proyectó esta reforma con la administracion de los ferrocarriles fiscales hace mas de diez años; desde que el consultor técnico don Omer Huet la recomendó al Presidente de la República, como única solucion hace tres, la idea ha ido haciendo su camino hasta imponerse actualmente a todos los espíritus, despues de dolorosa esperiencia.

Si el Gobierno no la hace suya i la convierte en breve en proyecto de lei, la hará suya i tomará la iniciativa el Parlamento.

No se puede ir contra la opinion de todo el mundo. Lo cuerdo es seguir esta opinion i servirla decididamente.

El Estado ha invertido mas de cien millones en ferrocarriles; gasta hoy mas de veinticinco en su explotacion, i al fin de cuentas ¿para qué?

Para lesionar gravemente los intereses del Estado, del comercio i de la industria con un servicio imposible, reconocido oficialmente por su direccion superior.

La paciéncia del país se ha agotado al fin i ha dicho: ¡Basta!

Adios, don Darío.—Su afm°. i S. S.

PEDRO LEON GONZALEZ.
Ingeniero.