

Sesion 38.^a extraordinaria en 3 de enero de 1916

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CHARME

Sumario

Se aprueba el proyecto que prorroga los efectos de la lei que establece la forma de pago de los derechos de esportacion.—El señor Barros Errázuriz pide que se oficie al señor Ministro de Instrucción Pública, solicitando diversos datos sobre testos de enseñanza i programas de estudio de instrucción secundaria.—Continúa la discusión jeneral del presupuesto de los ferrocarriles, i usa de la palabra el señor Claro.—Se suspende la sesión.—A segunda hora continúa la discusión del mismo presupuesto, i termina su discurso el señor Claro.—Usan de la palabra los señores Urrejola i Correa.—Se levanta la sesión.

Asistencia

Asistieron los señores:

Aldunate Solar Carlos	Lazcano Fernando
Alessandri Arturo	Mac Iver Enrique
Alessandri José Pedro	Montenegro Pedro N.
Barros E. Alfredo	Ochagavía Silvestre
Besa Arturo	Ovalle Abraham
Búrgos Gregorio	Reyes Vicente
Claro Solar Luis	Tocornal Ismael
Correa Ovalle Pedro	Urrutia Miguel
Echenique Joaquin	Urrejola Gonzalo
Figueroa Joaquin	Valdes Valdes Ismael
García de la H. Pedro	Valdes V. Francisco
Gatica Abraham	Varas Antonio
Guarello Anjel	Walker M. Joaquin

Derechos de esportacion

El señor **Charme** (Presidente).—Está sobre la Mesa un proyecto venido de la Cámara de

Diputados por el cual se prorroga la lei que establece la forma en que en que deben cobrarse los derechos de esportacion.

Si no hai inconveniente, se tratará este proyecto sobre tabla.

Acordado.

El señor Secretario da lectura a un oficio de la Cámara de Diputados con que remite aprobado el siguiente proyecto de lei:

«Artículo único.—Prorrógase hasta el 1.º de agosto de 1916 los efectos de la lei número 2,913, de 3 de agosto de 1914.»

El señor **Claro Solar**.—Convendria leer la lei a que se refiere el proyecto.

El señor **Secretario**.—La lei número 2,913 dice así:

«Artículo 1.º Durante el tiempo que resta del presente año, los derechos de esportacion se pagarán en buenas letras de cambio, a noventa dias vista, en moneda nacional de oro o en billetes, con el recargo correspondiente, para obtener dieciocho peniques por peso.

El Presidente de la República queda facultado para determinar la cantidad que se pagará en letras, en oro o en billetes i para fijar, semanalmente, el recargo con que se pagará la parte de billetes tomando por base el término medio del cambio internacional de la semana anterior.

Art. 2.º En caso de que no pudiera fijarse el recargo por no haber base para determinarlo, se pagarán los respectivos derechos con arreglo al último recargo.

Art. 3.º La presente lei comenzará a rejir desde la fecha de su publicacion en el *Diario Oficial*.

Sin debate i por asentimiento tácito, se dió por aprobado el proyecto en jeneral i en particular.

Peticion de datos

El señor **Barros Errazuriz**.—En días pasados pedí una nómina de los textos de enseñanza que se usan en los liceos fiscales. He revisado estos datos, i ahora me permito solicitar que se dirija oficio al Ministerio respectivo para que se sirva enviar una nómina de todos los textos aprobados por el Consejo de Instrucción Secundaria i Superior desde que empezó a rejir la lei de 9 de enero de 1879.

Deseo que se remita tambien un ejemplar del último programa aprobado por el Consejo para los ramos de que se toma exámen por el sistema antiguo, o bien las instrucciones o normas a que deben sujetarse las comisiones examinadoras, en caso de que no haya programa aprobado.

Mando a la Mesa una minuta que espresa los datos que deseo obtener.

El señor **Charne** (Presidente).—Ofrezco la palabra ántes de la órden del día.

Ofrezco la palabra.

Terminados los incidentes.

Si no hai oposicion, se enviará el oficio que solicita el señor Senador por Llanquihue a nombre de Su Señoría.

Acordado.

Presupuesto de los ferrocarriles

El señor **Charne** (Presidente).—Entrando a la órden del día, corresponde continuar la discusion jeneral del proyecto de presupuesto de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para 1916.

Puede continuar haciendo uso de la palabra el honorable Senador por Aconcagua señor **Claro Solar**.

El señor **Claro Solar**.—En la sesion anterior, señor Presidente, alcancé a ocuparme de uno de los puntos sobre los cuales deseaba llamar la atencion del Senado, el referente al personal de servicio de los ferrocarriles.

He creido dejar demostrado que con la práctica que ya tiene el Consejo de Administracion i la Direccion Jeneral, i con los estudios que han hecho i que siguen baciendo sobre las modificaciones que pueden introducirse en el personal a contrata i a jornal, hai acuerdo sobre un punto que es de sumo interes. Solo en la seccion de explotacion de los ferrocarriles, segun el jefe de esta seccion,—hecho reconocido en una sesion anterior por los honorables Senadores que son miembros del Consejo Directivo de los Ferrocarriles—hai un exceso de empleados de mas de quinientos. La cifra de

quinientos yo la acepto porque es la mas reducida i permite desde luego apreciar con claridad cómo este factor de los empleados en exceso tiene que influir en el desarrollo económico de la Empresa.

El término medio del sueldo de estos quinientos empleados es de tres mil pesos anuales por individuo; de manera que este solo capítulo, i por eso insisto en él, representa un mayor gasto de un millon i medio de pesos que tiene que gravitar sobre las tarifas de los ferrocarriles.

La lei exige que los ferrocarriles del Estado se costeen. Desde que se les daba autonomía, desde que se les entregaba una empresa de capital considerable, sin exijirse pago de intereses sobre este capital, era natural i hasta necesario que la lei exijiera a la Direccion que cuando ménos costeara los gastos ordinarios con las entradas. Por eso se consignó ese principio fundamental en la lei número 2,846, de 26 de enero de 1914, que en su artículo 35 dice testualmente lo que voi a leer:

«La Empresa atenderá, con sus propias entradas, a los gastos ordinarios de la administracion, i administrará como peculio propio en conformidad a esta lei, los sobrantes que puedan producir sus balances anuales.

Su presupuesto será independiente del presupuesto jeneral de la nacion, debiendo calcularse las tarifas sobre la base de que la Empresa pueda a lo ménos hacer todos sus gastos ordinarios con sus propias entradas. En el presupuesto de la nacion, solo figurarán las cantidades que por leyes especiales se hayan acordado a la Empresa como subvencion para mantener tarifas protectoras para ciertos artículos o para rejiones determinadas espresamente en la misma lei, o que estén destinadas a la adquisicion extraordinaria de equipo o a la ejecucion de obras nuevas para la estension de la Red i sus ramales i el incremento del tráfico.

Se considerarán como gastos ordinarios los que exija la Administracion, la explotacion del servicio i la conservacion i renovacion del material, instalaciones i existencias»

Este artículo es la base del servicio económico de la Empresa. Esta debe hacer los gastos ordinarios con las entradas, i para ello debe calcular las tarifas segun los gastos del servicio ordinario: la nacion solo acudirá con ausilios extraordinarios en los casos i con los objetos espresados en la parte que acabo de citar de la lei de 26 de enero de 1914.

Pero todos estos ausilios extraordinarios gravitan como deuda de la Empresa, que ella tiene que satisfacer.

Pues bien, la base de que las tarifas deban dar lo necesario para los gastos de la Empresa tenia que ser la determinante de las resoluciones del Consejo.

El estudio prolijo de la explotacion revela, como digo, que hai un exceso de uno i medio millon de pesos en sueldos de empleados inútiles solo en esa seccion. Esto ha tenido que influir en la aprobacion de las tarifas.

Yo no hago cargo al Consejo Directivo de la Empresa por haber aprobado tarifas que realmente han resultado talvez excesivas, porque para el Consejo debia primar la necesidad de saldar su presupuesto; mucho mas cuando se veia la marcha del ejercicio financiero del año 1914.

He hecho un estudio de la situacion financiera de la Empresa comparando sus propios datos con los que arroja la cuenta de inversion de los fondos fiscales, i he llegado a establecer algunos hechos sobre los cuales deseo llamar la atencion del Honorable Senado, pues ellos revelan una falta de correspondencia entre la contabilidad de la Empresa i la fiscal que, en realidad, no tiene explicacion. Pedí esa explicacion a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, i me envió datos explicativos de su contabilidad. En jeneral estas explicaciones son satisfactorias, es decir, dan contestacion a las preguntas hechas. El informe que he recibido del contador jefe de la Empresa termina con la siguiente frase: «Las explicaciones de estas manifiestas diferencias deberá darlas la Direccion Jeneral de Contabilidad, ya que la Empresa ignora los antecedentes que han servido de base a la citada oficina para operar en la forma que lo ha hecho.»

Para facilitar la comprension de mis honorables colegas sobre estos hechos, voi a contraer mis observaciones a puntos concretos. La cuenta de inversion de 1914 da como producto del tráfico de los ferrocarriles, —como entrada de la nacion, que naturalmente debemos suponer ingresada en caja— la cantidad de once millones setecientos ochenta i siete mil noventa i dos pesos cincuenta i un centavos, durante los meses de enero i febrero, en que no estuvo en vigor la lei 2,846, de 26 de enero de 1914.

Pues bien, las entradas reales de la Empresa en esos dos meses solo alcanzaron a once millones ciento veintiocho mil novecientos treinta i seis pesos noventa i seis centavos, lo que hace una menor entrada efectiva de seiscientos cincuenta i ocho mil ciento cincuenta i cinco pesos cincuenta i cinco centavos, que

no han ingresado en las arcas de los ferrocarriles.

Pero, admírese mas el señor Presidente, no solo hai este error, sino que tampoco entran en arcas fiscales los once millones ciento veintiocho mil novecientos treinta i seis pesos noventa i seis centavos que percibió en dinero efectivo la Empresa de los Ferrocarriles del Estado; pues las cosas ocurrieron de otra manera. La Empresa, durante los meses de enero i febrero, atendió a sus gastos con las entradas, que alcanzaron a siete millones quinientos treinta i nueve mil once pesos veintiocho centavos; pero, como los sueldos fijos de los empleados a contrata figuraban con cargo al presupuesto de la nacion, los gastos por este capitulo ascendieron a un millon cincuenta i seis mil quinientos cuarenta i nueve pesos sesenta i un centavos. Descontando de las entradas la diferencia de seis millones cuatrocientos ochenta i dos mil cuatrocientos sesenta i un pesos sesenta i un centavos, resulta un exceso de entradas de cuatro millones seiscientos cuarenta i seis mil setecientos setenta i cinco pesos veintinueve centavos. Esta cantidad fué la que efectivamente se enteró en la Tesorería Fiscal por la Administracion de la Empresa; mientras tanto, la Direccion de Contabilidad dice que se enteraron en arcas fiscales once millones setecientos ochenta i siete mil noventa i dos pesos cincuenta i un centavos.

En realidad, señor Presidente, los Ferrocarriles tampoco contribuyeron a las entradas de la nacion del año 1914, con esos cuatro millones seiscientos cuarenta i seis mil cuatrocientos setenta i cinco pesos veintinueve centavos, pues no solo rescataron este depósito, sino que obtuvieron del Fisco un auxilio sobre sus entradas del resto del año, para el pago de los gastos presupuestos, que alcanzó a diez millones trescientos un mil trescientos treinta i cinco pesos noventa i siete centavos. Ateniéndose a los datos de la Direccion de Contabilidad de los Ferrocarriles, que deben ser exactos, ese auxilio, no contemplado en lei alguna, excedió en cinco millones seiscientos cincuenta i cuatro mil ochocientos sesenta pesos sesenta i ocho centavos sobre la totalidad de las entradas del año, siendo de advertir que hai notables diferencias entre este dato i la cuenta de inversion de la Direccion de Contabilidad Fiscal. A esta cantidad, es necesario agregar setenta i siete mil setecientos treinta i nueve pesos noventa i nueve centavos que importaban los sueldos fijos de enero i febrero del personal de los ferrocarriles ais-

		Moneda corriente
lados que no aparecen ingresados a la Caja de la Empresa i que fueron pagados por el Fisco.	Partida	4. ^a Sueldos Red Central..... \$ 2.341,666 25
Con esta agregacion, el ausilio fiscal de que hablo llegó a..... \$ 5.732,600.67	»	5. ^a Sueldos ferrocarriles aislados..... 77,739 99
Agregando a esta cantidad los fondos concedidos por leyes especiales que alcanzaron a \$ 12.087,964.32 oro equivalentes a..... \$ 25.929,425.81 papel	»	9. ^a Bienales, etc... 1.267,004 97
I los ausilios en moneda corriente que ascienden a..... 1.831,532.31	»	10 Jornales, Red Central..... 3.569,041 95
Nos da un ausilio total de..... \$ 33.493,558.79	»	11 Jornales, ferrocarriles aislados..... 356,425 06
I como el Fisco habia pagado en sueldos de la Red Central la suma de..... 1.056,549.61	»	12 Gastos extraordinarios.... 326,288 30
el total de lo entregado por el Fisco, comprendiendo como he dicho los sueldos de los empleados de los ferrocarriles aislados por los meses de enero i febrero, ascendiendo a..... 34.472,368.30	»	13 Jubilaciones i pensiones.... 34,138 44
Ahora bien. La Empresa ha acreditado al Fisco, segun el balance de 31 de diciembre de 1914 la cantidad de..... 1.614,573.61		Total..... \$ 7.980,306 96
que corresponde al exceso de las tarifas; i, por lo tanto, descontando esta cantidad de la suma precedente, deberia quedar reduciendo el ausilio a..... 33.935,534.79		
		De manera, entónces, que tenemos:
		Total en moneda corriente.. \$ 7.980,306 96
		Inversion dada por los ferrocarriles..... 5.401,958 63
		Diferencia..... \$ 2.578,348 33
		¿Cómo puede resultar esta diferencia? ¿Qué ha hecho la Direccion de Contabilidad?
		Ha sumado la inversion con lo pagado, i así dice que el Fisco ha pagado por sueldos de la red central dos millones trescientos cuarenta i un mil seiscientos sesenta i seis pesos veinticinco centavos. He aquí la esplicacion que ha dado la contabilidad de los Ferrocarriles:
		«Si a la inversion dada por la Empresa..... \$ 1.056,549 61 se agregan los fondos recibidos de la Tesorería Fiscal, que ascendieron a..... 1.285,116 64
		tendremos la cantidad de... \$ 2.341,666 21
		valor que se da como inversion por la Direccion de Contabilidad. Imputó los sueldos de enero i febrero dos veces.»
		Yo queria, desde luego, dejar demostrado esto: la comparacion de los mismos gastos hechos por dos oficinas. La una, que es la técnica, la que hace efectivamente los gastos, la que manifiestamente ha tenido que saber lo que gastaba, dice: He gastado un millon cincuenta i seis mil quinientos cuarenta i nueve pesos sesenta i un centavos; i, mientras tanto, la Direccion de Contabilidad da como invertidos dos millones trescientos cuarenta i un

Pero no me parece que la suma de un millon seiscientos catorce mil quinientos setenta i tres pesos sesenta i un centavos haya ingresado en arcas fiscales; seguramente la Empresa guarda esta cantidad para descontar de ella los fletes con cargo al Fisco i los pasajes que decretan los Ministerios.

Este es el resultado que arrojan las cuentas de la Empresa.

¿Qué dice ahora la contabilidad fiscal? Segun esta cuenta, lo gastado con cargo al presupuesto fué lo siguiente:

mil seiscientos sesenta i seis pesos veinticinco centavos.

Gastos en oro.—Estos gastos, segun cuenta de inversion fiscal, ascendieron a cuatro millones seiscientos setenta i siete mil ciento sesenta i un pesos sesenta i seis centavos, i los Ferrocarriles dicen haber gastado cuatro millones cuatrocientos sesenta i nueve mil ochocientos cuarenta i un pesos setenta i seis centavos.

Los gastos en oro por leyes especiales, segun la Direccion de Contabilidad, ascendieron a doce millones treinta i ocho mil novecientos cuatro pesos treinta i dos centavos, i segun los Ferrocarriles a doce millones ochenta i siete mil novecientos sesenta i cuatro pesos treinta i dos centavos. De modo que tenemos una mayor inversion dada por la Empresa en el total, que asciende a dieciseis millones setecientos cincuenta i siete mil ochocientos seis pesos ocho centavos, de cuarenta i un mil seiscientos cincuenta pesos diez centavos; i, mientras tanto, en los gastos presupuestos hai una diferencia de siete mil trescientos i tantos pesos.

En el balance del año 14 la Empresa de los Ferrocarriles tuvo, naturalmente, que consultar el cumplimiento de la lei en su artículo 2.º de los transitorios. Este artículo dispuso que inmediatamente de promulgada la lei se haria una liquidacion final de las cuentas de la Empresa al 31 de diciembre del año 1913.

Dice la lei:

«Art. 2.º Inmediatamente de promulgada esta lei, se hará una liquidacion final de las cuentas de la Empresa al 31 de diciembre de 1913.

Se abonará a capital el valor segun inventarios de vias i edificios, equipo, maestranzas, muebles i enseres, maquinarias e instalaciones varias. En lo sucesivo no podrá abonarse a capital sino aquella parte de las inversiones hechas por la Empresa en obras nuevas o equipo que incrementen el capital de primer establecimiento.

Se abonará a fondo de explotacion el valor segun inventario, de las existencias de carbon, diamantes, rieles, material de maestranzas i almacenes.

Se abonará a obligaciones por pagar el valor de las deudas pendientes de la Empresa i se cargará a obligaciones por cobrar el valor de los créditos reales, a juicio del Consejo de Administracion, que tenga la Empresa a su favor.

Serán saldadas por ganancias i pérdidas las cuentas que no representen valores efectivos.»

¿I cómo ha ejecutado la Direccion de los

Ferrocarriles esta disposicion de la lei? Segun la memoria del año 13, la cuenta de capital ascendia el 31 de diciembre del año 12 a quinientos veintisiete millones cuatrocientos veinticinco mil doscientos setenta pesos.

Se castigaron distintas partidas por la Direccion para dar cumplimiento a este artículo 2.º por valor de ciento dieciseis millones novecientos ochenta i seis mil ochocientos ochenta i nueve pesos setenta i siete centavos i entónces el saldo quedó reducido a cuatrocientos diez millones cuatrocientos treinta i ocho mil trescientos ochenta i nueve pesos treinta i seis centavos.

En realidad el movimiento de la cuenta de capital habia sido el año 13 el siguiente:

Saldo de la cuenta el 31 de diciembre de 1913, quinientos veintisiete millones cuatrocientos veinticinco mil doscientos setenta i nueve pesos tres centavos; mas distintas cuentas que aumentan este capital en ochenta i tres millones trescientos cincuenta i ocho mil setecientos pesos cuatro centavos. Llega así el capital a ascender a seiscientos diez millones setecientos ochenta i tres mil novecientos setenta i nueve pesos diecisiete centavos.

Se cargan a esta cuenta diversos saldos, entre ellos vias i obras, trescientos trece mil ochocientos cuarenta pesos ochenta i seis centavos; equipo, diez millones ciento treinta i seis mil cuatrocientos ochenta pesos veintidos centavos; ministerios, tres millones quinientos ochenta i cinco mil quinientos ochenta i cinco pesos setenta i siete centavos.

I siguiendo, al final viene la partida de pérdidas en la explotacion del año 13 que ascendia a la suma de doce millones doscientos veintin mil novecientos cincuenta i un pesos.

De modo, que se carga a la cuenta de capital, la pérdida que habia dejado el servicio de los ferrocarriles en el año 13.

De esta manera se llega a producir el saldo que aparece en el balance como capital con que inició sus operaciones el 1.º de enero de 1914, ascendente a la suma de cuatrocientos diez millones i medio de pesos redondos.

Era de creer que esto fuera definitivo, que la cuenta de capital que reconocia la Empresa haber recibido despues de este castigo, que llega necesariamente a la suma de cuatrocientos diez millones ya seria inalterable, mucho mas, desde que se habian cargado algunas partidas de consideracion.

Efectivamente, el castigo de diez millones de pesos en equipo, aunque no tengo detalles para apreciarlo, así al bulto me parece que es un castigo considerable. Siguiendo así, en mi

poco tiempo desaparecería el capital de la Empresa.

Segun el balance de 31 de diciembre de 1914, el capital de la Empresa queda reducido a cuatrocientos nueve millones doscientos siete mil trescientos siete pesos noventa i ocho centavos. ¿De qué manera? Castigando la cuenta de capital en diecisiete millones setecientos cuarenta i siete mil quinientos ochenta i tres pesos trece centavos.

En la Memoria del Departamento de Contabilidad de los Ferrocarriles correspondiente al año 1914 se dice en la página 8:

«Resultado del ejercicio:

Pérdidas que se rebajarían del capital, como sigue:

Complementario de primer establecimiento.....	\$ 2.661,108 95
Del fondo de explotación...	15.086,474 18
Total.....	\$ 17.747,583 13

En la página 7 dice la misma Memoria:

Capitales:

De primer establecimiento:

Primitivo.....	\$ 397.341,603 45
Complementario.....	11.865,704 53
	\$ 409.207,307 98

De explotación:

Primitivo.....	\$ 13.096,785 91
Complementario.....	26,669,051 95
	39.765,837 86
Total.....	\$ 448.973,143 84

Pues bien, señor Presidente, yo creo que la Empresa no debe seguir aplicando a castigo de capital las diferencias entre las entradas i los gastos, porque la disposición del artículo 35 que he leído obliga a la Empresa a hacer sus gastos con las entradas.

No cabe dentro del criterio de la lei, que puedan cargarse esos fondos a la cuenta de capital, sino que deben ir a los fondos de reserva; siendo de advertir que la cuenta de capital se encuentra reducida en una forma que no corresponde a lo que en realidad debería ser.

Llego a la cuestion relacionada con las tarifas, respecto de las cuales el honorable Senador por Santiago ha llamado justamente la atención, por la manera cómo se han hecho.

A mi vez, voy a decir dos palabras sobre este punto, acerca del cual estando de acuerdo con mi honorable colega que acabo de nombrar en cuanto a la inteligencia que da a lo dispuesto por el artículo 54 de la lei de ferrocarriles, no estoy de acuerdo, sin embargo, en una observacion que hacia Su Señoría por la cual creo que no hai justicia para hacer cargos a la Direccion de los ferrocarriles.

Cuando se dictó esta lei, los ferrocarriles del Estado estaban bajo el régimen jeneral de todas las reparticiones fiscales, de manera que los gastos que allí se hacian se atendian con fondos jenerales de la nacion, sin que las tarifas tuvieran relacion alguna con tales gastos. De esta suerte, si las entradas no alcanzaban a cubrir los gastos, el déficit se satisfacía con otros fondos públicos, i esto influjia, naturalmente en el erario jeneral de la nacion, déficit que ha llegado a quince o veinte millones de pesos al año.

El señor **Mac Iver**.—I a setenta i a ochenta tambien.

El señor **Claro Solar**.—Como acabo de decirlo, la diferencia que habia entre las entradas i los gastos de la Empresa se saldaba con fondos jenerales de la nacion.

Vino la última lei de ferrocarriles i allí se establece que la nacion no saldará mas los déficit de la Empresa, que ésta debe nivelar sus gastos con sus entradas i formar las tarifas en oro a la vez que hacer sus pagos en oro.

Ahora bien, ¿a qué oro se habrá referido el artículo 54 de dicha lei? No necesito hacer de nuevo la demostracion que hizo nuestro honorable colega el señor Senador por Santiago en la sesion anterior.

Si una lei de la República dice que la Empresa de los Ferrocarriles debe formar sus inventarios i cobrar sus servicios en oro, no ha podido referirse a otro oro que a la moneda de dieciocho peniques existente en el pais. Esto es evidente, puesto que la lei contempla el caso en que haya recargo, i como lo manifestó el señor Senador por Santiago, dice que el recargo se determinará segun el término medio del premio del oro fijado por el Presidente de la República para el cobro de los derechos de internacion en el último trimestre. Es claro que el lejislador previó que habria una diferencia entre la moneda de oro i la moneda corriente, exactamente como ocurre con el pago de los derechos de inter-

nacion. En efecto, esos derechos están fijados en oro; pero como se pagan en moneda corriente, semanalmente se fija el recargo; i las fluctuaciones del cambio son tales, que si se fijara el recargo mes a mes, no corresponderia a la realidad de las cosas.

Agrega la lei: «El promedio del oro se redondeará al quilato superior. Las alteraciones de las tarifas se harán a razon de cinco o diez por ciento, segun corresponda, i serán sometidas a la aprobacion del Presidente de la República.

Los aumentos i reducciones de tarifas de fletes i pasajes, así como la cuota de recargo sobre la moneda corriente, se harán saber al público por medio de avisos en las estaciones. Los aumentos de tarifas se avisarán tambien por avisos publicados en los diarios i por carteles fijados en las estaciones con tres meses de anticipacion, a lo ménos.»

Respecto a las dos disposiciones anteriores, estoy de acuerdo con el honorable Senador por Santiago en que el recargo es el que fija la lei; pero no estoy de acuerdo con Su Señoría sobre la interpretacion o aplicacion que le ha dado a la última parte de esta disposicion. El decreto que aprueba las tarifas que ha cobrado la Empresa en el año 1914, no han sido publicados en el *Boletín de las Leyes*, el cual no publica inmediatamente nada de lo que realmente interesa. Naturalmente, esas tarifas son distintas de las que habia ántes, i la base de ellas es tambien distinta, como lo manifestó con grande elocuencia el honorable Senador por Santiago, quien exhibió los detalles de esas diferencias con mucha claridad. Hai tarifas en las cuales el aumento llega hasta mil por ciento comparativamente al mismo ramo de mercaderías. Pero yo creo que la lei, al independizar a la Empresa i al autorizarla para cobrar sus tarifas en oro sobre la base de que le den lo necesario para cubrir sus gastos, no podria exigirle que aplicara la última parte del inciso 1.º del artículo 54 porque, en este caso, no habria podido la Empresa formar tarifas que le permitieran saldar esos gastos.

El señor **Charme** (Presidente).—Como ha llegado la hora, quedará Su Señoría con la palabra.

Se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Présupuesto de la Empresa de los Ferrocarriles

El señor **Charme** (Presidente).—Continúa la sesion.

Puede usar de la palabra el honorable Senador por Aconcagua.

El señor **Ciuro Solar**.—Como decia hace poco, señor Presidente, yo estimo que la última parte del inciso 1.º del artículo 54 de la lei sobre re-organizacion de los ferrocarriles, no debe aplicarse a las tarifas primeramente preparadas por la Administracion. La lei le habia dado a la Empresa autonomia propia, la direccion del servicio, en la intelijencia de que las entradas debian ser calculadas de manera que dieran lo necesario para pagar los gastos ordinarios de la explotacion. Naturalmente, si por un lado se exigia a la Direccion que estableciera tarifas que correspondieran al propósito de suprimir el déficit,—déficit que, como hemos visto, era al rededor de veinte millones de pesos anuales,—i por otro lado se le exigia que las tarifas fueran fijadas en una moneda distinta de la existente, es claro que se le imponia el deber de formar tarifas nuevas, tarifas que yo llamaria iniciales, desde que con ellas se iba a iniciar la vida de la Empresa recientemente reorganizada.

Es a estas tarifas iniciales a las que se aplica la última parte del inciso 1.º del artículo 54, relativa a la alteracion de las tarifas. Segun ese artículo, las alteraciones no pueden hacerse sino por graduaciones de cinco a diez por ciento, segun corresponda, i serán sometidas a la aprobacion del Presidente de la República.

Las palabras «segun corresponda», están manifestando que, en concepto de la lei, las alteraciones debian hacerse segun fuera la base adoptada i hasta obtenerse una unidad divisible; por eso la lei estableció la graduacion de cinco a diez por ciento.

Habria sido absurdo que la lei le hubiera dicho a la Direccion: usted tiene autonomia i debe costear sus gastos con sus entradas; pero, no puede alzar sus tarifas en mas de un diez por ciento. Esas tarifas eran anticuadas, i no habrian permitido equilibrar el presupuesto aun cuando hubieran sido aumentadas en algo mas del diez por ciento. De modo que, a mi juicio, no han estralimitado sus facultades la Direccion Jeneral ni el Consejo Directivo de los Ferrocarriles al dictar las nuevas tarifas; porque, si la lei hubiera limitado la accion del Consejo, lo habria colocado en una situacion insoluble, por cuanto, mientras por un lado debia atender a los gastos de la Empresa, por otro se le impedia alzar las tarifas en la proporcion necesaria para equilibrar su presupuesto.

Es cierto que el ejercicio de esta facultad dada al Consejo i a la Direccion de los Fe-

rocarriles debía influir considerablemente en la estimacion i estudio que debió hacerse de los gastos que era preciso satisfacer.

Como acabo de manifestarlo, en esta materia hai mucho que hacer todavía. I a este respecto, he declarado en honor de la verdad i del Consejo, que éste no ha dejado ni por un instante de preocuparse de este asunto i ha demostrado decidido empeño en normalizar la administracion hasta dejarla en condiciones satisfactorias.

Yo no dudo de que con el conocimiento que ya tiene el Consejo, con el estudio que continuará haciendo sobre esta materia, con la esperiencia que tiene de la aplicacion de las actuales tarifas i de las dificultades a que puede dar oríjen la clasificacion que se ha hecho de algunas mercaderías, i de la conveniencia de hacer modificaciones, irá poco a poco modificando las tarifas en conformidad a la disposicion de la lei, que establece que una parte de las utilidades debe destinarse a la modificacion de las tarifas. Por eso me abstengo de hacer proposicion alguna respecto de las tarifas ferroviarias.

Reconozco, repito, que las tarifas debieron ser fijadas en moneda de dieciocho peniques, porque esta es la moneda legal de oro en el pais; pero se me ha esplicado por qué el Consejo se encontró en la necesidad imprescindible de establecer las nuevas tarifas como único medio de saldar los gastos con las entradas. Es cierto que con esto se ha establecido una moneda que ántes no teníamos; pero ésto no es raro, porque en nuestro pais la moneda cambia de valor todos los dias. Nuestra moneda legal de oro es de dieciocho peniques, aunque existe tambien la de doce peniques, puesto que por cada doce peniques que se deposite en arcas fiscales puede retirarse un peso en papel-moneda.

El señor Valdes Vergara.—Hai un error en la manera de decir las cosas, señor Senador, cuando se habla de moneda de diez peniques. La realidad es otra: las tarifas se han fijado en moneda corriente al tipo de diez peniques.

El señor Claro Solar.—La Empresa ha fijado el tipo de diez peniques porque éste era el valor de la moneda corriente cuando se establecieron las nuevas tarifas, i a fin de calcular sobre base mas o ménos exacta el monto de las entradas con que debía hacer frente a sus gastos. Pero, como desde que se dictó la medida el cambio ha estado bajo ese tipo, la misma Empresa ha resuelto recargar mensualmente las tarifas en un tanto por ciento

proporcional a la baja del cambio respecto de ese tipo. Esto esplica por qué la moneda de las tarifas es de diez peniques.

Pero, en fin, no doi mucha importancia práctica a este punto de la moneda en que están fijadas las tarifas. En mi concepto, tiene mayor importancia la circunstancia de que la Empresa cuente siempre con los recursos necesarios para hacer sus gastos con estricta economía i que le quede un sobrante que le permita ir modificando la situacion.

Poco despues que se dictó la lei de reorganizacion de los Ferrocarriles el Congreso despachó otras leyes que concedian auxilios extraordinarios a la Empresa, con el objeto de colocarla en situacion de poder hacer su servicio en condiciones normales; se reconoció ademas la necesidad de hacer considerables gastos en la ejecucion de obras nuevas. Pero, como en todo caso ese dinero habria de gravar para el futuro a la Empresa, me parece que ésta haria bien en no recibirlo i ejecutar esas obras con el exceso de las entradas sobre los gastos.

Por esto creo que las tarifas deben dejar a la Empresa en condiciones de obtener utilidades. La cuestion principal es disminuir los gastos, sobre todo en las secciones o ramos en que a la simple vista hai exceso de gastos. Es a este punto hácia el cual he querido por mi parte llamar la atencion al provocar este debate.

No me parece que seria prudente demorar mas la aprobacion del presupuesto de la Empresa. Los pequeños inconvenientes que puedan tener las actuales tarifas pueden ser subsanados en el curso del año. Por lo demas, estoy cierto de que el Consejo se anticipará a hacer en las tarifas las modificaciones que la esperiencia le aconseje, sobre todo cuando, modificando la situacion actual de gastos, si se le dan los medios, vea que no hai necesidad de mantener en algunos ramos las tarifas actuales i que pueden ellas ser reducidas en forma de facilitar aun mas el servicio de los ferrocarriles.

Por eso me voi a limitar, en la discusion particular, a hacer la indicacion que anuncié en la sesion anterior para establecer, o mas bien, para reproducir la disposicion transitoria de la lei número 2,846, que permite dar una gratificacion a los empleados de los ferrocarriles que quedaren sin ocupacion por supresiones de puestos.

Creo que éste es, en realidad, el punto culminante de las dificultades que tiene la Em-

presa: un personal excesivo en algunos casos, deficiente i sin la competencia necesaria siquiera en otros, i que no puede remover, por que seria lanzar a la calle a empleados que tienen largos años de servicio.

Si se agrega un artículo al proyecto de lei de presupuestos de la Empresa, estableciendo esta facultad se habrá dado a los Ferrocarriles del Estado el medio de salvar en parte esos inconvenientes.

Paso a la Mesa mi proposicion para que, a su tiempo, sea tomada en consideracion.

El señor **Urrejola**.—Yo, señor Presidente, he tomado muy en cuenta las observaciones formuladas por el honorable Senador de Santiago, señor Valdes Vergara, en el curso de este debate.

No han podido ménos que hacerme profunda impresion los datos que el señor Senador ha traído al Senado, sobre la manera cómo se ha aplicado la lei i cómo se ha desempeñado la Direccion de los Ferrocarriles durante el último tiempo, como tambien sobre el efecto desastroso que ha producido la aplicacion de las nuevas tarifas en el movimiento de carga i pasajeros.

No voy a referirme a las muy nutridas consideraciones que ha espuesto el honorable Senador de Santiago, sino únicamente a las que tienen relacion con las tarifas.

En el mes de agosto del año pasado, cuando recién se habia dictado el decreto supremo que aprobaba las tarifas acordadas por el Consejo de los Ferrocarriles, inicié una serie de observaciones tendientes a manifestar la inconveniencia de ciertos renglones de estas tarifas.

Entré a detallar el monto del porcentaje de los aumentos que las nuevas tarifas representan para los pasajeros i para la carga; me referí en el primer momento a las diversas clasificaciones nuevas que la Direccion de los Ferrocarriles i el Consejo, con la aprobacion del Gobierno, habian hecho sobre diversas mercaderías destinadas, algunas de ellas, a transitar en gran escala por el país.

Quise que el señor Ministro, que en aquella época era el señor Zañartu, modificara el decreto, i si no cabia ya la modificacion, que llamara, por lo ménos, la atencion del Consejo hácia la conveniencia de cambiar la clasificacion de ciertos artículos, principalmente la de las harinas con relacion a la de los trigos.

Me referí tambien a varios productos de la industria maderera, por ejemplo, a las tablas en bulto para construir cajones, que son des-

perdicios que se pierden en los aserraderos, si no vienen al norte, para ser aprovechados en la construccion de cajones en muchos centros industriales.

Esta medida tenia un efecto comercial bastante grave para los productores de maderas i obtuve que el Consejo modificara su acuerdo, colocando este producto en la categoría en que estaba antiguamente; pero fué desgraciado en mis observaciones dirigidas al señor Ministro de aquella época i a los Ministros que le siguieron, especialmente al señor Garcés, referentes a la conveniencia de modificar el decreto que fijaba las nuevas tarifas i en pedir al Consejo que modificara su acuerdo en lo referente a la clasificacion de las harinas con respecto a los trigos.

Probé hasta el cansancio que estas tarifas siempre habian sido iguales en Chile, i que esto tendia a impedir que se pudiera especular por los industriales de las zonas donde hubiera escasez de una de las mercaderías, con perjuicio de los consumidores; esos productores alzarían el precio, penetrados de que era imposible que los fabricantes de harinas del sur pudieran competir en los mercados del norte.

Manifesté que no solo en Chile las tarifas habian sido siempre iguales, sino que el mismo principio existia en casi todos los países del mundo. Traje aquí los datos referentes a las tarifas vijentes en Francia, Inglaterra, Rusia, Holanda, etc. Pero, como digo, mis observaciones cayeron entónces en el vacío.

Posteriormente, volví a ocuparme del mismo asunto, i me referí a todas las partes de las tarifas; manifesté que en las siete clasificaciones en que se divide la carga de los Ferrocarriles, se alzaban los fletes en condiciones tan enormes, que ese aumento estaba destinado a influir notablemente en el movimiento comercial e industrial. Las tarifas de los ferrocarriles son algo tan serio, que deben ser sagradas aquí como en todos los países del mundo. Si suben rápidamente en un veinte, veinticinco o ciento por ciento, pueden influir en los negocios i malograrlos completamente, pueden herir a industrias establecidas sobre la base de tarifas prudentes.

En las observaciones que hice posteriormente, ante el Senado, tuve ocasion de manifestar que las tarifas, léjos de ser aumentadas en veinte por ciento, como decia el decreto supremo que en conformidad a la lei se dictó i como decian los avisos colocados en las estaciones, habian sido aumentadas en una proporcion tan grande i desigual como lo va a ver el Senado.

TARIFAS DE CARGA JENERAL POR TONELADA EN
CARRO COMPLETO A DIEZ PENIQUES I SIN RE-
CARGO POR PREMIO DEL ORO

Para 100 kilómetros

Categorías	Flete actual	Flete anterior	Aumento
1. ^a	\$ 20.90	\$ 14.90	40 %
2. ^a	17.60	12.40	42 »
3. ^a	14	9.90	41 »
4. ^a	10.60	7.70	38 »
5. ^a	8	5.80	38 »
6. ^a	6.50	3.90	66 »
7. ^a	5.80	2.50	132 »

Para 500 kilómetros

Categorías	Flete actual	Flete anterior	Aumento
1. ^a	\$ 66.40	\$ 58.50	14 %
2. ^a	54.60	48.80	12 »
3. ^a	45	39	15 »
4. ^a	35.10	30.30	16 »
5. ^a	27	22.50	20 »
6. ^a	20	15.50	28 »
7. ^a	16.70	9.80	70 »

Esta distancia de quinientos kilómetros es la que ha sido favorecida con el recargo mas suave, i es precisamente la que corresponde a artículos que no son alimenticios, que corresponden a la primera, segunda, tercera i cuarta categorías.

Para 1,000 kilómetros

Categorías	Flete actual	Flete anterior	Aumento
1. ^a	\$ 103.90	\$ 78	36 %
2. ^a	87.10	65	34 »
3. ^a	72	52	38 »
4. ^a	56.90	40.30	41 »
5. ^a	42.70	29.90	43 »
6. ^a	30.60	20.80	47 »
7. ^a	25.30	18	95 »

Con estas cifras yo creía comprobar que las tarifas de los ferrocarriles, que ya eran suficientemente altas, al revés de lo que se dice jeneralmente, habian sido aumentadas desproporcionalmente i sin haberse notificado convenientemente al público de semejante medida.

El cambio de tarifas se anunció en los diarios i en carteles puestos en las estaciones con el siguiente aviso:

«Se avisa al público que, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 54 de la lei de reorganización de los ferrocarriles, el Consejo de Administración ha acordado, en virtud de la autorización que le confiere el artículo 8.º de la misma lei, modificar las bases de las tarifas de transporte vijentes.

Las modificaciones son variables i representan próximamente (aproximadamente se ha querido decir, sin duda alguna) un veinte por ciento de recargo sobre las tarifas de pasajeros en uso. El transporte de equipajes ha sido mejorado en beneficio del público i no representa en conjunto una alza en las entradas anuales.

El recargo sobre los fletes de carga representará aproximadamente un aumento de veinticinco por ciento sobre las entradas debidas a este ramo.

El nuevo plan de tarifas empezará a aplicarse desde el 10 de noviembre próximo.

Santiago, 5 de agosto de 1914.—*El Director Jeneral.*»

No tuve entónces a la vista el testo mismo de la lei, i solo hice observaciones fundamentales sobre la infracción, por parte de la Dirección de los Ferrocarriles, de la disposición del inciso tercero del artículo 54, al que se han reducido las observaciones de los honorables Senadores por Santiago i Acacagua.

Ese inciso dice:

«Los aumentos i reducciones de tarifas de fletes i pasajes, así como la cuota de recargo sobre la moneda corriente, se harán saber al público por medio de avisos en las estaciones. Los aumentos de tarifas se avisarán tambien por avisos publicados en los diarios i por carteles fijados en las estaciones con tres meses de anticipación a lo ménos.»

Entónces me referí solamente a este inciso segundo del referido artículo 54, porque, lo confesaré, no tenía presente lo dispuesto en el inciso primero.

Manifesté en aquella ocasion que, si la lei disponía que, para que se cumpliera con ella, era indispensable que el alza de las tarifas se pusiera en conocimiento del público por medio de carteles colocados en las estaciones i publicados en los diarios, espresándose la proporción del aumento, era evidente que el público tenia derecho a que no se le explotase con un porcentaje de aumento mayor que el anunciado.

La lei ordena que se hagan estos anuncios con tres meses de anticipación. ¿Por qué? Porque quiere que todos los agricultores, los industriales, los comerciantes sepan perfectamente bien a cuánto va a ascender el recargo

que ha de experimentar el flete de sus productos con los aumentos de tarifas que acuerde la Direccion de la Empresa de los Ferrocarriles.

En el caso a que me refiero este recargo, en vez de ser de veinticinco por ciento para las tarifas de la carga i de veinte por ciento para las de pasajeros, resultó ser de ochenta i ciento por ciento para estas últimas i doscientos por ciento para las primeras.

¿Puede decirse, entónces, que las tarifas que hoy rijen en la Empresa de los Ferrocarriles son lejitimas? No son lejitimas. Así lo demostré en ocasion pasada con bastante insistencia; pero ahora que he oido las observaciones del honorable Senador por Santiago respecto a estas disposiciones del artículo 54, veo que se agrava considerablemente la cuestion.

El citado artículo 54 dice:

«Art. 54. La Empresa formará los inventarios de sus bienes i cobrará sus servicios en oro. El recargo que corresponde se determinará segun el término medio del premio del oro fijado por el Presidente de la República para el cobro de los derechos de internacion en el último trimestre. El promedio del premio del oro se redondeará al quinto superior. Las alteraciones de las tarifas se harán a razon de cinco o diez por ciento segun corresponda i serán sometidas a la aprobacion del Presidente de la República».

De manera que hai aquí dos deficiencias que muy justificadamente ha anotado el honorable Senador por Santiago, quien desea que las tarifas sean fijadas en oro de dieciocho peniques. ¿Qué dificultad habria habido para reducir a peniques las tarifas que rijen hasta noviembre de 1914 i dividir el resultado por dieciocho para tener las tarifas fijadas en moneda de dieciocho peniques? Si todavía esas tarifas hubieran sido demasiado bajas, fácil habria sido recargarlas de diez en diez por ciento hasta obtener las entradas necesarias.

Un recargo de diez por ciento habria sido mas o ménos igual al anunciado en los carteles puestos en las estaciones.

Pero no hai para que considerar si habria bastado o nó ese aumento, desde que el Consejo tenia facultad para hacer esto cada tres o cuatro meses. ¿Por qué no empezó por cumplir con este precepto que, a mi juicio, es claro i terminante? Si no tenia suficiente con un diez por ciento, podia acordar otro diez por ciento tres o cuatro meses despues, i otro diez por ciento seis meses mas tarde; no habia ninguna dificultad material para que la lei se hubiese cumplido de acuerdo con su letra.

De manera que era fuadado el cargo que yo hacia con respecto al aviso que se puso en

las estaciones en conformidad a la lei. Era necesario que se cumpliera con el precepto establecido en el artículo 54 de la lei, es decir, que era verdad lo que anunciaba el aviso puesto en las estaciones.

Si en lugar de veinticinco por ciento, el alza ha sido de ciento por ciento ¿podria el Senado considerar lejitima esa alza de tarifas?

Creo que si los señores Senadores tuviesen por delante un proyecto de acuerdo, o una indicacion a la lei que se discute, en que se estableciera que las tarifas que rijen actualmente no son lejitimas, no se negaria ninguno a confirmarlo con su veto.

El honorable Ministro de Industria, cuando concluia mis observaciones, a fines de las sesiones ordinarias del año en curso, manifestó que estaba tan acorde con la jeneralidad de ellas que ya habia iniciado la redaccion de una nota del Consejo, en la cual manifestaria la conveniencia de que se estudiara de nuevo la tarificacion de la carga i pasajes por los ferrocarriles.

Cumpliendo lo que habia prometido, dirijió al Consejo de Ferrocarriles una nota, en la cual se hacia eco de muchas de las observaciones que yo habia formulado en el Senado i que concluia con las siguientes observaciones:

«Ann cuando el Ministerio se complace en reconocer el interes con que el Consejo ha considerado las diversas cuestiones relacionadas con la aplicacion de las nuevas tarifas, creo, en vista de las consideraciones espuestas, que este asunto no ha llegado aun a una situacion definitiva i que el interes de la Empresa, por una parte, i los intereses del país, por otra, exigen un estudio completo i de conjunto de esta importante medida, máxime si se considera que las numerosas modificaciones que ya han sufrido las tarifas han alterado el plan defiaitivo.

Espera, en consecuencia, el infrascripto que usted habrá de recabar del Consejo una resolucion que permita armonizar los intereses de la Empresa con los de las diversas industrias i los del público en jeneral.

Al efecto, es conveniente que el Consejo considere muy especialmente la fórmula insinuada en el Congreso de cobrar las tarifas antiguas con el recargo necesario para que pueda hacer sus gastos con sus entradas.»

La misma insinuacion que figura en este último acápite la formulé yo en el Senado, diciendo:

¿Por qué el Consejo de los Ferrocarriles en lugar de proceder a cambiar la base en que se desarrollan las industrias de este país, variando la clasificacion de ciertos artículos en rela-

cion a otros, como la clasificacion de las harinas con respecto de los trigos, situacion que venia a favorecer a determinados productores, i en lugar de hacer esta obra que afecta a tantos intereses lejitimamente establecidos, no procede a procurarse una mayor entrada, la necesaria para salvar el déficit que ha azotado a la Empresa durante algunos años, aumentando a todos por parejo en un tanto por ciento las tarifas vijentes?

Recuerdo que cuando me ocupaba de esta alza inconveniente de las tarifas insinué tambien la idea de que se aumentaran todas por parejo en un veinticinco por ciento, con lo cual habria aumentado tambien sus entradas en veinte o veinticinco millones de pesos, sin perturbar las industrias con favores para unas en desmedro de las otras.

La harina fué el artículo que mereció la mayor saña (lamémosla así) de la Direccion de los Ferrocarriles, porque fué objeto del ataque mas crudo que recibiera produccion alguna nacional con las nuevas tarifas.

Voi a hacer un pequeño resúmen.

Segun la nueva tarifa vijente desde el 14 de noviembre de 1914, el aumento del flete en las harinas, en carro completo i por tonelada, con tarifa de diez peniques, sin recargo por premio del oro:

En 50 kilómetros

Hoi	Antes	Recargo
\$ 4.60	\$ 2.10	120 ⁰ / ₀

En 100 kilómetros

Hoi	Antes	Recargo
\$ 8	\$ 3.90	105 ⁰ / ₀

En 250 kilómetros

Hoi	Antes	Recargo
\$ 16	\$ 9.10	76 ⁰ / ₀

En 500 kilómetros

Hoi	Antes	Recargo
\$ 27	\$ 15.60	73 ⁰ / ₀

En 750 kilómetros

Hoi	Antes	Recargo
\$ 35.20	\$ 19.50	80 ⁰ / ₀

En 1000 kilómetros

Hoi	Antes	Recargo
\$ 42.70	\$ 20.80	105 ⁰ / ₀

Si de las tarifas para harinas por tonelada i carro completo pasamos a las que pagan por sobornal, es decir, cuando trafica por el ferrocarril una carga menor que la que corresponde a un carro de diez o veinte toneladas, el recargo es el siguiente: En cincuenta kilómetros se paga hoy \$ 9.4; ántes se pagaba \$ 2.9; recargo, doscientos veinticuatro por ciento. En cien kilómetros, se paga hoy \$ 13.6; se pagaba ántes \$ 5.8; recargo, el ciento treinta i cuatro por ciento.

Basta enunciar estos recargos de doscientos veinticuatro i ciento treinta i cuatro por ciento, para el artículo mas elemental de la vida, la harina, artículo que no ha sido supeditado en cuanto al recargo sufrido en los trasportes de carga por ninguna otra mercadería, para que se vea cómo se ha cumplido con el artículo 54 de la lei, que prescribe, en primer lugar, que los aumentos serán del cinco a diez por ciento, i en segundo lugar, que estos aumentos se avisen al público por los diarios i por carteles puestos en las estaciones, con la garantía que para la carga el aumento será de un veinticinco por ciento.

Pero, sin entrar en detalle sobre las observaciones hechas por el señor Senador por Santiago, no puedo ménos de referirme a un cargo formulado por Su Señoría.

El honorable señor Valdes Vergara ha hecho cargos muy justificados, a mi juicio, a la Empresa de los Ferrocarriles, entendiendo por tal a la Direccion, por una parte, al Consejo, por otra, i al Gobierno, en último término, que es el que tiene mayor responsabilidad que nadie, porque es el que da su aprocabion a todo.

El señor Senador empezó por referirse al réjimen de economías, i concluyó ocupándose de las tarifas, que calificó de desastrosas. Dijo a este respecto Su Señoría: las causas del déficit de la Empresa, el orjén de este desgobierno, de esta falta de prudencia i de cautela, se halla en la Direccion del ramo, que está en manos de una persona que es mas apta para ser gobernada que para gobernar. Como las observaciones mas duras i mas formidables del honorable Senador se refirieron a las tarifas, i como en seguida espresó Su Señoría cierta apreciacion sobre el mas alto funcionario de la Empresa, yo debo decir que el señor Guzman no fué autor de ese cambio de tarifas; quien presentó las nuevas tarifas al Consejo fué el funcionario que estaba a cargo de la direccion durante el tiempo que el señor Guzman desempeñaba un puesto en la Comision de Puertos.

Las tarifas fueron presentadas al Consejo de los Ferrocarriles, entiendo que en el mes de junio del año pasado, i entónces hacia algunos meses ya que el señor Guzman estaba fuera de la Direccion.

Pero yo no quiero hacer cargos a nadie. Creo que en este asunto de las tarifas, si hai errores, ellos han sido cometidos por todos.

La Direccion de los Ferrocarriles es en realidad una especie de Gobierno; el director es un verdadero Presidente de la República, que tiene Ministros, o sea jefes de seccion, los cuales presentan los proyectos que han estudiado. El director, tratándose de tarifas, es un simple tramitador entre el jefe de la Seccion de Transportes, que es el que las elabora, i el Consejo, que es el cuerpo que debe estudiarlas.

De manera que la responsabilidad está muy diluida.

I por último, como ya he dicho, para mí, el mas responsable es el Gobierno, los Ministros de Estado, que no deben nunca poner su firma al pié de un decreto de tan trascendental importancia sin darse cuenta de lo que firman.

Pero no es mi ánimo impedir que se apruebe el proyecto, de modo que me limito a las observaciones que me ha oído el Senado.

El señor **Correa**.—En realidad, quien debe contestar las observaciones de todo jénero i de mucha importancia que se han hecho sobre la marcha de los Ferrocarriles del Estado, debería ser el Ministro del ramo, pero la situacion en que nos encontramos, hace imposible que el señor Ministro se presente al Senado a dar las esplicaciones necesarias.

Ademas, el actual Ministro acaba de llegar a ese Departamento, de manera que probablemente tendria que acudir al Consejo en busca de informaciones para dar las respuestas necesarias.

Pero la circunstancia ocasional de encontrarse en estos bancos algunos Senadores que por un motivo u otro son miembros del Consejo de los Ferrocarriles nos impone el deber de cortesía de dar las esplicaciones que estén a nuestro alcance.

Per lo demas, estas esplicaciones no pueden en ningun caso comprometer al cuerpo que se llama Consejo de los Ferrocarriles; las que voi a dar son opiniones personales mias, que si en parte pueden estar de acuerdo con la de los demas miembros del Consejo, en otra parte pueden no estarlo.

De suerte que las opiniones que voi a expresar no son sino las del Senador por Talca.

Quiero ser breve, i voi a contestar las observaciones del honorable Senador por San-

tiago en el órden en que las ha hecho Su Señoría.

Ha comenzado el honorable Senador haciendo una historia de la situacion de la Empresa de los Ferrocarriles desde que se dictó la lei de reorganizacion. Esa lei, que las circunstancias impusieron como de absoluta necesidad, fué dictada cuando el pais i el Congreso se convencieron del desastroso estado en que se encontraba la administracion de los Ferrocarriles.

Todo era allí ruina i desconcierto, política mal entendida, desorganizacion i déficit crónico que iba aumentando de año en año hasta llegar a cifras que ya era imposible soportar.

Habian llegado a tal extremo las cosas que la principal causa del déficit que pesaba sobre la Hacienda pública se debía al exceso de gastos en que anualmente incurria la administracion de los ferrocarriles, que principió por tres o cuatro millones de pesos, subió despues a siete, despues a quince i en el último año en que estuvo dependiendo directamente del Gobierno llegó a ser de diecisiete millones de pesos. Era menester hacer frente a esta situacion i resolverla de alguna manera, porque no se podia continuar por ese camino.

Como decia el honorable Senador por Santiago, la Empresa era entónces un verdadero pecuniadero donde encontraban colocacion todos los que por incapacidad o por otra causa no la habian encontrado en otra parte. Cuando ya no era posible aceptar mas empleados a contrata se puso en práctica el sistema de nombrar a los interesados empleados a jornal.

Yo pregunto ¿que se entiende por empleado a jornal? Empleado a jornal es el que trabaja al día i recibe su jornal por semana o por quincena; el sentido comun llama empleado a jornal al que trabaja materialmente con sus manos en calidad de obrero.

Pues bien, se creó una cantidad de empleados de oficina de todo jénero que recibian su sueldo como empleados a jornal. Pero hai mas todavía. Muchísimos empleados figuraban en las planillas de gastos de la Empresa—como he podido constatarlo en un estudio que he hecho del presupuesto de la Empresa anterior a la lei de reorganizacion—en carácter de carpinteros, herreros, mecánicos, etc., i eran mocitos de levita, empleados en las oficinas i que los días 1.º iban a cobrar su sueldo como obreros de manos encallecidas.

El señor **Claro Solar**.—Iban a cobrar, pero no a trabajar.

El señor **Correa**.—Exacto, señor Senador; iban a recibir su sueldo pero, no a trabajar.

Pero no es solamente esto; en la Empresa

todo estaba en igual forma: el consumo de materiales, las compras de carbon i de todos los elementos importados o producidos en el pais, todo adolecia de los mayores abusos.

Podria citar aquí algunos ejemplos que aunque pequeños en sí mismos, revelan el régimen que allí se seguia.

El año 1912 se gastó en hielo para los carros, segun contrato, ciento setenta mil pesos. Se estudió el punto i se vió que allí habia mano mora, pero no se consiguió reducir el gasto. Hoi día se gastan treinta i seis mil pesos, en el mismo servicio i en las mismas condiciones.

Otro ejemplo: el año 1913, yo estadié el presupuesto en la sub Comision Mista i llegué a una partida por lavado de ropa de los carros comedores, salones i dormitorios ascendente a ciento ocho mil pesos.

El jefe del departamento respectivo dijo: estoi recién llegado a este puesto, me he informado mas o ménos de lo que se puede gastar i creo que la suma puede rebajarse a setenta i ocho mil pesos. Parece que hai quien lo haga por ese precio. Hoi día se gasta en ese servicio veinte i tres mil pesos.

He citado estos ejemplos, que, en realidad, son pequeñas cosas pero que revelan el estado endémico de los Ferrocarriles.

Pues bien, todos estos males los vió el Congreso; vió el estado de desorganizacion i derroche que se habia producido i vino la lei que contribuyó el honorable Senador de Santirgo, con ideas que se han llevado a la práctica en forma de lo mas conveniente, a mi juicio.

La nueva lei modificó la Administracion de los Ferrocarriles i creó esta especie de autonomía, digo *especie* porque ésta no es una autonomía completa i no habria sido conveniente darla tan amplia desde un principio.

Se estableció este sistema de administracion como un medio de remediar todos esos males administrativos del servicio pero luego se vió que no solamente de este mal adolecia la Empresa, sino que tambien habia defectos de instalacion, pues no tenia maestranzas, le faltaba doble-vias, su equipo era incompleto, carecia de carboneras, carros lasteros, etc., en una palabra, se estableció que eran necesarias cuatro millones setecientas mil libras esterlinas para que el servicio estuviera en condiciones normales, a la altura de las Empresas bien establecidas en otras partes del mundo, i la lei que se llamó entonces *de subsidios* fué considerada de tal manera necesaria, que fué dictada ántes de la de reorganizacion.

Creo, por otra parte, que no habria ningun Senador ni Diputado que se hubiera imaginado que el hecho solo de que se dictara una lei de reorganizacion habria de producir el cambio completo en la situacion de la Empresa.

Esto era, naturalmente, lo principal, pero se necesitaba tiempo para corregir todos estos males que estaban arraigados i que no era posible hacer desaparecer en un pequeño lapso de tiempo. Era preciso estudiar profundamente el asunto, porque no es posible proceder por impresiones, era necesario ver las causas de los males i muchas veces ensayar un procedimiento, todo lo cual tiene que ser lento.

Mientras tan o, la lei entregó la Empresa reorganizada a un Consejo, con la promesa de dar el dinero para realizar todas las obras que se consideraban necesarias para su buen funcionamiento. Se reformó tambien algo que, por cierto, no fué conveniente para la Empresa, me refiero a los sueldos, que los fijó la lei de reorganizacion en tres millones de pesos mas de lo que se pagaba hasta entónces.

Esta fué la primera medida que tomó la lei i no fué de economía, sino, por el contrario, de un mayor gasto. Probablemente el criterio que sirvió de norma para dictar una medida semejante sea exacto; se dijo que los empleados estaban mal rentados, i que empleados en estas condiciones eran malos empleados; que, por consiguiente, habia que pagarlos mejor. El Consejo no pudo ménos que aceptar lo hecho i cargar con semejante obligacion.

El Consejo se reunió para fijar la nueva planta de empleados, en conformidad a la lei, i se vió asediado, no diré por los empeños de los empleados, sino por los derechos que hacian valer, i que la lei les habia acordado. ¿Qué conocimiento podia tener el Consejo de las necesidades del personal de empleados despues de un corto tiempo de estudio? Un conocimiento mui pequeño, i por eso se atuvo a los informes que recibió de los jefes i a los datos que se recojieron. La planta que se fijó fué mui poco inferior, si lo era, a la que hasta entónces rejía. Poco a poco, i a medida que el Consejo ha ido estudiando la cuestion, ha ha llegado a un conocimiento mas exacto de la situacion. Esto es lo que ha ocurrido en veintidos meses de funcionamiento que lleva el Consejo, tiempo durante el cual ha celebrado ciento ochenta i cinco sesiones de tres horas cada una, por lo ménos. Agréguese a esto la multitud de sesiones de las comisiones a las que el Consejo ha confiado el estudio de algunos asuntos especiales.

El Consejo ha tenido que revisar estadísticas; formarse concepto propio de cada cosa, i al fin de este estudio, (como lo ha constatado el honorable Senador por Aconcagua, que visitó algunas oficinas), se ha llegado al convencimiento de que hai un exceso de quientos empleados en el servicio de explotación, servicio que representa el sesenta i seis por ciento del personal de empleados de la Empresa.

Ya durante este período la Empresa ha ido dejando sin proveer todos los empleos vacantes, como podrá constarle al honorable Senador por Aconcagua. Se han dejado sin proveer mas de cien puestos.

El señor **Claro Solar**.—Hai, sin embargo, una diferencia de doscientos empleados en el presupuesto de la Empresa para el año 1916.

El señor **Correa**.—Todo esto le estará manifestando al Honorable Senado que existe el propósito de reducir los gastos de la Empresa. Pero, se ha encontrado el Consejo con una situación verdaderamente imposible de resolver, porque la lei de reorganizacion, al fijar los nuevos sueldos i dar autorizacion para modificar la planta de empleados, tomó en cuenta que algunos empleados quedarían cesantes; i estableció en un artículo transitorio que estos empleados tendrían derecho a una gratificacion, que sería fijada por el Consejo i aprobada por el Gobierno, i que, de ninguna manera, podría exceder del sueldo anual del empleado. En la fijacion de la planta que se hizo durante el primer tiempo, trabajo que fué un tanto apresurado, se dejó a algunos empleados cesantes; pero, todos recibieron la gratificacion que la lei les acordaba. El tiempo i estudios mas completos, le han hecho ver al Consejo que podrían hacerse mayores reducciones; pero, ¿cómo va a echar a la calle a los empleados, cuando se ve el propósito del legislador de protegerlos durante el primer tiempo de su cesantía?

Para hacer la economía que la supresion de empleados innecesarios importa, viene muy oportunamente el proyecto del honorable Senador por Aconcagua, que da al Consejo la facultad de conceder gratificaciones a los empleados que queden cesantes.

Habría que agregar también la idea, muy conveniente de establecer, que los empleados que se retiraran de la Empresa en tales condiciones, no pudieran volver a ella sin devolver las gratificaciones que hubieran recibido.

Pero lo que hai que reducir no es solo el número de empleados a contratar. La Empresa ocupa una cantidad enorme de jornaleros, es decir, de obreros que trabajan en las maes-

tranzas, cuyo número es también excesivo; es menester reducir igualmente su número en gran parte, pero no es posible hacerlo echándolos lisa i llanamente a la calle sin darles compensacion de ningún jénero. El proyecto del honorable Senador por Aconcagua salva también esta dificultad i ofrece a estos empleados, que ya han hecho su carrera i cifrado su porvenir en la Empresa, una gratificacion que les permitirá vivir mientras encuentran otra ocupacion.

Por todos estos capítulos se obtendría dentro de poco tiempo, talvez en uno o dos años, una economía de dos i medio millones de pesos.

El honorable Senador por Santiago dejó establecido en el comienzo de su discurso que él no contó con que la lei hubiera de producir los resultados que se esperaban desde el primer momento, sino en el trascurso de un lapso de tiempo de cinco años.

En realidad, las economías a que acabo de referirme son inferiores a las que se obtendrán mediante una buena organizacion de los elementos i materiales de la Empresa. La maestranza modelo que el Consejo tiene el propósito de construir, producirá, segun todas las previsiones, una economía no inferior a cinco millones de pesos anuales. La doble via, las carboneras, los cambios i señalizacion segun los nuevos sistemas, producirán también una economía apreciable, i no solo economía sino un aumento en las entradas, porque un equipo en perfecto estado de servicio i reparado a su debido tiempo facilita las comunicaciones i permite un servicio mas intenso. De suerte que junto con obtenerse por un lado una economía en las reparaciones i una mejor conservacion del equipo i de las locomotoras, se produce un mejoramiento jeneral en el servicio debido a la abundancia de material i a la rapidez del transporte.

Todo esto se obtiene con las instalaciones i elementos necesarios para mantener las locomotoras i el equipo en buen estado de conservacion, cosa que hoy es sumamente difícil, por la falta de elementos en las maestranzas. Las maestranzas particulares son pequeñas, mal montadas i no cuentan con el capital necesario. A todo esto se ha agregado últimamente la dificultad para las comunicaciones con Europa i el alza de los materiales que se piden al extranjero, que muchas veces no se pueden obtener sino pagando precios verdaderamente exagerados. Así, por ejemplo, hace pocos dias se pidieron propuestas para la adquisicion de tubos para locomotoras, i los proponentes pidieron un plazo de quince meses para traerlos.

Se pidieron propuestas por quinientas carpas para carros i solo se ofrecieron descientos.

La Empresa está encontrando a cada paso dificultades de esta especie, que no siempre son fáciles de salvar. En cada caso hai que luchar para salir del paso como mejor se puede.

De manera que es difícil hacer mayores economías, i hacer mejor servicio en circunstancias tan anómalas como las en que nos encontramos.

Junto con dictarse la lei de reorganizacion, se autorizó la contratacion de un empréstito de cuatro millones setecientas mil libras para las obras nuevas que habia necesidad de ejecutar.

Ese auxilio ha quedado reducido despues de todo a la suma de tres millones de pesos por razones que no hai para que espresar porque están en la mente de todos.

Por suerte, por circunstancias a las cuales me referiré mas adelante, la Empresa ha tenido entradas que han superado a sus cálculos, exceso que ha permitido llenar en parte las necesidades que ese empréstito trataba de satisfacer. Esa mayor entrada se ha destinado a iniciar la construccion de la maestranza modelo, porque si nos pusiéramos a esperar que se contratara el empréstito, seguiríamos haciendo anualmente un mayor gasto de cinco millones de pesos i seguiríamos palpando las actuales dificultades del tráfico.

Todo esto, como se ve, hai que estudiarlo, porque no se puede proceder por meras impresiones.

Hai que estudiar las estadísticas comparadas, estudiar con antecedentes insospechables todos los problemas que se van presentando porque estos asuntos de ferrocarriles son complejos, tienen muchos lados por donde mirarlos i no es sencillo resolverlos.

Desde luego, tenemos la estadística. La estadística en un negocio de ferrocarriles es como el timon de la nave, sin ella no se puede andar, ni saber a dónde vamos.

Este servicio estaba atrasado en dieciocho meses. ¿Qué se puede hacer con una estadística de que ni siquiera se sabe si está bien lleva-

da? El Consejo se ha empeñado en activar este servicio i hoy ya tenemos una estadística mas o ménos con un mes de atraso; así, con un mes de diferencia, podemos saber el resultado de todos los servicios.

El señor Senador de Santiago principió por decir que no podia exijirse a la Empresa que desarrollara sus economías i el buen servicio desde el primer momento, que era necesario dar tiempo. En seguida volvió a renovar en el Senado el estudio que hizo en los primeros meses de 1914 sobre la situacion de nuestros ferrocarriles comparándolos con la situacion de algunos ferrocarriles americanos.

El señor Senador ha tomado como base los tres ferrocarriles argentinos, sur, central i oeste i comparado los resultados económicos de estos tres ferrocarriles con los de los ferrocarriles del Estado chileno, llegando a resultados pasmosos en cuanto a nuestro derroche i el mal manejo de la Empresa. Reconozco el buen espíritu con que ha procedido el señor Senador, pero temo que haya usado un arma peligrosa. Las estadísticas valen mucho cuando se refieren a dos asuntos enteramente homogéneos; pero las estadísticas sobre los ferrocarriles argentinos pueden compararse con los nuestros solamente en cuanto a las tarifas que rijen en nuestros ferrocarriles, no así en cuanto a los gastos, porque aquí hai que hacer muchas salvedades.

Los perfiles de las líneas argentinas son de tal modo distintos a los de nuestras líneas que modifican en absoluto el problema.

Reconozco que es necesario tomar algun rumbo, que es conveniente traer al debate las estadísticas de otras instituciones; i esto lo digo sin ánimo de disculpar la mala administracion antigua, i que todavía existe hoy, porque no se ha pedido corregir i reformar del todo.

El señor **Charme** (Presidente).—Como ha llegado la hora, se levantará la sesion, quedando Su Señoría con la palabra.

Se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.