

Sesion 73.^a extraordinaria en 19 de mayo de 1914

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ALDUNATE SOLAR

Sumario

El señor Villegas (Ministro de Relaciones Exteriores) desautoriza el carácter oficial atribuido a diversas publicaciones hechas por algunos funcionarios públicos.—Observaciones del señor Búlnes sobre el mismo asunto.—El señor Rivera termina las observaciones que formuló en sesion anterior sobre la administracion de los ferrocarriles.—Contestacion del señor Zañartu (Ministro de Obras Públicas).—Se suspende la sesion.—A segunda hora el señor Zañartu (Ministro de Obras Públicas) termina su contestacion a las observaciones del señor Rivera.—Usan de la palabra sobre el mismo asunto los señores Búlnes i Valdes Vergara.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Barros E. Alfredo	Mackenna Juan E.
Besa Arturo	Montenegro Pedro N.
Búlnes Gonzalo	Ochagavía Silvestre
Búrgos Gregorio	Reyes Vicente
Claro Solar Luis	Rivera Guillermo
Correa Ovalle Pedro	Urrutia Miguel
Charme Eduardo	Valdes Valdes Ismael
Echenique Joaquin	Valdes V. Francisco
Figueroa Joaquin	Walker Martínez J.
García de la H. Pedro	Yáñez Eliodoro
Guarello Anjel	

I los señores Ministros del Interior, de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion i de Industria i Obras Públicas.

Preferencia

El señor Aldunate (Presidente).—Ofrezco la palabra ántes de la órden del dia.

El señor Rivera.—Antes de seguir tratando la materia sobre la cual hice algunas observaciones en la sesion de ayer, formularia indicacion a fin de que a segunda hora se considerase un mensaje del Presidente de la República, que tiene por objeto reparar un error de copia que, segun entiendo, se cometió en la transcripcion de los presupuestos, en lo relativo al interventor del Gobierno en el ferrocarril de Antofagasta a Bolivia.

El señor Correa.—Debo observar al honorable Senador de Valparaiso que no se trata de un error de copia.

La Comision Mista, al estudiar el asunto, consideró que era innecesario el puesto a que Su Señoría se refiere, i por este motivo acordó suprimirlo.

El señor Rivera.—Entónces, dejo formulada la indicacion, retirando lo del error de copia.

El señor Villegas (Ministro de Relaciones Exteriores).—Con la vénia del honorable Senador por Valparaiso, desearia decir algunas palabras sobre un asunto diverso del que va a tratar Su Señoría.

El señor Rivera.—Con el mayor gusto cedo la palabra al señor Ministro.

Publicaciones hechas por funcionarios públicos

El señor Villegas (Ministro de Relaciones Exteriores).—En la sesion de ayer, el honorable señor Búlnes hizo algunas observaciones dirigidas al señor Ministro de la Guerra, i relacionadas con ciertas publicaciones hechas en la prensa i que por su índole internacional Su Señoría considera graves.

El señor Ministro de la Guerra no ha podido concurrir hoy al Senado, pero en conferencia tenida con el que habla, me manifestó

que se trataba de ideas exclusivamente personales del autor de la publicación, que no eran las del Ministro de Guerra, i por mi parte puedo agregar que el Gobierno tampoco participa de esas opiniones, en cuanto pueden ser poco gratas para el Brasil, país con el cual mantenemos las mas estrechas i leales relaciones.

Debo agregar tambien que se ha tomado el acuerdo de que ningun funcionario, sea civil o militar, pueda hacer publicaciones en la prensa sin la previa autorizacion del Gobierno.

El señor **Búlnes**. —Doi las gracias al señor Ministro de Relaciones Exteriores, que ha tenido a bien hacerse el portavoz de su colega el señor Ministro de Guerra, i celebro que Su Señoría haya venido a hacer este desagravio a un país amigo. Pero si el señor Ministro de Guerra estuviera presente, yo le observaria que a pesar de lo que acabo de oír, la cuestion queda en pié, i lamentando su ausencia, voi a referirme únicamente a hechos que constan de las publicaciones hechas en la prensa.

El primer artículo que se publicó sobre ferrocarriles trasandinos fué del teniente-coronel señor Ortiz Wormald, i en él se consideraban esos ferrocarriles bajo el doble aspecto comercial i político.

Considerándolos desde el punto de vista comercial, manifestaba el comandante Ortiz Wormald que podian poner en peligro los intereses de la agricultura chilena; i desde el punto de vista político, opinaba que un ferrocarril trasandino podia obligar a Chile a establecer una fuerte guarnicion en el norte, con gravámen considerable para los recursos del Estado. Esto es en síntesis lo dicho en ese artículo. I como la Cámara lo ve, lo que se decia en él era la opinion que aquí se manifestó cuando se trató de los ferrocarriles internacionales. El Senado creyó que esta no era una cuestion baladí, que podia tratarse a la lijera, sino que era un asunto grave, que debia estudiarse i discutirse con calma i meditacion, no debiendo permitirse el paso de ferrocarriles por la República sin someterlos previamente a ciertos trámites i condiciones que son de regla en todo el mundo. Sin pronunciarse sobre la parte estratégica, esta Cámara dijo mas o ménos lo que decia en su artículo el oficial a que me he referido.

Pues bien, el señor Ministro de la Guerra, segun se ha publicado en *El Diario Ilustrado*, llamó a ese oficial a su despacho i lo increpó por esa publicación que podria perturbar nuestra buena amistad con la República Argentina, agregándole que la circunstancia de ser él ayudante del Ministerio de Guerra daba mayor

gravedad a lo publicado, i que seria de desear que se abstuviera de seguir escribiendo. Aunque no se lo ordenó, el oficial se conformó i acató esa insinuacion.

Apareció despues un artículo del jeneral Boonen Rivera, Inspector Jeneral del Ejército, en el que trata tambien de los ferrocarriles trasandinos, pero con un criterio distinto del que los consideraba el señor Ortiz Wormald. El jeneral Boonen Rivera considera que no hai ningun peligro, como parecen temerlo personas demasiado timoratas o asustadizas, en la construccion de estos ferrocarriles, i manifestando una opinion diametralmente opuesta a la del Senado, dice que conviene dar libre paso a todos esos ferrocarriles.

Esta publicación motivó una carta de felicitacion del señor Ministro de la Arjentina en Chile, que el mismo señor Boonen Rivera hizo publicar en *El Mercurio*, i declaraba que ese artículo lo escribió de acuerdo con el señor Ministro de Guerra, i que sus conceptos i opiniones fueron aceptados por el señor Ministro.

Despues de eso se publicó un segundo artículo del jeneral Boonen, en el que manifiesta la conveniencia de modificar la política internacional de Chile, haciendo a un lado la amistad del Brasil, i declarando que vale mucho mas la amistad de Bolivia, i que el A B C sudamericano debe ser formado con Bolivia i no con el Brasil.

Yo encuentro que esto es grave, que no se ha debido decir semejante cosa, mucho ménos en el momento actual en que Chile i el Brasil se presentan unidos en una gran jestion de paz ante el mundo.

Pues bien, el señor Ministro de Guerra, que encuentra que una publicación del ayudante del Ministerio de su cargo compromete al Gobierno, no ha creído que las publicaciones del Inspector Jeneral del Ejército, no ya sobre líneas ferroviarias, sino sobre los rumbos jenerales de la política internacional, puedan igualmente comprometer al Gobierno. El señor Ministro increpó su conducta al ayudante del Ministerio, i no hai antecedentes que permitan creer que ha dado el mismo paso con respecto al jeneral Boonen, siendo que el primero se reducía en su publicación a un problema interno del país, i el segundo trataba uno de carácter internacional.

El silencio que ha guardado el señor Ministro acerca de la segunda de las publicaciones del jeneral Boonen, relativa a la conveniencia de modificar la orientacion política internacional de la República, implica en cierto modo la aceptación de las ideas en ella

contenidas, aceptacion que significaria que de parte del señor Ministro de Guerra habria una politica internacional distinta i en oposicion con la de la Cancillería.

Muchos esfuerzos se han hecho por cultivar la amistad del Brasil, i ello es mui digno de aplauso. La politica internacional de nuestro pais, orientada en un solo sentido hasta hace pocos años está hoi orientada en dos direcciones, con la aprobacion del pueblo chileno. Todos deseamos que la aguja internacional se dirija no solo hácia una de las grandes capitales de los paises sud-americanos del Atlántico, sino hácia los dos; tenemos interes en conservar la amistad de ambos, de manera que de ningun modo podemos aceptar que este concepto del jeneral Boonen sea transmitido al Brasil como espresion del pensamiento oficial o nacional, i dé por resultado algun distanciamiento en una amistad que a toda costa debemos conservar.

Celebro que el señor Ministro de Relaciones Esteriores haya hecho la declaracion que acabamos de oír, porque ella disipará las dudas que pudieran suscitarse en el Brasil, ya que la prensa arjentina, al comentar estos asuntos, ha dicho que la opinion del jeneral Boonen Rivera es al mismo tiempo la opinion del Ministro de Guerra; i naturalmente, la idea relativa a la conveniencia de abandonar la amistad del Brasil para aproximarnos a Bolivia, importa una verdadera ofensa para aquel pais.

En todo caso, queda en pié el hecho de que cuando un oficial del Ejército ha hecho en la prensa publicaciones en cierto sentido, que está en armonía con un proyecto de acuerdo aprobado por el Senado, hace algun tiempo, el señor Ministro lo ha censurado; i cuando otro jefe del Ejército ha escrito en los diarios en sentido contrario al anterior, i todavía en sentido contrario a la política internacional de la cancillería, el señor Ministro no lo ha censurado.

Todo esto manifiesta que ya es conveniente poner término a los reportajes o publicaciones en los diarios sobre materia de carácter internacional. En un diario de ayer se publica un reportaje a un funcionario administrativo, que hace en él declaraciones de mucha gravedad acerca de Tacna i Arica, a tal punto que no creo prudente discutir las en público. Cosas hai que el Intendente de Tacna i el Inspector Jeneral del Ejército pueden decir al oído de sus superiores, pero que no pueden ni deben decir a la prensa. En el reportaje al Intendente de Tacna, aparecemos como apareciendo de vinculaciones morales en aquel

territorio, que poseemos como conquistadores desde hace treinta i cuatro años.

Es preciso poner término a esto. I si el Gobierno se inspira en las palabras que acabamos de oír al señor Ministro de Relaciones Esteriores, yo lo celebraré, porque es necesario que esto no se repita: No es posible que funcionarios de cierta categoría estén haciendo declaraciones que comprometen intereses fundamentales de la República; no es aceptable que el Intendente de Tacna diga lo que ayer se publicó en los diarios, ni que el Inspector Jeneral del Ejército haga en la prensa apreciaciones comprometidas para los intereses internacionales, cuya direccion corresponde al Gobierno.

El señor **Villegas** (Ministro de Relaciones Esteriores).—Debo repetir que el señor Ministro de la Guerra, segun me lo ha manifestado hace un momento, no participa de la opinion del jeneral señor Boonen Rivera, i que se esmera, como todos los miembros del Gobierno, en que las relaciones internacionales de Chile sean las mas cordiales con todo el mundo, i especialmente con el Brasil i la Arjentina, naciones con las cuales está hoi dia, como se sabe, trabajando en una gran empresa de paz i de concordia.

Respecto a la referencia que el señor Senador hace al Intendente de Tacna, puedo decir que he llamado a este funcionario i me ha dicho que sus palabras han sido mal interpretadas, que la publicacion hecha en los diarios no traduce su pensamiento.

Por lo demas, para evitar inconvenientes e interpretaciones, el Gobierno, como lo he dicho ya, ha tomado precauciones para que no se repitan reportajes que hacen mas mal que bien.

Administracion de los ferrocarriles

El señor **Rivera**.—Refiriéndome a una situacion de verdadera alarma en el personal de los ferrocarriles del Estado, formulé ayer algunas observaciones, que espero terminar ahora en breves momentos.

No quiero continuar este debate sin llamar ántes la atencion de la Cámara a la circunstancia de que pocos momentos despues que dejaba yo la palabra en este recinto, uno de los empleados mas meritorios de la Empresa caia tambien bajo el hacha que ha privado de sus destinos a tantos otros buenos empleados de los ferrocarriles. El jefe de la seccion de trasportes, a las cinco i media de la tarde de ayer, notificaba a don José Luis Irrázaval,

empleado meritorio con cuarenta años de servicios, que quedaba cesante.

De esta manera, el objeto tan sano, tan patriótico, tan respetuoso que me movió a hacer las observaciones que hice ayer, ha tenido por resultado que la máquina haya apretado sus engranajes, a fin de estrechar con mayor vigor i mayor seguridad de estermínio a los mejores empleados. Esto quiere decir que ya no debo nombrar a ningun otro empleado meritorio de la Empresa de los ferrocarriles, pues el resultado seria contraproducente, a pesar de que no me guía ningun interes político, ni nada que no sea el respeto al derecho adquirido por los que en buena i leal forma han servido al pais.

El señor Ministro de Industria me interrumpió ayer, a propósito de una apreciacion particular que yo hacia. Dije al señor Ministro que yo queria llevar este debate en la forma mas elevada posible, prescindiendo en absoluto de todo carácter personal; mas todavía, dije que abrigaba, en nombre de estos empleados amenazados hoi, plena confianza en la equidad i justicia del nuevo Director Jeneral; insté aun al Consejo Administrativo a que en lugar, como decia mui bien un honorable Senador, de estar comiendo crudos los platos que se le presentaban por los jefes respectivos, se preocupara de examinarlos i estudiarlos, para no ser, acaso inconscientemente, la mano que cortaba cabezas designadas por otros.

El señor Ministro me replicó que el Consejo Administrativo es autónomo i que la accion del Gobierno no alcanza absolutamente a modificar sus procedimientos.

Esto me obliga, aparte de las consideraciones que hice ayer, a entrar en otras. Ayer me limité a decir al señor Ministro que no era posible que una reparticion del Estado que administraba bienes fiscales; que habia consumido una gran cantidad de recursos destinados a otros servicios del pais; que estaba constituyendo un verdadero monstruo que se engullia muchas otras reparticiones, viviera completamente autónoma i libre de toda fiscalizacion. Los ferrocarriles se han comido en los últimos presupuestos, liceos, escuelas públicas, construcciones fiscales, muchos otros servicios indispensables.

Dije yo entonces: no es posible que en estas condiciones haya querido el Congreso desprenderse de sus facultades fiscalizadoras; no es posible que no se pueda hacer oír una voz en las Cámaras, cuando se trata de actos injustos ejecutados por la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles. Dije, todavía, que la Em-

presa, como servicio público que está mui directamente en contacto con los particulares, estaba sujeta a la sancion pública.

Estas consideraciones, que bastarian para que en este recinto se puedan tratar las materias de que me he ocupado, son suficientes para demostrar que el servicio de los ferrocarriles no está exento de la fiscalizacion parlamentaria; pero existe, además, la circunstancia de que la lei es terminante a este respecto. Ella ha creado para la Direccion Jeneral una especie de autonomía comercial, de autonomía financiera, es decir, responde en su esencia al propósito que tenian el Congreso i el Gobierno de eliminar la pesada carga que constituyen los ferrocarriles para el Erario nacional, independizando a esta Empresa en cuanto a la succion permanente que ejercitaba en las rentas jenerales del pais.

Pero ¿significa esto dejar fuera de fiscalizacion a la Direccion Jeneral? ¿Significa crear un cuarto Poder del Estado, violando la Constitucion? Mui léjos de eso, la lei contempla disposiciones que colocan a la Direccion Jeneral bajo la inmediata accion i responsabilidad del Gobierno de la República.

El artículo 1.º de la lei dice: «La administracion de los ferrocarriles del Estado será ejercida bajo la supervijilancia del Gobierno»; i el artículo 3.º de la misma lei agrega: «Corresponderá al Ministerio de Ferrocarriles la supervijilancia i fiscalizacion de los ferrocarriles del Estado».

Luego, ¿cómo ha podido decir el señor Ministro de Obras Públicas que no se pueden traer a este recinto las observaciones que merezcan la administracion i servicio de los ferrocarriles del Estado? Si esa administracion i servicio están sometidos por la lei a la fiscalizacion, control i responsabilidad del Gobierno, i éste está sometido a la fiscalizacion del Congreso ¿cómo pudo aquel dar a la Empresa de los ferrocarriles del Estado algo de que él no dispone, que no tiene? Lo que hai de grave en esto, señor Presidente, es que yo creo que hasta la independencia económica i financiera de la Empresa, hasta ese temor que dió oríjen a esta lei, de que los ferrocarriles continúen absorbiendo la parte principal de las rentas del Estado, no serán atendidos con la lei de reorganizacion.

No sé qué harán los ferrocarriles del Estado para saldar el déficit que ya tienen en su presupuesto; no sé que harán para remediar los mayores gastos i las menores entradas que se presentan en el primer cuatrimestre del presente año, respecto de igual período en el año anterior; no sé cómo se podrán

contestar las observaciones que uno de los mas respetables miembros del Consejo, el señor Valdes Vergara, creyó deber de conciencia llevar hasta las columnas de la prensa.

Hoy dia nos encontramos otra vez en presencia del problema financiero de los ferrocarriles del Estado, por mas que hayamos querido evitarlo. Sé que el señor Ministro de Obras Públicas golpea afanosamente las puertas del Ministerio de Hacienda, en demanda de los fondos de las rentas jenerales, para atender los gastos de los ferrocarriles del Estado; i no puede ser de otra manera.

En una disposicion del proyecto de lei de reorganizacion, en el artículo 23, se habia dejado una puerta de escape, pues se decia que los anticipos que hiciera el Estado de rentas jenerales a los ferrocarriles, serian cargadas a una cuenta especial, que deberia solventarse con las propias entradas de los ferrocarriles. Al leer el testo de la lei en el *Boletin de las Leyes*, veo que esa autorizacion ha sido suprimida, dejando solo la de contratar empréstitos. No sé si esa disposicion del inciso 2.º del artículo 23 del proyecto ha sido trasladada, i si aparece en otro artículo de la lei definitiva.

En tal caso, cualquiera jestion que se hiciera para obtener anticipos del Gobierno, deduciéndolos de las rentas jenerales, a fin de contribuir al servicio de la Empresa, deberia ser sometida a la consideracion del Congreso, como tambien lo seria la contratacion de empréstitos por la Empresa de los ferrocarriles del Estado. De manera que por disposicion terminante de la lei en sus artículos 1.º i 3.º, por esta sujecion a que acabo de referirme, se ve que esta Empresa, que en el nombre es autónoma, ha quedado en todo sometida a la estricta fiscalizacion del Congreso.

Sus presupuestos deben venir aquí ántes del 15 de octubre de cada año. ¿Para qué vienen los presupuestos al Congreso?

La respuesta es escusada: vienen para que el Congreso resuelva, como en los presupuestos jenerales de gastos públicos, para que los revise, i autorice o no los gastos que él consulte. I si se ha reservado al lejislador este resorte decisivo para controlar la administracion de los Ferrocarriles del Estado ¿cómo es posible que se deje en libertad a la Empresa para gastar mas dinero que el necesario para atender convenientemente el servicio? Cómo es posible que pueda herir impunemente los intereses de empleados antiguos i competentes, sin causa justificada, despojando a los que tienen derechos adquiridos, sin que pueda levantarse en este recinto una voz que llame la

atencion del Ministro hácia estos hechos, consumados al amparo de una lei que por cierto no quiso crear un poder tan absoluto, como suponía el señor Ministro en la sesion de ayer?

Por mi parte, sostendré el derecho de fiscalizar los actos de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, i en cada oportunidad en que esos actos merezcan observacion, yo los traeré al Congreso, porque creo, como lo decia ayer, que acaso los mismos consejeros son ajenos a estos hechos. ¿Quién sabe si a la sombra i en contra de la buena fe i del espíritu patriótico de trabajo de esos consejeros, no se está formando una máquina electoral, i ejecutando estos cambios del personal en beneficio de tal o cual agrupacion política?

Seria realmente doloroso que esta Empresa, que quisimos sustraer a la administracion financiera de manos estrañas, por temor de entregarles una poderosa máquina electoral, estuviera sirviendo, a la sombra del Estado, de instrumento a esos mismos intereses político-electorales que se quiso eliminar.

Algo debe haber aquí; nadie hiere intereses ajenos sin algun fin premeditado, i éste es, por lo jeneral, el interes partidarista. Mis observaciones tienden, pues, a evitar un mal grave, funesto; a nadie acuso, me limito a señalar los hechos, i digo: ¿no será posible que el Congreso, inspirado en el mejor espíritu, intervenga a fin de estirpar en una de sus raices mas hondas este déficit que aumenta año por año, como lo ha demostrado anteriormente un Ministro de Hacienda?

Para eso hicimos esta lei. Hicimos esta reorganizacion a fin de evitar que el servicio de los ferrocarriles siguiera pesando sobre el Erario nacional, en la forma gravosa en que lo estaba haciendo. Hicimos esta lei para mejorar los servicios, no para que aumenten los gastos públicos, no para que la Empresa de los ferrocarriles del Estado siga pesando sobre el presupuesto jeneral de la Nacion, ni mucho ménos para que algunas manos que por el momento se ocultan i que no vemos todavía claramente, estén sirviendo intereses político-electorales.

Hai que recordar, señor Presidente, i debemos recordarlo los que no participamos de aquellas doctrinas, que se hizo una revolucion que costó al pais diez mil vidas i cien millones de pesos, en defensa de la libertad electoral. Pues bien, yo no puedo creer que los miembros del Senado que participaron en la contienda del 91 en contra del Gobierno del Presidente Balmaceda, hayan querido con esta lei de ferrocarriles poner en manos de

tal o cual agrupacion política, de tal o cual dirigente político, una máquina electoral encaminada a destruir i burlar los derechos de los ciudadanos. Hágase justicia, hágase justicia a secas, cumpliendo el honorable Ministro de Industria con los elevados propósitos que tuvo el Congreso al dictar esa lei.

Debo recordar tambien que, ante la necesidad de salvar a la Empresa de los ferrocarriles del Estado, aun los que no aceptábamos el proyecto de Su Señoría, nos inclinamos, guardamos silencio o sancionamos con nuestro voto esta lei, que esperamos sea de justicia, de equidad i de conveniencia pública.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Comenzaré por manifestar a la Cámara que el honorable Senador por Valparaiso ha sido mal informado al asegurar al principio de su discurso que el señor José Luis Irrázaval ha sido separado de su puesto en la Empresa de los ferrocarriles; acabo de preguntar al Director Jeneral si es eso efectivo, i me ha contestado que es completamente inexacto.

El señor **Rivera**.—¿Me permite una interrupcion el señor Ministro? Lo que dice Su Señoría confirma todas las observaciones que he hecho sobre la fiscalizacion que corresponde al Gobierno en la administracion de los ferrocarriles. Por lo demas, agradecería al señor Ministro que se dirijiera al jefe de la Seccion Transportes, preguntándole si es o nó efectivo que ayer, a las cinco i media de la tarde, se notificó de desahucio al señor José Luis Irrázaval.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Debo manifestar al honorable Senador que dentro de la lei de reorganizacion de los ferrocarriles i del mecanismo establecido por esa lei, no solo el jefe de la Seccion Transportes, sino cada uno de los jefes de Seccion de la Empresa, dependen de la Direccion Jeneral i no pueden tomar por sí solos resoluciones como esa; isi fuera efectivo el hecho a que se refiere Su Señoría, ese jefe habria excedido sus atribuciones.

Desde que se comenzó a discutir en esta Cámara la lei de reorganizacion de los ferrocarriles del Estado, el Senado se dividió en dos tendencias bien marcadas: una de los partidarios de que este servicio, que habia venido produciendo un déficit constante en las condiciones que se analizaron ampliamente en aquellas sesiones, pasara a manos de una administracion particular; i la otra de los que deseaban que quedara en manos del Estado, pero en forma mas organizada.

Estas dos tendencias no se pusieron nunca de acuerdo en cuanto al punto que las dividia; pero se pusieron en perfecto acuerdo sobre el hecho de que la intromision de la política en el servicio de los ferrocarriles era uno de sus mas graves males. Un grupo considerable de empleados, que se va engrosando segun la influencia del político tal o cual, llega a no preocuparse de su trabajo i vive solamente mirando o acatando a ese político a quien debe su puesto.

El señor **Búlnes**.—Ahora tendrán que mirar a la mayoría del Consejo.

El señor **Zañartu** (Ministro de Ferrocarriles).—Celebro la interrupcion del honorable Senador de Malleco, porque me da ocasion para declarar que en el Consejo de los Ferrocarriles no hai mayoría ni minoría.

Si este Consejo lo forman personas de las mas diversas tendencias políticas, si hai en su seno representantes de todos los partidos, ¿cómo se podria destituir por razones políticas a tal o cual empleado, sin protesta del consejero representante de su partido?

Quince dias despues de promulgada la lei de reorganizacion de los ferrocarriles, ya empezaron los ataques de la prensa al nuevo organismo; i dos meses i medio despues, vemos que en el Senado se levantan voces para formular análogas protestas. Yo creo que ninguna de las observaciones del honorable Senador de Valparaiso es perfectamente justa i tranquila. Nadie pudo pensar que esta lei de reorganizacion de los ferrocarriles iba a remediar los males desde luego, como con el golpe de una varilla mágica. Es claro que esto no podia suceder, pues esa lei tenia que abrirse camino para dar buenos resultados, tanto mas cuanto que el propio Ministro del ramo declaró en ambas Camaras que si habia defectos en la organizacion de los ferrocarriles tambien habia defectos graves en las instalaciones. Manifestó que el defecto mayor era la falta de maestrazas, de galpones, de estaciones, etc., i que, mientras estas instalaciones no se hicieran, era indudable que el servicio ferroviario no podria tener la eficiencia que se deseaba.

Por eso, lo repito, cuando veo que a los quince dias ya se levantaban protestas en una parte de la opinion pública, i que a los dos meses i medio estas protestas se repiten en el Senado, como si en tan corto tiempo hubiera podido cambiarse por completo un régimen, siento verdadera alarma, no por la lei de reforma, que estoi cierto dará fecundos resultados, sino porque me asalta el temor de que las personas llevadas al Consejo se desalien-

ten i dejen la tarea a otros, lo que seria una verdadera desgracia.

Es tarea difícil i patriótica la del Consejo. Basta observar que se trata de una administracion complicada i de la correcta inversion de cerca de cien millones de pesos anuales, para que se comprenda que no pueden corregirse en dos meses los múltiples defectos de que adolecia la administracion de los ferrocarriles. Es necesario dar tiempo para que la reorganizacion produzca sus frutos; esto i cierto de que en un año mas ya se comenzarán a ver, i en dos o tres, se mostrarán ya maduros.

Una de las pruebas de la pesada e ingrata labor que tiene a su cargo el Consejo de los ferrocarriles la proporcionan las mismas observaciones del honorable Senador de Valparaiso. Debido a los estudios hechos por los miembros del Consejo, ha podido comprobarse que la primera seccion de los ferrocarriles era la que dejaba mas pérdidas i la que necesitaba mayor reforma. I por esto se ha puesto sobre ella mano firme, no por móviles políticos, como se ha supuesto sin fundamento.

El mismo señor Senador ha dicho que se ha separado a un empleado conservador i a otro liberal-democrático. Esto solo demostrará que no impera la política en el Consejo; pero, como ya lo he insinuado, hai todavía otra razon mas convincente.

Como el Honorable Senado lo sabe, el Consejo está compuesto de miembros que pertenecen a todos los partidos, i no seria posible que no hubieran protestado de la separacion de un empleado, si ella era injusta, los consejeros correligionarios del empleado destituido. I esto no ha pasado; mui léjos de eso, los acuerdos se han adoptado por unanimidad.

Dijo tambien el honorable Senador que se creaban puestos para los empleados que se separaban, imponiendo así nuevos gastos al Erario. Esto no es exacto. Verdad es que a algunos jefes que han sido separados de sus puestos se les ha colocado en otras reparticiones, pero no se han creado empleos para ellos; lo que se ha hecho ha sido colocarlos en ocupaciones mas en armonia con sus aptitudes, con ventaja para el servicio i sin daño para ellos.

Así se concilia todo; se concilia el buen servicio con el principio de humanidad de que ha hablado el honorable Senador de Valparaiso, evitándose arrojar a la calle a empleados que durante muchos años han prestado buenos servicios a la Empresa.

I ya que he tocado este punto, debo manifestar que el Consejo, desde la primera sesion

que celebró, tomó mui en cuenta las aptitudes de los empleados que iban a ser separados despues de largos años de servicios. A todos ellos se les buscará otra colocacion en la Empresa, i si hubiese alguno que no pudiese ser colocado, el Consejo se encargaria de pasar una nota al Ministerio, haciéndole presente que dentro de la lei no está autorizado para dar a ese empleado la pension de jubilacion que merece, i el Gobierno presentará entónces al Congreso un mensaje pidiendo para él una jubilacion, en conformidad a sus años de servicios.

Desearia hacer algunas observaciones mas, pero veo que ha llegado la hora en que el Senado acostumbra suspender la sesion.

El señor **Bulnes**.—Podríamos continuar tratando este mismo punto a segunda hora. En el primer lugar de la tabla figura el proyecto sobre creacion de una Caja de Crédito Popular, cuya discusion voy a pedir que se suspenda, porque yo he presentado un proyecto sobre esta misma materia i por el momento no tengo mis apuntes a la mano. Además yo tambien deseo hacer algunas observaciones sobre el servicio de ferrocarriles.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Si no hai inconveniente, quedará acordado continuar en la segunda hora el asunto que está tratando el señor Ministro.

Queda así acordado.

Acuerdos

El señor **Aldunate** (Presidente).—Antes de suspender la sesion, quiero hacer presente al Senado que la Comision designada para estudiar el proyecto sobre el nuevo arancel aduanero, que en conformidad a lo acordado en la sesion anterior, debe estudiar tambien el proyecto sobre contribuciones para la Municipalidad de Santiago, podria encargarse tambien de estudiar el proyecto que restablece el impuesto sobre las herencias, que no ha podido ser informado por la Comision de Hacienda por enfermedad de su Presidente, el honorable Senador por Cautin. Formulo indicacion en este sentido de acuerdo con algunos de los miembros de esta Comision.

El señor **Guarello**.—He estado revisando los diversos proyectos sobre proteccion a la Marina Mercante Nacional, que pronto deben ser traídos a la consideracion del Senado, i he podido imponerme de que no figura entre ellos el proyecto redactado por el honorable señor Rivera i por el que habla, que fué pues

to a disposicion del Ministerio para que fuera informado por las oficinas respectivas.

El señor Ministro del Interior creia que ese proyecto estaba en el Senado, pero por mi parte he comprobado que no está. El Ministerio del Interior lo envió al Ministerio de Marina, i de allí pasó al de Hacienda, de donde fué mandado a la Comision de Puertos. Sé que S. E. el Presidente de la República ha estado averiguando dónde se encuentra, sin lograr saberlo.

Me permito rogar al señor Ministro del Interior que se sirva dar las órdenes del caso para que se busque ese proyecto i se le remita al Senado.

El señor **Orrego** (Ministro del Interior).— Procuraré satisfacer el deseo de Su Señoría.

El señor **Aldunate** (Presidente).— Se ha dado cuenta de un mensaje en que S. E. el Presidente de la República comunica que ha acordado incluir entre los asuntos de la convocatoria el proyecto sobre reforma de algunos artículos del Código de Procedimiento Civil.

Como este proyecto está informado, se podría agregar a la tabla a continuacion del que reforma la lei de 1884.

El señor **Yañez**.—Desearia saber si está incluido en la convocatoria el proyecto sobre patentes profesionales e industriales.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Nó, señor Senador.

El señor **Yañez**.—Entónces me permito rogar al señor Ministro del Interior, se sirva recabar de S. E. el Presidente de la República la inclusion de este proyecto, cuya discusion está ya mui avanzada.

El señor **Orrego** (Minisiro del Interior).— Con el mayor gusto, señor Senador; pero rogaria a la Mesa que cuando se soliciten estas inclusiones, se sirviera dirijir oficio al Ministerio, a fin de tenerlas presentes.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se procederá como lo indica el señor Ministro.

Se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Ferrocarriles

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

Puede seguir usando de la palabra el señor Ministro de Ferrocarriles.

El señor **Zañartu** (Ministro de Ferrocarriles).—Se ha dicho que a los empleados a quienes, por distintas razones, se quiere sepa-

rar de sus puestos en la Empresa de los ferrocarriles se les crea otros empleos en la misma Empresa, imponiendo a ésta una carga con empleados inútiles. Es efectivo que a empleados que no son aptos para una clase de funciones se les lleva a desempeñar otras; sucede muchas veces que un empleado, por su edad o por sus aptitudes para el trabajo, no puede servir bien una ocupacion dada, pero sí, otra ocupacion diversa; pues bien, en estos casos la Empresa de los ferrocarriles, buscando el mejor servicio i por humanidad, cambia de ocupacion a los empleados. Esto se hace en toda empresa que tenga un personal de empleados numeroso, i léjos de ser una medida censurable, es, al contrario, mui digna de aplauso.

Se ha dicho tambien que al Director Jeneral de los Ferrocarriles i otros empleados se les comisiona para otras funciones, conservándoles sus puestos i haciéndose un gasto injustificado. No es este el caso. Como se recordará, junto con aprobarse la lei de reorganizacion del servicio de los ferrocarriles, el Congreso votó el gasto de dos millones cien mil libras esterlinas para adquisiciones de equipo; naturalmente, para un gasto tan crecido conviene tener una oficina especial, compuesta de empleados bien competentes i escrupulosos, i de aquí es que se encomiendan funciones especiales a empleados de la misma Empresa que gozan de la confianza del Gobierno, del Consejo i de la opinion pública.

Ayer en una interrupcion, dije que realmente dentro de la lei de reorganizacion del servicio de los ferrocarriles se daba autonomía al Consejo para el nombramiento de empleados de la Empresa; esto ha dado lugar a observaciones del señor Senador por Valparaiso. Yo debo decir ahora que tal autonomía no quita al Congreso el derecho de fiscalizar a la Administracion Pública i que mi interrupcion no debe interpretarse en el sentido de que yo tuviera el pensamiento de negar ese derecho respecto a la Empresa de los ferrocarriles.

Demasiado bien conozco i respeto las facultades que tienen los Poderes Públicos, para comprender que una lei no ha podido venir a quitar a los señores Senadores su sagrado derecho i su deber de velar por la correcta administracion de los caudales del Estado. Eso sí que hablé de autonomía, porque estimo que hemos dado un gran paso en este camino; yo tengo ahora la mas absoluta confianza de que la reorganizacion va a dar buenos resultados, porque como estoi dentro del Consejo veo el espíritu con que trabaja este cuerpo.

El Consejo Administrativo, lo declaro como un honor para el pais, ha abandonado en ab-

soluto toda preocupacion partidaria, todo aquello que no tenga relacion con el servicio mismo; i por eso digo que la nueva lei dará buenos frutos.

El honorable Senador por Valparaiso ha hablado de uno que otro caso particular; pero me permito observar que Su Señoría seguramente ha oido solo a una de las partes, a las personas interesadas. El Consejo está en una situacion mucho mas ventajosa que Su Señoría para apreciar esto; aparte de que en él hai siete u ocho personas, allí se ha pesado el pro i el contra de cada uno de estos nombramientos, i no creo que se haya nombrado a nadie a la lijera sino que se han hecho las designaciones despues de un maduro estudio i pesando perfectamente las consecuencias.

Creo que hai precipitacion, que no conviene para la disciplina del personal, en apresurarse a traer esto al Senado. Los mismos empleados que saldrán de la Empresa, seguramente encontrarán otra ocupacion; pero este debate los colocará en situacion molesta ante sus jefes.

Se ha hablado de déficit en los ferrocarriles. A este respecto debo repetir que estimo mui injustificado el que se pretenda echar sobre los hombros del Congreso i de la nueva Direccion la responsabilidad de los déficits. Ya he dicho que no podria correjirse el mal servicio en dos meses i medio que lleva de vijencia la lei, sino que se necesitaria por lo ménos un año para enmendar los rumbos, i por lo que se refiere a las instalaciones, es una obra de mas largo aliento.

Es necesario que los Poderes Públicos tengan confianza en la labor del Consejo Administrativo, i esperen que este servicio, a cuyo correcto funcionamiento está ligada la produccion del pais entero, se ha de correjir dentro de la nueva lei; pero que esperen confiados, porque esta misma confianza dará prestigio al Consejo i facilitará su trabajo.

Se ha dicho que este año se producirá un gran déficit en la Empresa. A este propósito debo manifestar que durante el presente año los ferrocarriles harán su ejercicio financiero con el presupuesto aprobado por el Congreso. El Honorable Senado recuerda perfectamente que este presupuesto es posterior a la lei de reorganizacion, i habiendo sido aprobado despues, mal se puede decir que dicha lei ha venido a derogar el presupuesto.

De manera que los ferrocarriles están asegurados este año por los presupuestos i los suplementos concedidos por el Congreso despues de despachada la lei de reorganizacion.

Esta situacion ha permitido al Consejo no apresurarse ni tomar de lijera algunas medidas;

como ser el alza de las tarifas, que es una cuestion grave que merece un detenido estudio. Ya se han reunido todos los antecedentes necesarios para resolver esta cuestion, i se cree que el año venidero la empresa podrá satisfacer sus gastos con sus entradas.

He querido decir estas palabras en el seno de la Honorable Cámara con el propósito de manifestar que el Gobierno se hace solidario de la conducta del Consejo de los ferrocarriles del Estado, i aplaude la labor desinteresada, patriótica i enérgica de los consejeros, fiando completamente en el absoluto éxito de la lei de reorganizacion de los ferrocarriles.

El señor **Bulnes**.—Celebro que se haya tocado este punto de los ferrocarriles. Lo celebro, porque me proporcionará la oportunidad de hacer llegar al señor Ministro ciertas observaciones derivadas del estudio que hice de esta cuestion cuando se trató de ella en el Senado.

En mi concepto, el programa de trabajo que tenia delante de sí el Consejo al aceptar sus funciones era mui sencillo: tenia que contemplar como puntos primordiales las tarifas i las maestranzas. Un lijero estudio del servicio de los ferrocarriles manifiesta que esas son las dos causas fundamentales de la perturbacion comercial en que ha vivido aquella Empresa durante largos años.

Doi tal importancia a las tarifas en este caso, que, contra lo espuesto por el señor Ministro, tengo el convencimiento de que si esta cuestion no se arregla, jamas se resolverá satisfactoriamente el problema de los ferrocarriles. Yo creeria primero en la cuadratura del círculo ántes que los ferrocarriles, con las tarifas actuales, puedan cubrir sus gastos i hacer el servicio de las obligaciones que se contraen para su mejoramiento.

Esto es tanto mas digno de llamar la atencion del Congreso, cuanto que éste ya ha podido ver, en los cuatro primeros meses de este año, que el descenso de las entradas guarda relacion con el aumento de los gastos. Así, por ejemplo, tengo datos bastante precisos sobre el mejoramiento de una de las secciones de la Empresa. De ellos resulta que en esa seccion se han movilizad desde el 1.º de enero último hasta la fecha seis mil toneladas ménos que las movilizadas en igual período de tiempo en el año anterior.

Esto se debe probablemente al mal rendimiento de las cosechas en este año; sin embargo, el consumo de carbon ha aumentado en cerca de cuatro mil toneladas en el mismo tiempo, comparado con el consumo del año anterior. De manera que el consumo de car-

bon ha sido mayor, siendo menor el arvastre. Si estoi equivocado, ruego al señor Ministro que me rectifique; en caso contrario, le pediria los datos oficiales que haya sobre el particular.

Me voi a permitir pedirle al señor Ministro que traiga a la Cámara un estado de la carga movilizada en los cuatro meses que van corridos de este año i del mayor gasto hecho en cada una de las secciones, a fin de que el Honorable Senado pueda ver, así, la comprobacion de estos hechos.

Cuando estudié este asunto de los ferrocarriles, llegué al conocimiento de que era imposible manejar esta Empresa, que no es otra cosa que una Empresa de acarreo, con los fletes establecidos en las tarifas actuales.

Estudiando mas a fondo este problema, ví que las mercaderías están divididas en Chile en siete clasificaciones i que, para establecer las tarifas diferenciales, se tomó como modelo a Bélgica.

Pues bien, yo puedo asegurar a la Honorable Cámara, que ningun ferrocarril en el mundo tiene mas de cuatro clasificaciones de carga, de manera que aquí hai tres categorías que son de caridad, que dejan pérdida a la Empresa i con la circunstancia, mui agravante, de que a estas tres categorías están cargadas casi todos los artículos de transporte; de tal manera que en las cuatro primeras categorías, la carga no alcanza, probablemente, al veinte por ciento del total.

Hai pues, repito, tres categorías de caridad, de favor.

¿Es posible que en una empresa de acarreo existan estas categorías que se llevan casi todo el peso de la carga?

Repito que me parece imposible resolver este problema, quedando los fletes en las condiciones en que hoy están.

Desaando obtener datos exactos, he averiguado la situacion del lonjitudinal del norte, para establecer una comparacion.

Este es un ferrocarril mas fácil de ser conservado que el del sur, porque la seccion del norte está libre de la impetuosidad de las aguas que destruyen las obras de arte i que desnivelan los cortes de tierra, como sucede en el sur, i por tratarse de una rejion del desierto, en que se puede hacer el servicio de mantencion de la via con la mitad del personal con que se haria en las rejiones lluviosas del sur; de manera que, si en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado se gasta, mas o ménos, el trabajo de uno i medio hombre por kilómetro, en la seccion del norte no se

gastaria mas del trabajo de tres cuartos de hombre por kilómetro.

Pues bien, en ese ferrocarril la Empresa está autorizada, por su contrato, para cobrar tarifas remunerativas, frase un tanto vaga, pero que significa que esa Empresa podrá cobrar lo suficiente para hacer sus gastos i un buen servicio.

La Empresa ha querido colocarse en las condiciones mas ventajosas posibles para desarrollar el tráfico, para crear movimiento, ya que se trata de una rejion que no es agrícola, de desarrollo permanente. Esa Empresa ha empezado por clasificar la carga en cuatro categorías i ha creado una quinta de escepcion, únicamente para los minerales; mientras que en los ferrocarriles del Estado la carga se transporta en siete clases.

En estas cuatro secciones en que divide la carga la Empresa del Lonjitudinal, se paga el flete en oro de dieciocho peniques, lo que importa aproximadamente el doble de lo que se paga en los ferrocarriles del Estado, i ademas se paga un equipaje que consiste en valorizar la carga en la centena mayor cuando excede de una unidad, es decir, por ciento un kilos se valorizan doscientos; por doscientos dos, trescientos; etc., i viene en seguida la seccion difícil, la de cremallera, que tiene muchos kilómetros, en la cual se recarga un ciento por ciento del valor del flete.

Si el Senado suma todas estas diversas partidas verá que esta empresa que ha tratado, como he dicho, de desarrollar la produccion, ha tenido que poner fletes que varian entre dos i media veces mas altos que los de los ferrocarriles del Estado.

Los pasajes tambien son pagados en la misma forma allá rije la tarifa chilena para pasajes i carga, pero pagada en oro de dieciocho peniques, i como las operaciones de cambio no siempre son exactas, resulta que aun cuando el cambio esté a nueve i medio o nueve tres cuartos peniques se paga siempre el doble por pasajes i el triple por la carga.

La Empresa del Lonjitudinal no abusa con este sistema, pues es una Empresa comercial que ha tratado de ver la manera de sacar utilidades del negocio que se le ha confiado i ha creído que esto no lo puede hacer en otra forma.

En los ferrocarriles en que este servicio es menor, las probabilidades de pérdidas son mayores.

Yo desearia, señor Presidente, que el señor Ministro de Industria se penetrase de esto, que estudie lijeramente estas cosas e influya en el Consejo para que se preocupe de esta

situacion ántes de cualquiera otra cosa, mucho mas cuando el Consejo ve que el déficit va subiendo en proporcion verdaderamente alarmante.

Tengo noticias,—aun cuando no puedo responder a la Cámara de su exactitud,— que el déficit en el presente año aumenta a razon de un millon de pesos mensualmente.

Yo tuve la oportunidad de hablar sobre este asunto con el señor Ministro de Hacienda, quien me dijo que en los cálculos de la Hacienda Pública habia estimado el déficit nó en quince millones sino en veinticuatro millones, i creo que el señor Ministro se quedó corto.

Por mi parte, pido al Gobierno que se preocupe de esta materia i que, usando de la autoridad que le da la lei en cuanto a la fiscalizacion i supervijilancia del Consejo i contando con la buena voluntad de sus miembros, coopere a remediar cuanto ántes la situacion, modificando las tarifas, que son verdaderamente absurdas.

Habria deseado traer a la Cámara un pequeño croquis del radio de traccion de Santiago, calculándolo en cien kilómetros i suponiendo que dentro de esos cien kilómetros salen los artículos de mas jeneral consumo para la vida de la poblacion, tales como papas, frejoles, leche, etc., i habria podido comprobar que la mayor parte de estos artículos, que han recorrido cien kilómetros por ferrocarril, pagan ménos flete que lo que cuesta el carretonaje a las casas de las personas que consumen las mercaderías.

No creo que el Consejo se haya obstinado en mantener las actuales tarifas, porque llevaria a la Empresa a un desequilibrio total, como asimismo a los empleados de ella, pues no habria administrador jeneral, ni administrador de seccion, ni jefe alguno del servicio que pudiera resistir la avalancha del pais cuando viera que el déficit iba subiendo en tales proporciones.

Se pidió al señor Huet un estudio sobre las tarifas, poco despues de dictada la lei de reorganizacion, i se le pagaron por este estudio diez mil pesos. El señor Ministro de Ferrocarriles debe conocerlo i me estraña que el Consejo no lo haya tomado en consideracion. Los miembros del Consejo se halagan mucho con las expectativas de economías; pero hasta el momento actual las economías están resultando un fracaso. Con el conocimiento que tengo sobre la materia, debo manifestar que el Consejo talvez podrá hacer economías solo en pequeña escala. Podrá hacerlas en tres o cuatro millones de pesos.

Yo me consideraria feliz si con las econo-

mías pudieran atenderse los intereses i la amortizacion de la deuda, pero el déficit quedará vivo.

La modificacion de las tarifas consistiria en regular las cifras de caridad con las cifras de competencia.

Aquí donde tenemos tarifas diferenciales que permiten a una mercadería recorrer de un punto a otro la República para ser vendida, sin un gran flete, donde mas le convenga al comerciante, no hai razon que justifique las siete clasificaciones que existen entre nosotros i para que no suprimamos la sesta i séptima, i reduzcamos la clasificacion de mercaderías como en los demas ferrocarriles.

Suprimidas estas tarifas de caridad se tendria una mayor entrada anual no inferior a quince millones de pesos, i si a esto pudieran agregarse algunas economías en el personal, se disminuiria el déficit casi hasta agotarlo. Pero esto último lo dudo, porque, como lo he dicho otras veces, yo creo que la Empresa no está tan mal llevada, ni tiene gastos excesivos fuera de los que orijina el mal estado de las maestranzas; de modo que, a mi juicio, el desequilibrio se debe principalmente a las tarifas que son demasiado bajas. En seguida a las maestranzas, reforma que es de todo punto necesaria i que debiera haber sido, despues de las tarifas, la materia principal que el Consejo debiera haber estudiado.

Sobre lo que el Consejo hace o no hace yo no puedo opinar con fundamento, pues no se publican las actas de sus sesiones i no me ha parecido decoroso andar averiguando a los subalternos lo que pasa. Pero por lo que suele publicar la prensa veo que no se ha preocupado ni del alza de las tarifas ni del mejoramiento de las maestranzas. Estas necesitan ser reformadas, hacerlas de nuevo.

A este propósito recuerdo que en un estudio presentado por Dörner, que fué Director de nuestros ferrocarriles, que es una autoridad en la materia i que actualmente es jefe de uno de los grandes ferrocarriles alemanes, dejó demostrado que a causa de la mala utilería de nuestras maestranzas el trabajo de mano vale aquí mas del doble que en Europa. Por falta de mecánica o de maquinaria adecuada se emplean aquí tres hombres en lugar de uno, de modo que, en proporcion, se hace con cuatro mil hombres lo que con buena maquinaria podria hacerse solo con mil.

Por lo que hace a las observaciones elocuentemente desarrolladas por el honorable Senador de Valparaiso, debo decir que estoi de acuerdo con Su Señoría.

Yo no creo que sea lícito ni justificado en

una empresa industrial que crea aptitudes, estar despidiendo a los empleados antiguos para correr el albur de formar empleados nuevos. Las aptitudes industriales no se improvisan, i por mucha competencia teórica en el manejo de una empresa industrial que tenga un individuo, necesita siempre la práctica diaria i constante, la asimilacion al trabajo, i cuando esa práctica i esa asimilacion se han llegado a obtener en fuerza de largos años de servicios, como ha sucedido con algunos de estos empleados que han sido despedidos, parece natural i justo conservarlos mientras puedan prestar servicios.

Prevengo a la Cámara que no conozco ni de vista a esos empleados, pero me parece por lo que he leído en la prensa que no ha habido motivos justificados para arrojarlos de sus puestos. He leído en los diarios una presentación hecha por todas las casas de comercio de Valparaiso, que firmaban las casas Gibbs i Cía., Williamson, Balfour i Cía., Dun an Fox i Cía., en fin, todas las firmas mas respetables, que tienen mucho que hacer con la Empresa; todas ellas se dirijan al Gobierno para pedirle que mantuviera en su puesto a cierto empleado que ha desempeñado sus funciones a entera satisfaccion i que es una garantía para el comercio de Valparaiso. Pues bien, a ese empleado se le arroja a la calle para colocar a otro en su lugar. Eso no se justifica en manera alguna.

El señor Ministro ha escusado estos hechos con jeneralidades que pueden aplicarse a todas las cosas. Hai hombres, dice Su Señoría, que tienen aptitudes para un cargo i no las tienen para otro. I como está sucediendo que a muchos empleados se les considera sin aptitudes para los puestos que han desempeñado durante largos años, se está formando una oficina que podria llamarse oficina hospitalaria, compuesta de los empleados que han sido separados de sus puestos para colocar a otros en su lugar. Esa oficina es una verdadera bolsa de goma en que cabe todo lo que se le quiere echar. El Director de los Ferrocarriles ha salido de su puesto para ir a esa reparticion; lo mismo ha sucedido con un ingeniero de la tercera o cuarta sección, que no obstante ser, segun se me ha dicho, mui competente, ha sido supeditado por su subalterno, que pasó a ocupar su puesto; en la misma forma se ha procedido con el empleado que ha sido tan defendido por el comercio de Valparaiso, a que me referia hace un momento. Esos tres empleados han salido de sus puestos unos por viejos, otros por gordos, como decía el honorable Senador por Valparaiso, en fin, por dis-

tintas causas. El hecho es que la remocion de estos tres empleados recarga ya en ochenta i cinco mil pesos el presupuesto de la Empresa.

Creo que esta es una mala práctica administrativa, pues lo mas probable es que estos empleados, que han sido removidos de los empleos que estaban desempeñando, no sean competentes para los que han sido llamados a ocupar, ya que el espíritu se va adaptando al trabajo hasta asimilarse por completo a él, i si esos empleados han desempeñado un mismo puesto durante veinte o mas años seguramente no serán aptos para cualquier otro.

Como ya va a dar la hora i no quiero quedar con la palabra, terminaré pidiendo al señor Ministro que haga lo posible por restablecer la tranquilidad en el personal de los ferrocarriles, que de un extremo al otro de la red ferroviaria está alarmado.

Nadie se considera seguro en un puesto, porque la antigüedad i la competencia parece que no bastan o no sirven tanto como las influencias i empeños. Seria bueno reaccionar en esto i dar seguridades en la Empresa de que a los empleados no se les molestará ni removerá mientras sirvan bien i no delincan. Por otra parte, no es aceptable, porque se demoraliza el servicio, que a los malos empleados se les quite un destino para darles otro equivalente.

Sobre todo, yo pido al señor Ministro, en nombre de la propia causa defendida por Su Señoría en esta Cámara, en nombre de los intereses de la misma Empresa de los ferrocarriles, que interponga i haga valer toda la accion del Gobierno para corregir las causas de los males de la Empresa. El Gobierno debe hacer un estudio atento de las tarifas, a fin de que éstas se modifiquen convenientemente; estoi seguro que por este medio se dará un gran paso en el sentido de la reorganizacion del servicio mismo de los ferrocarriles.

El señor **Valdes Vergara**.—La lei, señor Presidente, ha declarado que los ferrocarriles del Estado quedan siempre bajo la direccion del Gobierno i sujetos a la fiscalizacion del Congreso. El Ministro de Ferrocarriles está especialmente encargado de los deberes que al Gobierno corresponden en la fiscalizacion de la Empresa; el Ministro es el llamado a presidir las sesiones del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles.

Por consiguiente, los miembros de este Consejo que pertenecemos tambien al Senado estamos escusados de entrar al debate provocado por el honorable Senador de Valparaiso i a que ha adherido el señor Senador de Malleco. La representacion de la Empresa i espe-

cialmente del Consejo la tiene el señor Ministro de Ferrocarriles.

Yo agradezco mucho al señor Ministro las palabras que ha tenido aquí para manifestar cuáles han sido los procedimientos del Consejo i para hacer plena justicia a su conducta; pero he sido aludido especialmente por el señor Senador de Valparaiso i esto me obliga a decir unas pocas palabras para contestar algunos cargos i esponer la verdadera situacion de la Empresa.

Cuando se discutió en el Senado la lei de reorganizacion de los ferrocarriles, hablé con mucha franqueza i espuse que lo que pasaba en la Empresa era una desorganizacion absoluta; que lo único que ahí se atendia era que los trenes corriesen segun itinerario i que la carga se llevase a su destino; que lo demas, la cuestion financiera era completamente desatendida; que se gastaba sin control, i esto porque las arcas fiscales estaban abiertas para cubrir todos los déficit de la Empresa. Traje antecedentes para justificar mi criterio, i me imagino que el Senado dió algun valor a aquello cuando despues de ese debate me honró con el puesto de miembro del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles.

En la primera sesion del Consejo presenté un estudio comparativo de los gastos de los Ferrocarriles, advirtiendo que no soi un técnico, que no puedo conocer la parte puramente ferroviaria, la que corresponde estudiar a los hombres de la profesion.

Tengo un criterio comercial e industrial i he querido ir al Consejo con los ojos abiertos, porque hai que tener presente que la nueva lei le ha dado una autonomía limitada a la Empresa, con dos objetos: primero, el de establecer su administracion con criterio i con fines industriales i comerciales, i segundo, el de evitar que por influencias políticas se perturbe la administracion, colocando allí empleados que no sean llamados al servicio por buenas razones, sino por consideraciones de otra naturaleza.

Digo que llevé a la primera sesion del Consejo un estudio comparativo sobre las entradas i gastos de los ferrocarriles, tomando como base para la comparacion los ferrocarriles que están en las vecindades: el de Antofagasta a Bolivia i tres argentinos.

De ese estudio resultaba que las entradas admitian una comparacion bastante aceptable, pues la esplotacion producía en los ferrocarriles de Chile una renta por kilómetro análoga a la que producian los otros ferrocarriles; pero llegando a los gastos habia una desproporcion fenomenal, hasta el punto de ser en

algunos casos esos gastos tres veces mayores en nuestra red que en los otros ferrocarriles.

El Director Jeneral abundó en las mismas razones que yo habia espuesto aquí i que fué a repetir allá; declaró que los ferrocarriles estaban mal administrados, que gastaban en exceso i que si hubiese una buena organizacion, podrian ahorrarse de quince a veinte millones de pesos por año. Yo tengo el mismo convencimiento, i me fué mui grato verlo confirmado por el propio Director Jeneral.

En esta situacion se habló desde el primer dia de subir las tarifas. El señor Ministro estaba dispuesto a que se adoptase inmediatamente aquella providencia, i esto lo digo para que no pese sobre Su Señoría cargo alguno por las observaciones que ha hecho el señor Senador por Malleco. Yo me opuse al alza de las tarifas, manifestando que si se reconocia i se establecia en el Consejo que la administracion de los ferrocarriles no era sana, que se gastaba en exceso, que habia malos manejos, el primer deber de este Cuerpo no era alzar las tarifas sino corregir esos vicios, tener una admisistracion prudente, económica, honesta, i que en seguida deberia alzarse las tarifas en cuanto fuese necesario, no solo para saldar los déficits sino para producir algun interes sobre el capital.

Despues de estas observaciones el Consejo se ha ocupado en estudiar los procedimientos que pueden emplearse para disminuir los gastos, i hasta este momento su accion no ha dado los resultados que era de desear, porque las causas que habian perturbado la administracion ántes de dictada la lei, han seguido obrando despues tambien; la letra de la lei no podia cambiar el réjimen establecido.

Hai mas todavía. De los estudios hechos por el Consejo se desprende un hecho singular, que da mucha luz sobre lo que ha ocurrido en los ferrocarriles: se ha podido poner en claro que los jefes no tenian responsabilidad. El director del departamento de Vias i Obras, por ejemplo, ha declarado bajo su firma en dos o tres comunicaciones dirigidas al Consejo, que no puede justificar ni esplicar los gastos hechos en ese departamento, porque no ha tenido la fiscalizacion ni la direccion de las obras. Esto mismo, mas o ménos, pasa en los demas departamentos.

En la Empresa de los ferrocarriles no se habia implantado el sistema de que todos tuvieran responsabilidad, i que esa responsabilidad fuera aumentando a medida de la mayor categoría del empleado, siendo casi nula en los empleados inferiores para llegar a su

máximun en el Director Jeneral. Allí no habia nadie responsable, aquello marchaba solo, nadie fiscalizaba ni dirijia.

Por consiguiente, la tarea del Consejo ha sido mui ingrata. En apariencias no corresponde a los anhelos del pais, porque no ha producido inmediatas economías en los gastos. Esto no puede hacerse de golpe, por lo mismo que su accion debe ser duradera; la correccion no puede venir sino por medio de medidas que producirán sus efectos en tiempo mas o ménos largo.

Despues de lo que ha espresado el señor Senador por Malleco, persisto en creer que no seria propio que el Consejo empezara por decir que reconocia que los gastos eran excesivos, porque así lo ha dicho el Director i que hai que subir las tarifas para cubrir esos gastos. Eso importaria sancionar de un modo definitivo un réjimen que no es regular ni económico, que no corresponde a los deberes de una administracion sana.

El honorable Senador por Valparaiso ha hecho algunos cargos al Consejo, relacionados con el movimiento de los empleados. Debo contestar a esto que la lei deslinda de un modo mui claro las atribuciones i deberes del Director Jeneral i del Consejo; este último no tiene sino las siguientes atribuciones en lo que se refiere a los empleados.

(Leyó)

Los demas empleados, desde el grado quinto para adelante, son de nombramiento esclusivo del Director Jeneral.

El Consejo, como lo ha dicho el señor Ministro, ha procedido con una altura de miras que lo pone a salvo de toda responsabilidad.

El Consejo ha dejado al Director Jeneral la absoluta libertad de proceder para que él responda del servicio; ha aceptado los nombramientos del Director Jeneral, depositando en él toda su confianza. ¿Ha procedido este Director por móviles políticos? No lo creo. Creo que ha procedido en conciencia, que ha podido errar, pero no que sus designios obedezcan a móviles torcidos.

Se han citado en esta Cámara nombres propios i el honorable Senador de Valparaiso, se ha referido, especialmente, al caso del jefe de trasportes de la ciudad de ese nombre.

Este caso se discutió estensamente en el Consejo. El Director Jeneral dijo que era un empleado honrado i meritorio, pero que era inhábil para el servicio i que cada vez que habia un movimiento extraordinario, era menester reemplazarlo, o al ménos ayudarlo con otro empleado.

Por esta razon, propuso un nuevo jefe que

respondiera a las verdaderas necesidades de la Empresa.

Es doloroso que un empleado antiguo quede en la calle, pero ¿puede una Empresa comercial seguir funcionando con sus empleados cuando éstos, en razon misma del servicio, se inhabilitan para desempeñar sus puestos? Una empresa industrial debe jubilar a ese empleado, reemplazándolo con otro. Tal es la situacion del ex-jefe de trasportes de Valparaiso; ha sido indispensable reemplazarlo, pero el Consejo no es Congreso ni Poder Ejecutivo i no tiene, por consiguiente, facultad para jubilarlo. Lo único que puede hacer es dar cuenta al Gobierno, a fin de que se le conceda una jubilacion especial.

Se ha citado asimismo el caso del ingeniero de la primera seccion i se ha dicho que este jefe ha sido escludido del servicio por haber perdido, o dejado perder, tres mil rieles, lo que, en concepto del honorable Senador de Valparaiso, compromete su reputacion.

Voi a hablar en este caso con la franqueza que acostumbro.

Yo mismo tomé parte en el Consejo en la investigacion de este asunto, de manera que estoi en situacion de dar algunos datos al Honorable Senado.

Se trata de un ingeniero que es honrado a carta cabal, pero que no ha atendido sus funciones con el celo necesario i por esta circunstancia no ha podido responder, como era su deber, de los actos de su administracion.

Un dia este jefe jiró una orden de consumo, que es algo análogo a un cheque contra una cuenta corriente i pidió tres mil quinientos rieles lo que, segun cálculos hechos, corresponde a una estension de diecisiete kilómetros.

Se le observó que no era posible que en un mes un ingeniero de zona pudiera colocar diecisiete kilómetros de rieles i contestó que en verdad no se habian colocado i los solicitaba para el balance del almacen, pues le faltaban tres mil treinta i un rieles que dió por consumidos, porque tenia la seguridad que habian sido puestos en la via.

Yo digo entónces a mis honorables colegas ¿un administrador de una Empresa cualquiera, fiscal o particular, habria dejado en su puesto a un jefe que se colocase en esas circunstancias?

Desgraciadamente, esto pasaba en esta Empresa con el sistema implantado anteriormente, en que nadie tenia responsabilidad.

La esplicacion de este ingeniero fué aceptada, i en las cuentas del año 1913 aparecen esos rieles como consumidos. Yo tengo la

certidumbre que él no ha cometido ningun abuso, que no ha pagado rieles sin recibirlos, ni permitido que álguien los saque, pero el hecho es que no se ha dado cuenta i los rieles se han desaparecido o han sido sacados sin que nadie los vea.

¿Podia el Consejo que viene a reorganizar la Empresa aceptar este procedimiento? Aun cuando tengo plena confianza en la honradez de ese jefe, digo que no puede continuar en su puesto.

Lo que llevo dicho me bastará para poner en salvo la responsabilidad del Consejo, que está cumpliendo con la lei i preparando una obra que dará sus resultados en tiempo mas o ménos largo si tiene una cooperacion efectiva en la Direccion Jeneral, compuesta del Director de los jefes de departamento i de los jefes de zona, que es el Ejecutivo de la Empresa.

El Consejo tiene una accion fiscalizadora i resuelve en definitiva todos los asuntos que tienen una importancia decisiva para la marcha de la Empresa. El Ejecutivo tiene la direccion jeneral con sus departamentos.

El Consejo podrá hacer reformas de carácter fundamental i honrosas para el pais si la Direccion Jeneral con todo su personal lo secunda i obedece i se llevan a la práctica todas las medidas que se acuerden para que la administracion sea correcta i económica. Si fallan, el Consejo no puede asumir mas responsabilidades.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

Por la primera hora,

RAFAEL EGAÑA.

Por la segunda hora,

ANTONIO ORREGO BARROS.