

Sesion 65.^a extraordinaria en 10 de marzo de 1920

PRESIDENCIA DEL SEÑOR BARRIOS

Sumario

El señor Concha (don Malaquías) da lectura a telegramas en que se da cuenta de la huelga en Lota.—Se solicitan preferencias.—Continúa la discusion del presupuesto de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.—Se constituye la sala en sesion secreta, acuerda el ascenso del capitan de navío don Carlos Fuenzalida i aprueba los proyectos sobre pension a la viuda e hijos de don Manuel Yáñez Romo; i sobre derecho a retiro al jefe de seccion del Ministerio del Interior señor Barros Merino.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Aldunate S. Carlos	Quezada A. Armando
Alessandri Arturo	Torrealba Zenon
Claro Solar Luis	Valenzuela Régulo
Concha Malaquías	Varas Antonio
Correa O. Pedro	Yáñez Eliodoro
González E. Alberto	Zañartu Héctor

I el señor Ministro de Industria, Obras Públicas i Ferrocarriles.

Acta

Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:

Sesion 64.^a extraordinaria en 9 de marzo de 1920

Asistieron los señores Barrios, Aldunate, Claro Solar, Concha don Malaquías, Correa, Charme, Echenique, González Errázuriz, Ocha-gavía, Quezada, Torrealba, Varas, Yáñez i Zan-ñartu don Héctor, i los señores Ministros de Hacienda i de Industria, Obras Públicas i Fe-rocarriles.

Leida i aprobada el acta de la sesion ante-rior, se dió cuenta de los siguientes negocios:

Mensajes

Tres de S. E. el Presidente de la República: Con el primero inicia un proyecto de lei so-bre autorizacion para invertir hasta la suma de cuarenta mil pesos en la construccion de los pabellones para los laboratorios de la Es-cuela de Veterinaria i obras anexas en la Quinta Normal de Agricultura de Santiago.

Pasó a la Comision de Presupuestos.

Con el segundo inicia un proyecto de lei sobre aprobacion del presupuesto de entradas i gastos de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para 1920.

Pasó a la Comision Mista de Presupuestos.

Con el tercero solicita el acuerdo del Se-nado para conferir el grado de contra-almi-rante al capitan de navío don Carlos E. Fuen-zalida Lavín.

Quedó para tabla.

Informes

Uno de la Comision Mista de Presupuestos recaido en el proyecto de presupuesto de en-tradas i gastos de la Empresa de los Ferro-carriles del Estado para 1920.

Quedó para tabla.

Otro de la Comision de Gobierno recaido en el proyecto despachado por la Cámara de Diputados sobre concesion a don Luis Barros Merino del derecho a retiro con arreglo a los artículos 3.º i 4.º de la lei 1,840, de 12 de fe-brero de 1906.

Quedó para tabla.

Mociones

Una de don Luis Aníbal Barrios en que propone un proyecto de lei sobre gratificacion

al personal del desinfectorio público de Santiago.

Pasó a la Comision de Presupuestos.

Una de don Malaquías Concha sobre creacion de un economato en los Ferrocarriles del Estado.

Quedó para tabla.

Oficios

Uno del señor Ministro del Interior con el cual remite una solicitud de la Municipalidad de Argol en que pide autorizacion para contratar un empréstito hasta por cuatrocientos mil pesos para diversas obras extraordinarias de higiene i viabilidad.

Pasó a la Comision de Hacienda i empréstitos municipales.

Otro del señor Ministro de Ferrocarriles en que pide la celebracion de una sesion con el fin de tratar del presupuesto de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Se mandó archivar.

Otro del señor Eduardo Germain en que acusa recibo de la nota con que se le comunicó su nombramiento como consejero de los Ferrocarriles del Estado i agradece esta designacion.

Se mandó archivar.

Otro del señor Ministro de Hacienda en que manifiesta que en conformidad a la lei número 3,607, de 14 de febrero último, corresponde al Senado elejir tres consejeros de la Caja de Crédito Popular.

Quedó para tabla.

Presupuesto municipal

La Municipalidad de Santiago remite su presupuesto de entradas i gastos para el año 1920.

Se mandó archivar.

Solicitud

Una de don Pantaleon Marin Núñez en que pide pension de gracia.

Pasó a la Comision de Guerra i Marina.

Habiendo pedido el señor Presidente el asentimiento unánime de la Sala para tratar de los asuntos de fácil despacho, a pesar de haber pasado el tiempo reglamentario, se opone a esta insinuacion el señor Claro Solar, por estimar que lo avanzado de la hora no permite ocuparse de dicha tabla.

Entrando a los incidentes, usa de la palabra el señor Ministro de Hacienda para pedir

al Senado que fije dia i hora para la eleccion de consejeros de la Caja de Crédito Popular.

Despues de un breve debate en que toman parte los señores Yáñez, Correa, Claro Solar i Aldunate, se acuerda por asentimiento unánime celebrar sesion el juéves 11 del actual, a las horas de costumbre i proceder al término de la primera hora a hacer la eleccion de los referidos consejeros.

El señor Yáñez manifiesta que es indispensable resolver alguna vez las solicitudes particulares de gracia i pregunta si la Comision especial designada con el objeto de informarlas, ha terminado su trabajo.

El señor Zañartu don Héctor dice que la Comision ha acordado ya todos los informes pero no ha habido tiempo material para redactarlos sino en parte. Creo que mui pronto quedará concluido este trabajo.

Se dan por terminados los incidentes.

Se suspende la sesion.

A segunda hora, se pone en discusion jeneral el presupuesto de la Empresa de los Ferrocarriles para el año 1920.

Usa de la palabra el señor Concha don Malaquías i pone término a sus observaciones.

Habiendo llegado la hora, se levanta la sesion.

Gratificacion al personal del Desinfectorio Público de Santiago

El señor Barrios (Presidente).—Antes de ofrecer la palabra en los incidentes, me permito rogar al honorable Ministro de Industria i Obras Públicas, que por intermedio del honorable Ministro del Interior, se sirva recabar de S. E. el Presidente de la República la inclusion en la convocatoria del proyecto sobre gratificacion a los empleados del Desinfectorio Público, que tuve la honra de presentar en la sesion de ayer.

Huelga en Lota

El señor Concha (don Malaquías) —He recibido los siguientes telegramas de Coronel:

«Señor Malaquías Concha.—Mil quinientos trabajadores de Lota han venido hoi a Coronel indignados proceder arbitrario policia establecimiento. Me presenté con jente Gubernacion garantías libre tránsito vidas obre

ras. Solicitamos Gobierno nombre vidas amenazadas adopte enérgicas medidas para que obreros no sean atropellados si formalizan peticiones justas, como son sus propósitos.— (Firmado).—*Juan Vargas Márquez*, director de *El Pueblo* i Federacion Obrera Coronel.»

«Señor Malaquías Concha.—Vinieron mil quinientos huelguistas Lota pedir partido influya Gobierno nombre jefe fuerza militar dé garantías. Subdelegado subvencionado Compañía, no inspira confianza.—*Nemesio Torres*, presidente partido.»

Ruego al honorable Ministro de Industria que se sirva transmitir este telegrama al honorable Ministro del Interior—porque es probable que Su Señoría haya recibido alguno análogo—para que tome las medidas que crea convenientes.

Sabe el Honorable Senado que en Lota hai una policía del establecimiento, que que obedece a sus jefes i que no tiene contemplaciones con los demas. En ocasiones mas de una persona conocida ha sido tomada presa por esta policía, como aconteció al señor Echenique, por ejemplo; de modo que los trabajadores temen con razon ser atropellados por ella en el conflicto de salarios pendiente con sus patrones.

Bueno sería, pues, que la fuerza pública tomara parte en esto, a fin de garantizar los intereses recíprocos.

El señor **Dávila** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Con mucho agrado transmitiré al honorable Ministro del Interior las observaciones formuladas por el honorable Senador por Concepcion, como asimismo la peticion formulada por el honorable señor Presidente.

¡Obras de regadío en Parral

El señor **Yañez**.—Está pendiente de la consideracion de esta Honorable Cámara un proyecto sobre regadío de terrenos en Parral, que es de mucha importancia. Me permitiria rogar al honorable Presidente se sirviera imponerse de él para que si es posible lo incluyera en la tabla de fácil despacho, anunciándolo desde luego.

El señor **Barrios** (Presidente).—La Mesa se impondrá del proyecto a que se ha referido el honorable Senador por Valdivia, i si es posible, tendrá el mayor agrado en acceder a lo pedido por Su Señoría. Desde luego, queda anunciado el referido proyecto para

la tabla de fácil despacho de la sesion próxima.

Ascensos en el Ejército. —Jubilaciones

El señor **Barrios** (Presidente).—Por mi parte, me permito solicitar el asentimiento unánime del Honorable Senado, para destinar los últimos diez minutos de la orden del dia, a tratar, en sesion secreta, de un mensaje del Ejecutivo sobre ascensos en el Ejército, i de la jubilacion de algunos empleados del Ministerio del Interior.

El señor **Aldunate**. — Seria conveniente aprovechar tambien esos diez minutos de sesion secreta en el despacho de algunas solicitudes particulares, en caso de que estuviera presentado el informe por la Comision respectiva.

El señor **Barrios** (Presidente).—No ha sido presentado aun ese informe, señor Senador.

El señor **Concha** (don Malaquías).—Solicitaria que se tratara en la sesion secreta una solicitud relativa a la viuda e hijos menores del señor Yañez, profesor del liceo de Talca, para la cual habia pedido preferencia el honorable señor González Julio.

Economato de los ferrocarriles

El señor **Concha** (don Malaquías).—Hace algun tiempo, presenté una mocion sobre creacion de un economato de los Ferrocarriles del Estado, análogo al que ha aprobado la Cámara de Diputados.

Como el proyecto de que se trata está incluido en la convocatoria, pues viene agregado al que crea la Junta de Subsistencias, estimo que no habria inconveniente para tratarlo en la primera hora de la sesion de mañana.

El señor **Barrios** (Presidente).—Como la Mesa conoce el proyecto a que se refiere Su Señoría, no tiene inconveniente para incluirlo en la tabla de fácil despacho de la sesion de mañana.

Tribunal de Cuentas

El señor **Quezada**.—Seria conveniente tomar en cuenta, al mismo tiempo, el proyecto que organiza el Tribunal de Cuentas.

El señor **Barrios** (Presidente).—El proyecto a que se refiere Su Señoría ocupa el primer lugar de la tabla de fácil despacho.

Primas a los contratistas del ferrocarril de Confluencia a Tomé

El señor **Dávila** (Ministro de Industria).— Existe en la mesa de esta Honorable Cámara un mensaje del Ejecutivo, en que se pide autorización para pagar la prima a que tienen derecho los contratistas del ferrocarril de Confluencia a Tomé, por haber adelantado el plazo de la entrega de esos trabajos.

Los antecedentes que justifican ese desembolso constan del aludido mensaje. No sé si este asunto esté en estado de que el Honorable Senado pueda ocuparse de él; pero si así fuera, me atrevería a pedir que sea agregado también a la tabla de fácil despacho de la próxima sesión.

El señor **Barrios** (Presidente).— Para el caso de estar ese proyecto informado por la Comisión respectiva, queda anunciado para la tabla de fácil despacho de la sesión próxima.

Jubilaciones

El señor **Yáñez**.—¿La jubilación a que ha aludido el señor Presidente se refiere al señor Barros Merino, del Ministerio del Interior?

El señor **Barrios** (Presidente).—Sí, señor Senador.

El señor **Yáñez**.—Apoyo con mucho gusto la indicación del señor Presidente, porque tenía el propósito de hacer idéntico pedido al Honorable Senado.

Presupuesto de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado

El señor **Barrios** (Presidente).—Terminados los incidentes.

Entrando a la orden del día, corresponde continuar la discusión jeneral del proyecto de presupuestos de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

El señor **Torrealba**.—Yo espero oír la respuesta que el señor Ministro habrá de dar a las observaciones formuladas en la sesión de ayer por el honorable Senador por Concepción.

El señor **Dávila** (Ministro de Ferrocarriles).—Como parece que algunos honorables Senadores desean terciar en este debate, entre ellos el mismo señor Torrealba, estimo preferible, para la precisión del debate, que se formulen todas las observaciones que haya que hacer sobre el presupuesto de la Empresa

de los Ferrocarriles, i, en seguida, el Ministerio se hará, conjuntamente, cargo de ellas.

De modo que ruego al honorable señor Torrealba se sirva formular desde luego sus observaciones.

El señor **Varas**.—Yo estoy conforme, si no con todas, con muchas de las observaciones que ha formulado el honorable Senador por Concepción, señor Concha, en lo que se refiere al servicio de los ferrocarriles. Creo que el propósito que ha perseguido Su Señoría al formular esas observaciones es el de que el Senado i el Gobierno tengan presente cierto aspecto de esta cuestión, es decir, el de que el alza de las tarifas, así un poco a salto de mata, produce un movimiento perturbador del comercio en el país; pero creo a la vez que a mediados de marzo no es el momento oportuno para corregir los defectos señalados. Está este presupuesto en dos meses i medio.

Por mi parte, soi partidario de que el Gobierno nombre una comisión que estudie el servicio de los ferrocarriles, tomando en cuenta las fundadas observaciones que se han formulado sobre los defectos de que adolece este servicio.

El señor **Claro Solar**.—Yo no voy a ocupar la atención del Honorable Senado en una larga exposición, porque lo avanzado del tiempo, como lo acaba de manifestar el honorable Senador por Valparaíso, obliga a prescindir de más latas observaciones.

Creo, sin embargo, que es justo llamar la atención del Senado, al discutir el presupuesto de los Ferrocarriles, hacia la situación que se viene creando con motivo del alza de las tarifas.

No he tenido el tiempo necesario para hacer un estudio minucioso i poder presentar en forma clara i comprensiva el presupuesto de la Empresa, pero no puedo dejar de reconocer que las observaciones formuladas en la sesión de ayer por el honorable Senador por Concepción, relacionadas con el alza de las tarifas en jeneral, son perfectamente fundadas i dignas de toda consideración.

Ahora voy simplemente a formular algunas observaciones jenerales en la forma más breve que me sea posible.

Desde luego se nota que en la preparación de este presupuesto ha habido el propósito, laudable por cierto, de encuadrar los gastos dentro de los recursos de la Empresa, a fin de dar cumplimiento en esta parte a la ley orgánica de la Empresa misma que exige, en su artículo 25, que la Empresa haga sus gastos con sus entradas. Por lo tanto, el Consejo i la Dirección Jeneral han procedido correc-

tamente al manifestar que la situación de la Empresa exigía que se consultaran los recursos necesarios para atender los gastos.

Pero al mismo tiempo se nota que en la preparación del presupuesto se han omitido factores que, por una u otra causa, algunas de las cuales pueden ser muy esplicables, hacen que dicho presupuesto no corresponda a la realidad de los hechos, ni a lo que ha estado aconteciendo en años anteriores.

En el folleto en que se presenta el proyecto de presupuesto de la Empresa i la nota esplicativa de la Dirección Jeneral, viene un cálculo sobre el ejercicio financiero de la Empresa en 1919; i aun cuando en dicho estudio se calculan las entradas i los gastos de los dos últimos meses solo aproximadamente, cabe observar que esa aproximación se ha hecho con espíritu optimista en cuanto a los gastos i con espíritu pesimista en cuanto a las entradas.

Las entradas por tráfico de pasajeros, equipajes i carga de 1919 ascendieron a ochenta i ocho millones ochocientos cincuenta i tres mil doscientos sesenta i siete pesos setenta i siete centavos.

Pues bien, desde varios años atrás se viene notando, sin que esto pueda ser contradicho, porque está confirmado por notas oficiales de la Dirección Jeneral, que las entradas de la Empresa han venido aumentando en ocho o diez por ciento, a pesar de las deficiencias de su equipo.

Sin embargo, en el presupuesto que ahora se nos presenta la Empresa reduce el cálculo de las entradas a ochenta i dos millones, es decir, rebaja seis millones ochocientos cincuenta i tres mil pesos de las entradas habidas en 1919, sin consultar suma alguna por el aumento natural que debe ocasionar el incremento progresivo de la agricultura i la industria del país.

El señor **Correa**.—Su Señoría no ha tomado nota de que esa cifra se forma sin tomar en cuenta el recargo de veinte por ciento de las tarifas...

El señor **Claro Solar**.—Me iba a hacer cargo de esa observación, señor Senador.

Los ochenta i ocho millones de pesos de 1919 se formaron con el recargo de veinte por ciento en las tarifas; pero de ninguna manera se podría decir que al formar este presupuesto se ha tomado en cuenta el veinte por ciento, o sea, dieciséis millones de pesos.

La Empresa ha creído conveniente indicar simplemente la cifra de ochenta i dos millones de pesos como entradas i pedir en seguida un aumento de todas las tarifas equivalente al

treinta i tres por ciento; aparte de un cambio en la nomenclatura de la carga.

Creo que en todo caso será preciso calcular un incremento de ocho por ciento, a lo menos en las entradas, por el desarrollo natural del acarreo. Es cierto que no ha habido adquisiciones de equipo, manteniéndose éste más o menos en las mismas condiciones que años atrás, pero han entrado al servicio numerosos carros que estaban en reparación. Una mejor i más acertada distribución del equipo permitirá hacer una movilización en condiciones más eficientes que en la actualidad. Sobre este punto debo llamar la atención del señor Ministro. De todas partes del país llegan quejas repetidas sobre la mala distribución del equipo ferroviario i, sobre todo, por los viajes que hace de vacío. Continuamente se imponen contribuciones de carros vacíos a las estaciones, con el objeto de acarrear los productos de la cuarta zona, i ocurre que siempre el acarreo de tales productos está paralizado, o se hace en forma que no corresponde al movimiento que debiera haber.

Por esto, considero que es de urgencia inmediata la adquisición de equipo, habilitando así a la Empresa para hacer frente a las necesidades del servicio.

En resumen, parece que la Empresa ha querido hacer cálculos con espíritu pesimista para poder decir que necesita forzosamente, no el veinte por ciento de aumento en las tarifas, ya aprobado, sino el treinta i tres por ciento, si se quiere saldar el déficit de treinta i siete millones de pesos anunciado.

Creo que ese déficit se ha producido, desde luego, por el aumento que se ha hecho en los gastos ordinarios calculados para el ejercicio del año 1920, i ascendentes a ciento ocho millones trescientos cuarenta i un mil novecientos cincuenta i cuatro pesos, en sueldos, jornales, gastos varios, materiales i combustible.

Algunos de estos gastos podrían haber sido dejados para otra ocasión. En esto estoy de acuerdo con el honorable Senador por Concepción. Pero si el presupuesto es aprobado tal como viene, es evidente que será necesario recurrir al alza de las tarifas para saldar los gastos, ya que la Empresa debe hacer sus gastos con sus entradas.

¿Pudo la Empresa hacer economías? Yo creo que sí.

La administración se inició en el mes de marzo del año 14 i desde entonces el Consejo i la Dirección Jeneral trataron de ir reduciendo el personal hasta donde lo permitieran las necesidades del servicio. No es algo que ig-

nore el país que en la Empresa hai un sinnúmero de empleados innecesarios que no prestan servicios efectivos i que, por el contrario, dificultan la marcha espedita i fácil de la Empresa.

Esos empleados siguen siendo la rémora para el ascenso de los empleados inferiores i para el mejoramiento del servicio mismo, i, en consecuencia, si tienen derecho a jubilación, debieran ser jubilados.

Pero, además, hai entre los empleados a jornal de la Empresa un número tan excesivo que no corresponde a las verdaderas necesidades de una Empresa como la de los Ferrocarriles, que es una Empresa industrial. Si este negocio estuviera en manos de particulares, es indudable que el servicio sería muchísimo mejor, i esto fluye de la comparación que se hace en la página 6, entre lo que se ha gastado en jornales, en los distintos años pasados, i lo que se calcula que gastará en el presente. A pesar del aumento siempre creciente del servicio de los Ferrocarriles, la partida relativa a los sueldos se ha mantenido siempre dentro del límite fijado para el año 1914; pero yo creo, señor Presidente, que aun así podía haberse hecho economías.

La Empresa está terminando la construcción de una maestranza, con la cual espera reducir en un gran porcentaje los gastos de jornales, pues la maestranza de que se trata, según los datos que se han suministrado, es el tercer establecimiento de su jénero que va a funcionar en Sud-América, i que, como es natural, estará dotada de los últimos adelantos de la mecánica ferroviaria. Pero yo creo, señor Presidente, que esta maestranza no va a dar a la Empresa la economía que espera.

Se va a terminar la construcción de la maestranza, pero no se ha preocupado la Empresa de construir las habitaciones para su personal de obreros; i sin estas habitaciones, que forman una verdadera población, la Empresa tendrá que seguir gastando en trasladar su personal de trabajadores, mañana i tarde, desde Santiago a San Bernardo i vice-versa.

Es indispensable, pues, para la buena marcha de ese establecimiento que haya una población de operarios al lado mismo de la fábrica.

Cuando se ideó en Alemania el establecimiento de Krupp, no se empezó a construir, por cierto, la fábrica, sino que se principió por levantar la población para los obreros.

Ahora bien, para construir en condiciones de higiene i salubridad esta población obrera, es necesario, ante todo, dotar a San Bernardo de los servicios de desagüe.

En el proyecto venido de la otra Cámara, sobre dotación de servicios de desagües de algunas ciudades, no está consultada la ciudad de San Bernardo, a pesar de que ella tiene alrededor de los diez mil habitantes que señala el proyecto. Sería, pues, conveniente, ya que allí se va a levantar una población obrera, incluir a San Bernardo entre las poblaciones que deben ser dotadas de esta clase de servicios, porque, de otra manera, no será prudente levantar esa población de mil o dos mil obreros, que estarían amenazados de cualquiera epidemia.

Podría formular algunas otras observaciones i demostrar, por ejemplo, que en el ramo de jornales sería posible obtener una economía de algunos millones de pesos; pero no quiero molestar por más tiempo la atención del Honorable Senado i me limito a insinuar estas observaciones, declarando que, por mi parte, aceptare el proyecto ya que no hai tiempo para proponer modificaciones.

Otro punto sobre el cual podría haber formulado algunas modificaciones es el relativo a los ingenieros auxiliares, materia que fué tratada en la sesión de ayer por el honorable Senador por Concepción, señor Concha. Creo que este cuerpo de ingenieros fué necesario para la preparación de varios proyectos i levantamientos de planos para obras nuevas; pero con el tiempo transcurrido entiendo que esos proyectos i levantamientos ya estarán terminados, haciéndose innecesario el servicio de tales ingenieros, que gravan el presupuesto de la Empresa con sueldos muy crecidos.

El señor **Barrios** (Presidente).—Como ha llegado el término de la primera hora, se suspende la sesión.

SEGUNDA HORA

Presupuesto de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado

El señor **Barrios** (Presidente).—Continúa la sesión.

Continúa la discusión del proyecto de presupuesto de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

El señor **Torrealba**.—Yo esperaba que el señor Ministro hubiera dado respuesta a las observaciones que en la sesión de ayer formuló el honorable Senador por Concepción, antes de que por mi parte espesara las que me creo en el deber de formular.

Estoi enteramente de acuerdo con el honorable Senador respecto de la inconvenien-

cia e inoportunidad del alza de tarifas que se proyecta, i únicamente tendré que agregar uno que otro concepto para reforzar mas aun esta idea.

Creo que la ocasion no puede ser mas inoportuna para aumentar las tarifas de los Ferrocarriles del Estado, i al decir esto no creo decir ninguna novedad, por cuanto esto flota en el ambiente i estoi cierto de que, tanto la prensa como la opinion pública, se estrañarán de que en estos momentos, a pesar de que la enorme carestía de los artículos de consumo lleva la miseria i el hambre a los hogares de la jente pobre, se pretenda encarecer la vida i agravar mas aun la situacion, aumentando las tarifas de los Ferrocarriles. Esta medida no podrá ménos que producir esa estrañeza, por cuanto en repetidas manifestaciones públicas se han venido formulando peticiones precisamente contrarias en absoluto al espíritu que informa esta alza de tarifas. Todos recordamos aquellas manifestaciones populares, en que no solo tomaron parte los elementos del pueblo, sino que concurrieron tambien en gran número personas que, sin pertenecer a la clase desheredada de fortuna, sufrían tambien las consecuencias de la carestía de la vida, i solicitaban, por lo tanto, de los poderes públicos que tomaran las medidas conducentes a remediar la situacion. Se pidió, entre otras cosas, que se prohibiera la esportacion de cereales, i el proyecto respectivo ocupó durante mucho tiempo la atencion del Senado, hasta que, finalmente, fué dejado de la mano porque pasó la oportunidad en que debia ser despachado; de manera que el pueblo fué desoido, pues no obtuvo de esta Cámara un pronunciamiento favorable ni desfavorable respecto de estas peticiones que, a mi entender, eran perfectamente justas.

Se pidió tambien en esas manifestaciones que se establecieran almacenes fiscales que cspendieran a precio de costo los artículos de primera necesidad. a fin de aliviar la situacion de las clases desvalidas. El Gobierno estableció estos almacenes, pero no en la forma amplia que era dado esperar, i aun cuando prestaban positivos servicios a la jente pobre, han desaparecido últimamente, de tal modo que el precio de los artículos de consumo ha seguido su marcha ascendente.

I ahora, despues de que se han desoido estas reclamaciones populares que se habian hecho jenerales en el pais, a tal punto que si se hubiera hecho un plebiscito respecto de ellas, habrian sido aceptadas por la inmensa mayoría de los habitantes, despues de todo esto i como remedio para esta situacion, se

nos trae este proyecto, que consulta un alza tan considerable en las tarifas ferroviarias que no hai duda alguna de que importará un nuevo aumento en el precio de los artículos de primera necesidad.

Ya lo manifestó en la sesion de ayer el honorable Senador por Concepcion: los artículos mas indispensables para la alimentacion, como el trigo, la harina. los frejoles, las papas, las arvejas, la carne, etc., tendrán que pagar, segun las nuevas tarifas, un recargo que en algunos casos excede de un cincuenta por ciento sobre las tarifas actuales i que llega, respecto de ciertos artículos, hasta el sesenta i siete por ciento. De modo que el valor de todos los artículos de consumo tendrá que experimentar, sin duda, una nueva alza en su precio. I yo me pregunto: ¿es esto aconsejable en las circunstancias actuales?

He oido decir a algunas personas que no habria otro medio de mejorar los jornales de los operarios i del personal a contrata que presta sus servicios en la Empresa, que el de aumentar las tarifas de los ferrocarriles con el objeto de obtener los recursos necesarios para hacer frente a ese mayor desembolso. Pero a mí me parece que no hai proporcion alguna entre la mayor entrada que obtendria la Empresa con el alza de tarifas en proyecto i el gasto que exigiria ese mejoramiento de la situacion de sus obreros i empleados. I al efecto, yo desearia que el señor Ministro, al dar la respuesta que dará Su Señoría, con la benevolencia que todos le reconocemos, a las observaciones del honorable Senador por Concepcion, tuviera a bien dar siquiera una cifra aproximada respecto de la mayor entrada que obtendrá la Empresa con esta alza de tarifas. He oido estimar en diez o quince millones de pesos el monto de esa mayor entrada, pero a mí me parece que debe haber un error en este cálculo, i que la entrada efectiva que se obtendrá por esta causa será probablemente tres o cuatro veces superior a la que acabo de indicar.

Por estas razones, concordando perfectamente con las observaciones que el honorable Sénador por Concepcion formuló en la sesion de ayer, me permito preguntar: ¿cómo es posible que en estas circunstancias se nos presente un proyecto de esta especie? ¿No habria otro medio de hacer frente a la necesidad de mejorar los sueldos del personal a contrata i de los operarios de la Empresa? Yo creo que hai mucho pesimismo en el criterio que se han formado algunos de mis honorables colegas respecto de la situacion financiera en que se encontrará el pais durante el presente año,

i para pensar así no tengo sino que atenerme a los cálculos i cifras que han dado aquí mismo algunos de mis honorables colegas acerca de la situación rentística fiscal. Así, por ejemplo, en cuanto se refiere a las entradas por esportacion de salitre, todos sabemos que no sólo se ha normalizado ya la esportacion de este artículo, sino que se sabe que el presente año batirá el *récord* en esta materia. Si las injentes entradas que obtendrá el Estado por este capítulo permitieran atender muchas necesidades públicas i hacer frente a los gastos que determinan algunas de las leyes despachadas por el Congreso, ¿por qué no podrían destinarse en parte también a dar una compensación a la Empresa de los Ferrocarriles a fin de que pudiera hacer frente al mayor gasto causado por el aumento de sueldos i jornales para sus empleados i operarios, con el objeto de que no sea menester recurrir a este arbitrio del alza de tarifas, tan inoportuno e inconveniente?

En todo caso yo creo que el señor Ministro haría bien en estudiar el proyecto de alza de tarifas a fin de hacerle siquiera algunas modificaciones con el objeto de que ella no afecte a los artículos de primera necesidad. No creo que una medida de esta especie mermara en forma apreciable las mayores entradas que la Empresa espera recibir, i, en cambio, evitaria un nuevo encarecimiento de los artículos de primera necesidad, que ya van adquiriendo precios intolerables. Me atrevo a rogar al señor Ministro se sirva estudiar el punto i ver si es posible escluir del alza a los artículos a que me vengo refiriendo.

Me permitirá también el señor Ministro señalar algunas medidas desacertadas que se notan en el servicio de los ferrocarriles i que deberían desaparecer ahora que la Empresa quiere aumentar sus entradas. Me refiero a las tarjetas de abono i a los boletos dobles, que, según entiendo, tienen una rebaja de veinticinco por ciento. ¿A quiénes benefician estas facilidades? Precisamente a aquellas personas que acaso son las que ménos necesitan de ellas. Es evidente que no ha de ser la jente pobre la que adquiera tarjetas de abono, que sólo se espenden para los pasajeros de primera clase, o sea para los que están más capacitados para soportar estas alzas de tarifas. Yo estoy cierto que mediante estas tarjetas de abono la Empresa deja de percibir cuantiosas entradas, i si se hiciera un cálculo respecto de la pérdida que sufre la Empresa por esta causa, habría seguramente que anotar una gran suma de dinero.

Yo digo, ahora que la Empresa piensa abo-

lir todas las rebajas que existen para el transporte de carga en los ferrocarriles, ahora que piensa alzar los fletes en la forma que ya conoce el Honorable Senado, ¿no sería conveniente que se aboliera también el sistema de tarjetas de abono, que principalmente beneficia a aquellas personas que ménos necesitan de la ventaja que ellas importan? No dudo que el señor Ministro tratará de imponerse de este asunto, i que pedirá al Consejo de los Ferrocarriles que lo estudie para ver si es posible exceptuar del alza de tarifas a los artículos de primera necesidad, cosa que yo defenderé a todo trance.

Todavía, habría que agregar a este respecto que, según mis noticias i por informaciones que he recibido de los propios empleados de la Empresa, es mucho lo que se abusa con las tarjetas de abono. No entraré en detalles por ahora, sino que me limitaré a afirmar que tales abusos existen i que significan una cuantiosa pérdida para la Empresa.

Mucho más podría decirse sobre la proyectada alza de las tarifas; pero después de las observaciones que formuló ayer el honorable Senador por Concepción, creo que la materia ha quedado casi agotada.

Insisto sí, especialmente, en la necesidad que hai de exceptuar del alza de tarifas a los artículos de consumo. Todos los demás artículos que se van a gravar con el alza como ser los materiales de construcción, los productos industriales, etc., seguramente que al fin van a gravar también, aunque indirectamente, el costo de la vida, lo que será de sentirlo; pero mucho más grave i más serios todavía gravar directamente la alimentación del pueblo. No tengo para qué repetir lo que he dicho en muchas ocasiones en esta Sala. Yo conozco muy de cerca las necesidades de la clase popular, estoy perfectamente impuesto de las inmensas dificultades que encuentra para sustentarse i de la escasez de los salarios de los obreros. Es verdad que ahora, mediante el desarrollo que se ha dado a las obras públicas i a los trabajos particulares, los obreros encuentran trabajo con relativa facilidad, pero no lo suficientemente remunerado para que puedan hacer frente a las reales e imprescindibles necesidades de ellos i de sus familias. Los salarios que se pagaban en el año 1914 apenas han experimentado un ligero e insignificante mejoramiento, que creo no será superior a un cinco por ciento o un diez por ciento. Mientras tanto, ¿en cuánto ha aumentado el precio de los artículos de consumo? En cincuenta por ciento, en cien por ciento, i en algunos casos en doscientos,

en trescientos i aun en cuatrocientos por ciento. Es fácil comprender entónces que el elevado costo de los artículos de consumo, por una parte, i la escasez de los salarios por otra, hayan creado para las clases populares una situacion en extremo difícil. I sobradamente lo han comprendido así tanto el Gobierno, como el Senado i la Cámara de Diputados, que en el último tiempo han estado legislando en el sentido de aumentar los sueldos de una gran parte del personal de la administracion pública. Se ha considerado que es justo, atendida la carestía de los artículos de consumo, de los cánones de arrendamiento, etc., aumentar los sueldos de algunos empleados públicos, si no en la proporción que habrían deseado algunos de mis honorables colegas, por lo ménos en una forma que constituya un ligero alivio para ellos.

Pero, entre tanto, el resto del pueblo, de la jente de escasos recursos que no tiene empleo en las distintas reparticiones de la administracion pública, las clases trabajadoras que no están sujetas a esta proteccion del Estado i que viven como se lo permiten sus circunstancias, no han obtenido un aumento en sus salarios en la forma que era dable esperar.

Estamos, pues, en el deber de contemplar esta situacion, i creo que no sería justo ni acertado tomar una medida como la de alzar las tarifas de los ferrocarriles, que producirá como necesaria consecuencia un nuevo aumento en el precio de los artículos de consumo indispensables para la vida.

Yo quisiera reproducir en esta sala algunos de los cuadros que contemplo constantemente en mi camino, cuando un padre de familia que tiene un buen número de hijos, gana a duras penas un salario de cuatro o cinco pesos diarios. I ya se comprende que con un jornal tan reducido no habrá quien pueda mantener ni siquiera medianamente a una familia por pequeña que sea. Pues bien, como si esto fuera poco, esta nueva alza en las tarifas ferroviarias producirá un mayor encarecimiento de los artículos de consumo, de manera que las dificultades para la vida de la jente pobre serán mucho mayores aun.

Saben mis honorables colegas que los comerciantes se valen de cualquiera causa o pretexto para elevar el precio de sus mercaderías. Un alza de fletes, una baja del cambio, una circunstancia cualquiera, les da motivo para alzar el valor de los artículos de consumo en la forma que ellos quieren; pero si, por la inversa, el cambio sube o si se reducen los fletes, los comerciantes no rebajan

jamás el precio de los artículos que espenden. De manera que no parece que sea oportuno dar una nueva oportunidad al comercio para alzar el precio de las mercaderías, agravando más todavía la situacion de verdadera miseria en que vive la jente desheredada de fortuna.

Me limito a hacer estas observaciones esperando que el señor Ministro las habrá de acoger favorablemente.

Su Señoría ha demostrado que se preocupa con empeño de los servicios del Ministerio de su cargo, i creo que en este caso no habrá de desoir el clamor que existe entre las clases pobres con motivo del alza de las tarifas ferroviarias. Seguramente en algún tiempo más el señor Ministro habrá de bajar del alto puesto a que ha llegado, i entónces, si persistiera Su Señoría en el alza de tarifas para los artículos de primera necesidad, habría de encontrar Su Señoría en todas partes una nota triste, i yo deseo que al abandonar el señor Ministro su cargo encuentre por doquiera una nota cariñosa del pueblo que recuerde que Su Señoría se ha interesado por su suerte.

El señor **Valenzuela**.—Después de oír las observaciones del honorable Senador por Santiago, señor Torrealba, quiero dar mi opinion respecto del alza de las tarifas.

Francamente, considero que esta alza es justificada, porque si dotamos a la Empresa de los elementos necesarios para mejorar el servicio, obtendremos seguramente el abaratamiento de los artículos de consumo a que se ha referido Su Señoría.

Hoy por hoy, debido a la mala situacion de la Empresa, a la falta de material, los productos no pueden movilizarse con oportunidad, i esto trae como consecuencia el encarecimiento de ellos. De modo que si dotáramos a la Empresa de todos los elementos necesarios para una movilizacion rápida, seguramente tendríamos en todos los centros de consumo una gran abundancia de productos, i, por consiguiente, un abaratamiento considerable en su precio.

Se hace mucho hincapié en que el alza que se proyecta en la tarifa actual va a traer un mayor encarecimiento en el precio de los artículos de consumo. Pero la verdad es muy distinta; si alguna alza se produce, ésta será tan pequeña que casi no se hará sentir. Tomemos como base el trigo, artículo que viene a Santiago desde la frontera i que paga un flete de tres pesos por cada cien kilos. El alza que se proyecta es de una tercera parte de esta tarifa, o sea un peso por cada cien kilos, es decir de un centavo por kilo. I yo digo; un

centavo por kilo ¿será un alza tan grande para que produzca una carestía sensible para el pueblo consumidor? Un encarecimiento de un centavo por kilo casi es inapreciable.

El honorable Senador ha manifestado el deseo de que se exceptúen de esta alza de tarifas los artículos de consumo. Pero todos sabemos que los ferrocarriles no conducen casi otra cosa que artículos de consumo, a excepción de uno que otro producto como las maderas. En consecuencia, ¿qué trasportarian los ferrocarriles con tarifas recargadas si se aceptara la idea del honorable Senador?

Conviene analizar, lo que ocurre en otros ferrocarriles a este respecto. Así el ferrocarril de Antofagasta a Bolivia cobra por el flete de un quintal métrico mas o ménos lo que los ferrocarriles del Estado cobran por el de una tonelada. Así se explica que aquella Empresa esté en situación próspera i haga un servicio magnífico.

Ya ve Su Seoría que hai una diferencia enorme entre las tarifas de otros ferrocarriles con respecto a la de los ferrocarriles del Estado. Yo considero que los fletes que cobran nuestros ferrocarriles son mas bajos que los que se cobran en cualquier otro pais del mundo.

El señor **Concha** (don Malaquías).—He estado hojeando esta mañana el «Boletín de Sesiones de la Cámara de Diputados», i he encontrado allí un discurso del que era entonces Diputado por Valparaíso, señor Palacios, en el cual se referia a un cuadro de las tarifas de las líneas ferroviarias del mundo entero. Según ese cuadro, hai doce paises, entre los que están incluidos los Estados Unidos, en los cuales las tarifas ferroviarias son mas bajas que en Chile.

El señor **Valenzuela**.—Eso habrá sido en otros tiempos.

El señor **Concha** (don Malaquías).—Esto se dijo en el año 1913.

El señor **Valenzuela**.—Creo que debemos considerar la situación actual. Si todos los artículos han subido de precio considerablemente, aquellos que necesitan las empresas ferroviarias se han duplicado o triplicado de precio. El carbon, desde luego, ¿cuánto ha subido? Si los ferrocarriles tienen que pagar precios enormes por los artículos que necesitan i no les permitiéramos alzar sus tarifas, ¿a dónde irian a dar?

Estamos palpando que el servicio de ferrocarriles es cada dia mas deficiente, pero esto proviene exclusivamente de que no se ha dotado a la Empresa del equipo i demas elementos que son absolutamente indispensables.

Pretender que una Empresa industrial, como la de los ferrocarriles, marche bien sin tener los medios ni elementos que necesita, es evidentemente un absurdo. Por esto considero que es perfectamente justificada el alza de tarifa que se proyecta. Precisamente, este aumento permitirá aumentar los salarios i pagar mas liberal i jenerosamente a los empleados; pero no podrá ser jenerosa una entidad que esté en bancarrota i que puede encontrarse hasta en el caso de no poder movilizar ni siquiera los pasajeros de un punto a otro de la República.

Repito que encuentro mui justificada esta alza de tarifas, i aun cuando fuera un poco mayor que la que se solicita, yo la consideraria justificada siempre, sobre todo si se atiende a que no es el pueblo el que a va sufrir las consecuencias de ella, como lo acabo de demostrar. ¿Qué le significa al pueblo pagar un centavo mas por el kilo de trigo? Nada. En cambio, si el trigo i todos los demas productos llegan a todos los centros de consumo con la oportunidad debida a los centros de consumo, es indudable que bajará su precio en forma considerable.

Ahora mismo estamos palpando hechos mui significativos a este respecto. Así, por ejemplo, muchos molinos se han visto obligados a parar la molienda porque carecen de trigo, a pesar de que casi todas las bodegas de las estaciones del sur están casi completamente llenas de ese cereal, que no puede ser movilizado precisamente porque la Empresa no tiene los elementos indispensables para hacerlo. Esta es la principal causa que produce el encarecimiento de los productos i artículos de consumo.

El encarecimiento que notamos en diversos artículos de primera necesidad, se debe principalmente a su escasez producida por la falta de acarreo de dichos artículos, de los centros de producción a los de consumo.

Ahora, como regla jeneral, debemos considerar que toda empresa industrial, de cualquiera naturaleza que sea, es necesario dotarla de todos los elementos que necesita para su progreso i desarrollo.

Si a una empresa de esta índole, no le damos lo necesario para atender sus servicios, tendrá una vida lánguida; tendrá que ir a la ruina, que es lo que le acontece a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

He querido, señor Presidente, hacer estas observaciones para manifestar mi opinión a este respecto, declarando que votaré a favor del alza de tarifas que se propone.

El señor **Torrealba**.—Voi a limitarme a

espresar que no creo como el honorable Senador que deja la palabra, que el trigo i la harina espermentarán un alza de un centavo solamente por kilo. Segun mis apuntes, los fletes del trigo sufrirán una mayor alza de cincuenta i cuatro por ciento, que corresponde, por lo ménos, a un mayor flete de dos centavos por kilo.

I a mi vez voi a hacer notar que si esa es una suma pequeña en apariencia, esta alza no se reducirá a esa cantidad, pues el comerciante, aprovechándose de este mayor pago, alzará el valor de sus mercaderías en proporción mucho mayor.

El señor **Valenzuela**.—En este caso, debemos adoptar algunas medidas para que los comerciantes no cometan abusos. Además no debemos nosotros por esta causa privar a la Empresa de los Ferrocarriles de los recursos que necesita.

El señor **Torrealba**.—Estima mi honorable colega que deja la palabra, que con estos recursos la Empresa tendrá para costear todo el material rodante que necesita i mayores facilidades para su funcionamiento. Pero éste no es el medio de dotar a la Empresa de material rodante i ponerla en condiciones de hacer un buen servicio. El medio debe ser la contratación de un empréstito, como se hizo en otra oportunidad.

El señor **Concha** (don Malaquías).—Se gastarán decenas de millones de pesos, los servicios no mejorarán. En este proyecto vemos un rubro de cuatro millones de pesos para pagar el servicio de los bonos del empréstito que contrató la Empresa i que ella debiera servir con sus propios recursos.

De manera que mientras mas dineros se arroje al tonel de las Danaides, mas dinero se perderá.

El señor **Valenzuela**.—Hai que tomar en cuenta el gran desarrollo que han espermentado nuestros ferrocarriles en estos últimos tiempos i el alza enorme en los precios del carbon i otros artículos de gran consumo. De ahí proceden los mayores gastos.

El señor **Torrealba**.—Pero es inútil pretender que la Empresa vaya a obtener con el alza de las tarifas los fondos necesarios para adquirir el material rodante que ha menester. Por falta de material rodante no se pueden acarrear las maderas que están depositadas en las estaciones, ni tampoco se pueden acarrear oportunamente los artículos de consumo. Es natural que esta necesidad se habria podido atender si el Gobierno hubiera hecho uso de la autorizacion que le confirió el Congreso para contratar un empréstito por ciento sesen-

ta millones de pesos a fin de subvenir a las necesidades de la Empresa. Entretanto, el alza de las tarifas no va a mejorar el servicio de los ferrocarriles, va solo a dar pábulo para que el comercio aumente el precio de los artículos de primera necesidad.

El señor **Valenzuela**.—Pero veo que se consultan veintinueve millones para equipo. Sabemos, por otra parte, que ha habido inconvenientes para la contratación del empréstito a que se ha referido Su Señoría, de manera que ésta es una razon mas para que seamos jenerosos con la Empresa a fin de que pueda estar en condiciones de movilizar la carga.

El señor **Dávila** (Ministro de Ferrocarriles).—Al iniciarse en la sesion de ayer la discusión del presupuesto de la Empresa, el honorable Senador por Concepcion formuló diversas observaciones, todas ellas inspiradas en el mejor propósito de bien público. Entre esas observaciones aparece con carácter dominante la crítica que Su Señoría hizo del nombramiento de jefe del Departamento de Contabilidad.

Dijo Su Señoría que dicho nombramiento era inconveniente e ilegal, i que él ha venido a producir en el personal inferior del Departamento respectivo un profundo desaliento. Agregó que no era raro que una empresa que en esta forma procedia respecto del nombramiento de sus empleados tuviera que presentar presupuestos en déficit. I de esta manera ligaba Su Señoría el nombramiento de este empleado a la discusión pendiente en el Honorable Senado sobre aprobación del presupuesto de la Empresa.

Las observaciones formuladas por el honorable Senador me obligan, señor Presidente, a dar alguna explicación con respecto a la actitud asumida por el Consejo Directivo de los Ferrocarriles al hacer este nombramiento. Debo declarar a la Honorable Cámara que tengo el mas profundo, el mas íntimo convencimiento de que el Consejo procedió en este caso inspirado en el deseo de tener un mejor servicio i ajustándose, por lo demas, estrictamente a los preceptos de la lei.

Concurro en absoluto con el honorable Senador por Concepcion en las apreciaciones que formuló Su Señoría en la sesion de ayer respecto de la importancia fundamental que el Departamento de Contabilidad tiene para la buena marcha de la Empresa. Es evidente, como lo ha dicho el honorable Senador con perfecta razon, que la contabilidad constituye el medio único casi de darse cuenta del estado de una empresa de esta naturaleza i que, por consiguiente, la organizacion de la

contabilidad i el control que es su complemento indispensable, son base fundamental de una buena administracion. Así lo viene comprendiendo el Consejo Directivo de la Empresa desde hace cuatro años i con este mismo propósito i conociendo la situacion existente, ha solicitado reiteradas veces del Gobierno que se contrate en el extranjero un personal técnico competente, capaz de organizar esta contabilidad en la forma moderna, completa i eficiente en que se organizan las contabilidades de las grandes empresas ferroviarias de los grandes países del mundo.

Tenemos en Chile el extraño privilegio de creer que tenemos aptitud para hacerlo todo mejor que en otras partes i a consecuencia de esto tenemos trenes manejados en una via única con palanqueros sin señalizacion, entregando a la suerte la vida de los pasajeros i la seguridad de la carga. En ningun país civilizado existen trenes manejados en esta forma. Pero así como se han manejado hasta ahora nuestros trenes, por no dar a la Empresa el capital necesario para la movilizacion, así se pretende que la Empresa se desarrolle i se siga manejando con los sistemas primitivos, deficientes, absolutamente deficientes, que rijen desde hace cuarenta o cincuenta años. No hai—i esto debo decirlo con entera franqueza—en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado servicio alguno organizado o de control eficiente. Es imposible saber hoi en la Empresa de los Ferrocarriles cuál es el valor de sus existencias i es natural comprender que en esta forma una empresa industrial de esta entidad tiene que marchar a la bolina.

El año 1916, el Director Jeneral de los Ferrocarriles, señor Alejandro Guzman, se dirijió al Gobierno en notas, algunos de cuyos párrafos dicen como sigue:

«Los sistemas de contabilidad que se aplican hoi en la Empresa son los mismos establecidos desde hace muchos años atras, i el Consejo ha estimado que existe conveniencia en modernizarlos i en adaptarlos a las normas que actualmente son jenerales en todos los ferrocarriles.

Sin entrar a detallar las ventajas de éste procedimiento, el Consejo cree que una de las principales i de mayor importancia seria la de disminuir el número de los empleados que hoi atienden los servicios de contabilidad, número evidentemente exajerado en comparacion con el que empresas de mayor entidad que la nuestra destinan al mismo servicio.

Por otra parte, el Consejo ha notado que el control de los diversos servicios que dicen re-

lacion con la percepcion de los fondos no se encuentra debidamente establecido, i que hai necesidad de imponer normas que aseguren a este respecto una fiscalizacion mas efectiva.»

Insistiendo mas tarde en su solicitud para contratar un técnico que organizara los servicios de contabilidad, i que el Gobierno entonces no aceptaba, dice:

«Desde el comienzo del actual réjimen administrativo el Consejo viene constatando *disconformidades e incongruencias en el monto de las cifras de unos mismos gastos*, segun la procedencia de ellas dentro de la misma Empresa, lo que manifiesta la falta de unidad en los datos auméricos de los diversos departamentos i secciones que perturben el criterio que esas cifras deberian fijar con claridad i precision. La diversidad de valorizacion de los materiales de una zona i otra, segun la estimacion de su respectiva contaduria, llegaba a veces hasta quinientos por ciento, *falseaban por completo las cifras del gasto industrial* de la Empresa. Estas i otras constataciones de no ménos importancia ponian en evidencia *la falta de unidad i criterio* preciso para mantener las cifras que manifestasen en cualquier momento el estado *real de la jestion administrativa.*»

«Pero en una contabilidad ferroviaria, a mas de la teneduria ordenada i oportuna de sus libros jenerales, es necesario que cada una de las ramas de la explotacion, Via i Obras, Traccion i Maestranzas i Transporte, obtengan el provecho i las enseñanzas debidas de cada una de las cifras de entradas i gastos afectos a cada una de ellas mediante una disposicion adecuada del camino que deben recorrer desde que se orijinan hasta que lleguen a asentarse en los libros jenerales. I esta provechosa enseñanza de las cifras es ahora deficiente. Estas utilísimas indicaciones se obtienen en las contabilidades ferroviarias modernas sin mayor trabajo i con menor costo que el aquí empleado, i este Consejo estima que *seria peligroso e inconveniente inventar por un estuerzo imaginativo* lo que con tanto éxito existe en otras partes, i que bastaria adaptarlo razonadamente a nuestra organizacion, aprovechando así el trabajo i la esperiencia de otras administraciones ferroviarias i del personal especialista por ellas formado.

Por otra parte, la contabilidad de la Empresa es cara: ella representa en sueldos *un 10.8 por ciento* del total de lo que por ella ha pagado.»

«En esta Empresa, como en cualquier otra de carácter industrial, uno de los puntos mas

importantes que se debe atender es el control de sus entradas i de sus gastos, i mui principalmente, de sus materiales. En los Ferrocarriles del Estado el control no existe, i solo en apariencia lo hai en algunos servicios.»

Esta era la situacion en 1916, i es triste tener que confesar que esa situacion todavia existe el dia de hoi. Sin embargo, actualmente la Empresa está autorizada para contratar un técnico especialista en contabilidad.

En esta situacion, se produjo la vacante del cargo de jefe de la oficina de contabilidad de la Empresa, i el Gobierno se ha visto en la necesidad de proveer dicho empleo. Analizó el Consejo detenidamente el personal existente, i estimó que no existia en él ninguna persona idónea que pudiera independizarse de la rutina i que reaccionara en los sistemas implantados desde hace tantos años i afrontara la reorganizacion de la contabilidad, ajustándola a los sistemas mas modernos de control.

Vió entónces el honorable Consejo que era necesario buscar fuera del personal el contador que no existia dentro de la Empresa. Lo dijo así en el oficio en que formuló el Consejo la propuesta respectiva.

Convencida la superioridad de la Empresa de que es conveniente reformar sus servicios de contabilidad, ha pedido se contraten técnicos extranjeros para llevarlo a cabo. I comprendiendo tambien que esta reforma encontrará un concurso mas decidido de personas que no forman parte del personal que desde hace varios años sigue la rutina actual, buscó afuera una persona apta para este cargo.

Naturalmente estas observaciones no envuelven un cargo para el personal que está actualmente en servicio.

El Consejo de los Ferrocarriles del Estado, señor Presidente, tiene la responsabilidad de la administracion de la Empresa i esta propuesta está ajustada a la lei. El Gobierno le prestó su aprobacion.

Ha sostenido el honorable Senador por Concepcion, que este nombramiento es ilegal. No lo estima así el Gobierno, porque segun la lei de 1914, el personal de la Empresa se compone de las siguientes tres categorías de empleados.

- a) Personal de planta;
- b) Personal a contrata;
- c) Personal a jornal.

II. El personal de planta i el personal a contrata está distribuido en doce grados, que

establecen su jerarquía en atencion al sueldo que la lei les asigna, e implícitamente a la calidad de las funciones que desempeñan (artículo 20).

III. El artículo 27 clasifica en dos grandes grupos todo el personal correspondiente a estos doce grados: personal de planta permanente i personal a contrata. Esta clasificacion está hecha teniendo en vista el modo i forma de proceder a su nombramiento, adelanto i remocion.

IV. El nombramiento i remocion del personal de planta corresponde al Presidente de la República, que procede para la designacion de jefes de departamento, administradores de zona e inspector jeneral de ferrocarriles aislados, a propuesta del Consejo, i éste a su turno, del director de la Empresa (artículos 8.º número 16; 11, 15 i 17).

Este personal, en virtud del oríjen de sus funciones, tiene el carácter de empleados civiles (primero i segundo grados).

Con todo, en el artículo 27 se ha comprendido tambien en el personal de planta permanente a los empleados del tercer grado que en realidad lo son a contrata, correspondiendo su contratacion al Consejo, a propuesta del director, segun lo dispuesto en el número 17 del artículo 8.º

IV. El personal de los nueve grados restantes presta sus servicios a virtud de contratos, por el tiempo que el director jeneral estime necesario, no excediendo de tres años, i no tienen el carácter de empleados civiles a que se refiere el artículo 73 de la Constitucion.

El artículo 24 de la lei a que se refirió el honorable Senador por Concepcion, dispone lo siguiente:

«La designacion i ascenso del personal a contrata se hará conforme a un reglamento especial, basado en la existencia de títulos de competencia i de exámenes previos, ademas de los méritos i años de servicios que se calificarán segun un escalafon que la Direccion Jeneral hará imprimir anualmente.»

I el inciso tercero del mismo artículo agrega:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso primero de este artículo, las promociones en los grados sexto, sétimo i octavo se harán a razon de dos por antigüedad i una por mérito, i en los grados superiores, salvo el primero, a razon de dos por mérito i uno por antigüedad.»

Ahora bien, el escalafon está hecho únicamente para el personal a contrata; de manera que al proponer el Consejo a una persona

extraña al personal, para un puesto de planta, i no a contrata, no ha infringido la lei en manera alguna.

Por lo demas, la persona que ha propuesto el consejo para desempeñar el puesto de jefe del departamento de contabilidad es perfectamente idónea i competente; es mui versada en el comercio, i se le ha dado la comision de permanecer durante tres meses en los Estados Unidos, a fin de que se especialice en la contabilidad de las grandes empresas ferroviarias de aquel pais.

No hai que creer que esta contabilidad puede llevarse como la contabilidad de un almacen o una contabilidad comercial al por menor i que baste ser contador titulado para ser competente para dirijir una contabilidad de esta especie. Hai normas especiales, estudios especiales i el Gobierno ha querido que la persona nombrada para desempeñar este cargo haga sus estudios en las propias empresas ferroviarias, aprovechando su presencia en los Estados Unidos, donde desempeñaba un puesto importante.

El señor **Barrios** (Presidente).—Como Su Señoría parece que va a entrar a otro orden de consideraciones i ha llegado el término de la hora, acaso serie mas conveniente que Su Señoría quedara con la palabra.

El señor **Claro Solar**.—Entiendo que se ha declarado que la sesion de mañana es una sesion ordinaria i en este caso este debate continuaria en la sesion de mañana.

El señor **Torrealba**.—No se ha declarado; pero no habria inconveniente para que se declarara.

El señor **Barrios** (Presidente).—La inteligencia de la Mesa fué la que manifiesta el honorable Senador por Aconcagua.

El señor **Torrealba**.—La sesion de mañana es extraordinaria, que quede así entendido. Pero yo no me opongo al deseo del señor Senador de que este asunto se siga discutiendo en la sesion de mañana.

El señor **Varas**.—¿Por qué no prorrogáramos la hora?

Varios señores Senadores.—Nó, señor.

El señor **Barrios** (Presidente).—Conforme al acuerdo del Honorable Senado. se ve a constituir la Sala en sesion secreta.

Se constituyó la Sala en sesion secreta.

SESION SECRETA

Ascenso en la Armada

Constituida la Sala en sesion secreta, prestó su acuerdo para que S. E. el Presidente de la República pueda conferir el empleo de contra-almirante al capitan de navío don Carlos E. Fuenzalida Savin.

En seguida prestó su aprobacion al proyecto de lei de la Cámara de Diputados por el cual se concede a la viuda e hijas solteras de don Manuel Yáñez Romo, una pension de gracia de dos mil cuatrocientos pesos anuales, de la que gozarán con arreglo a la lei de montepío militar.

Igualmente prestó su aprobacion al proyecto de lei de la Cámara de Diputados que concede, por gracia, al jefe de seccion del Ministerio del Interior, don Luis Barros Merino, el derecho a retiro con arreglo a lo dispuesto en los artículos 3.º i 4.º de la lei número 1,840, de 12 de febrero de 1906.

Se levantó la sesion.