

Sesion 37.^a extraordinaria en 22 de diciembre de 1913

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ALDUNATE SOLAR

Sumario

Se acuerda tratar sobre tabla i es aprobado un proyecto por el que se autoriza a la comuna Chépica de Curicó para formar su presupuesto.—Se acuerda tratar en primera hora de la sesion del miércoles próximo, del proyecto sobre Caja de Crédito Popular; i agregar a la tabla un proyecto sobre concesiones a la Compañía Salitrera «La Perla».—Continúa el debate del proyecto sobre reorganizacion de los ferrocarriles i usa de la palabra el señor Balmaceda.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa el debate pendiente i da término el señor Balmaceda a sus observaciones.—Usa de la palabra el señor Búlnes.— Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Balmaceda J. Elías	Mackenna Juan E.
Barros E. Alfredo	Montenegro Pedro N.
Besa Arturo	Ochagavía Silvestre
Búlnes Gonzalo	Reyes Vicente
Búrgos Gregorio	Rivera Guillermo
Claro Solar Luis	Salinas Manuel
Correa Ovalle Pedro	Sanfuentes Juan Luis
Charme Eduardo	Tocornal José
Echenique Joaquin	Urrutia Miguel
Eyzaguirre Javier	Urrejola Gonzalo
García de la H. Pedro	Valderrama José M.
Lazcano Fernando	Valdes V. Francisco
Letelier Silva Pedro	Walker M. Joaquin

I los señores Ministros de Hacienda i de Industria i Obras Públicas.

INCIDENTES

Presupuesto de la Municipalidad de Chépica

El señor **Aldunate** (Presidente).—Solicito el asentimiento unánime del Senado para tratar sobre tabla de un proyecto mui sencillo, que seguramente no dará lugar a debate: me refiero al que autoriza a la Municipalidad de Chépica para formar su presupuesto para el año entrante.

Si no hai inconveniente, quedará así acordado.

Acordado.

El señor Secretario da lectura al informe de la Comision de Gobierno, que termina proponiendo el siguiente proyecto de lei:

«Artículo único.—Autorízase a la Municipalidad de Chépica para discutir i aprobar en lo que resta del presente año, su presupuesto de entradas i gastos para 1914.»

El señor **Aldunate** (Presidente).—En discusion jeneral i particular el proyecto.

Sin debate se dió tácitamente por aprobado.

El señor **Lazcano**.—Rogaria al Senado que acordara tramitarlo sin esperar la aprobacion del acta, por cuanto debe ser despachado por la otra Cámara i promulgado como lei en los dias que quedan del año en curso, a fin de que la Municipalidad pueda formar el presupuesto en este mismo año.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Si no hai inconveniente, quedará así acordado.

Acordado.

Caja de Crédito Popular

El señor **Salinas**.—En la presente sesion corresponde discutir, en el tiempo sobrante de la primera hora, el proyecto sobre creacion de una Caja de Crédito Popular. Se esperaba que para hoi estuviera redactado el nuevo informe pedido a la Comision sobre este proyecto; pero, desgraciadamente, no ha podido reunirse desde el juéves último, de manera que seria menester ocuparse de él sin informe. De ahí es que me permito formular indicacion para que se acuerde tratar este asunto en el tiempo sobrante de la primera hora de la sesion del juéves próximo.

El señor **Aldunate** (Presidente).—El juéves es dia festivo.

El señor **Salinas**.—Tiene razon el señor Presidente.

Entónces podria tratarse en la sesion del miércoles.

A la tabla

El señor **Rivera**.—Me permito hacer indicacion para que se agregue a la tabla ordinaria el proyecto relativo a ciertas concesiones que se hacen a la compañía salitrera La Perla.

El señor **Aldunate** (Presidente).—¿Algún señor Senador desea usar de la palabra ántes de la órden del dia?

Ofrezco la palabra.

Terminados los incidentes.

Si no se hace observacion se dará por aprobada la indicacion formulada por el honorable Senador por Cautin, para tratar, en el tiempo sobrante de la primera hora de la sesion del miércoles el proyecto sobre creacion de la Caja de Crédito Popular.

Aprobada.

Si no hai inconveniente, se dará por aprobada tambien la indicacion formulada por el honorable Senador por Valparaiso, para agregar a la tabla, en el lugar correspondiente, el mensaje del Ejecutivo sobre concesiones a la sociedad salitrera La Perla.

Queda así acordado.

Reorganizacion de los ferrocarriles

El señor **Aldunate** (Presidente).—Corresponde continuar la discusion del proyecto sobre reorganizacion de los ferrocarriles del Estado.

Puede usar de la palabra el honorable Senador por Ñuble.

El señor **Balmaceda**.—Despues del largo debate que ha tenido lugar sobre el proyecto de reorganizacion de los ferrocarriles del Estado, parecerá infructuoso hacer mayores observaciones que las que hemos oido de los señores Senadores que han hecho uso de la palabra. Todas ellas van dirigidas a demostrar la absoluta incorreccion i mal manejo habido en la direccoin i administracion de los ferrocarriles i de cómo la gravedad de los males que se han producido en esa Empresa ha llegado a afectar tan hondamente el estado financiero del pais.

Yo no me atreveria a tomar la palabra despues de los interesantes discursos de los señores Senadores que me han precedido en el uso de ella, sino fuera por la circunstancia de que ninguno de ellos ha tomado en consideracion uno de los aspectos de la cuestion, respecto del cual quero llamar la atencion del Senado, confiando en que mis honorables colegas tendrán la paciencia de oirme.

Quiero referirme a la discusion habida en el año de 1906 acerca de un proyecto análogo al que está en debate. Fué esa una larguísima discusion, mucho mas larga que la del proyecto actual, i despues de haberse dictado en aquél entonces una ley que autorizaba al Gobierno para modificar la organizacion del Consejo Directivo, que era la causa principal de todas las irregularidades que se producian en la desorganizada Empresa, llegamos a una situacion en que, léjos de ponerse correctivo a las deficiencias del servicio i a las irregularidades de la administracion, se llegó al mismo lastimoso estado en que hoi se encuentra la Empresa i respecto del cual han dejado constancia los señores Senadores que han usado de la palabra.

En el año 1906 se inició en esta Cámara el debate a que me refiero con motivo de una declaracion hecha por el honorable señor Rozas, respecto de que habia llegado a producirse una situacion sumamente grave para las provincias del norte, que, con motivo del mal servicio de los ferrocarriles, se encontraban careciendo en absoluto de pasto para la alimentacion de los animales. El Ministro de Industria de entónces manifestó que eran perfectamente exactos los datos espuestos por el honorable señor Rozas.

Con perdon de mis honorables colegas, voi a permitirme dar lectura a las opiniones manifestadas en aquella oportunidad por los miembros mas caracterizados de esta Cámara.

Como he dicho, el debate fué iniciado por el honorable señor Rozas, manifestando las deficiencias de que adolecia el servicio de los fe-

ferrocarriles del Estado, haciendo referencia al retardo de la conduccion de la carga i a la situacion en que por este motivo se encontraban las provincias del norte. El señor Ministro, contestando esas observaciones, dijo lo siguiente:

«Desgraciadamente, desde que entré al Ministerio he encontrado una situacion difícil en los ferrocarriles, a consecuencia de la falta de carbon, i tambien podria decir por defectos de la administracion misma, que no es fácil subsanar en este momento.

Por mi parte, he puesto todo empeño para procurar que la Empresa de los ferrocarriles se provea del combustible necesario para establecer siquiera un mediano servicio; pero las medidas tomadas no han dado hasta hoy resultado.

«A mi juicio, el mal no proviene de falta de equipo, porque se cuenta con el necesario para hacer un servicio regular; el mal proviene, en parte, de la falta de combustible, i en parte, de la organizacion misma de los ferrocarriles.

Hai que pensar en la reforma de la lei, porque muchos de los defectos que se notan en la administracion de los ferrocarriles provienen de la forma en que está organizado por a lei.

Aparte de esto, he creído ver que no hai en la Direccion en la Empresa el celo conveniente para mejorar la situacion actual de los ferrocarriles; he tratado de estimular la accion de la Direccion de los ferrocarriles, pero sin resultado alguno.

En resumen, el Gobierno se preocupa de adoptar todas las medidas que juzga necesarias para remediar la situacion.

El *Boletín de Sesiones* no es fiel en esta parte. Las palabras que espresó el señor Ministro en aquel entónces fueron corregidas seguramente despues. Segun mis recuerdos, el señor Ministro manifestó que las órdenes que habia impartido a la Direccion de los ferrocarriles no habian sido cumplidas i que las cosas habian llegado a tal extremo que no obstante haberlas impartido personalmente despues al Director Jeneral, tampoco habian sido cumplidas.

Ante aquella grave declaracion hecha por un Ministro de Estado, yo me ví en el caso de contestar al señor Ministro en la forma siguiente:

«El señor BALMACEDA.—No se puede hacer cuestion política o de politiquería cuando está de por medio el interes nacional, cuando las poblaciones carecen hasta de los artículos alimenticios de primera necesidad, por la desorganizacion de la Empresa de acarreo.»

El honorable señor Lazcano dijo por su parte:

«Las industrias estan hoy sin vida puede decirse, por el mal servicio de los ferrocarriles. Hai una imprevision que nadie se explica en esa administracion. Falta el carbon, i se sabia que faltaria, porque se ha descuidado la provision de este combustible en la cantidad que siempre se habia estimado necesaria para que no se paralizara el servicio. Como consecuencia de esto ha tenido que recurrirse a la compra de leña, que es un combustible que no da fuerza suficiente a las máquinas, lo que impide que los trenes de pasajeros lleguen a su destino con la oportunidad debida. Por esta misma causa ha habido necesidad de paralizar muchos trenes de carga i dejar en las estaciones los artículos de la produccion agrícola e industrial, esperando quién sabe cuánto tiempo para ser trasportados a su destino.

Esto manifiesta hasta qué punto el servicio de ferrocarriles reclama un remedio pronto i eficaz. Cualesquiera medidas que el Gobierno tome a este respecto serán justificadas. Cuando un servicio de la importancia de los ferrocarriles llega a una situacion como ésta, no deben los gobernantes detenerse por consideraciones de órden secundario, porque ante todo está el bien del pais i el progreso de nuestras industrias.»

El señor Ministro replicó entónces:

«Solo deseo manifestar al Senado que, en vista de las observaciones hechas por los señores Senadores que han tomado parte en este debate, el Gobierno procederá a adoptar las medidas que crea conducentes a remediar el mal que se hace sentir.»

En la sesion siguiente, el honorable señor Subercaseax, ampliando las observaciones que habia hecho en la sesion anterior, se espresó de esta manera:

«El mal servicio de la Empresa de los ferrocarriles del Estado ha llegado al punto que, siendo onerosísimo para el Fisco, ha dejado de ser útil para el público. Los trenes han dejado de coerr por falta de carbon. Las ciudades han estado a oscuras, los tranvías se han paralizado, las fábricas han apagado sus motores, las fundiciones han estinguído sus hornos, i para mantener los fogones domésticos hai que traer leña en carreta de los fundos vecinos.

Se me ocurre, por el contrario, que sea llamado un especialista de Europa o Estados Unidos, que viniera con un cuerpo de cien o doscientos subalternos a dar nuevo rumbo, reformando las prácticas. Los empleados chilenos no tendrian que temer, pues seria indis-

pensable conservar a todos los buenos para mantener i mejorar los servicios.

Casi escusado me parece agregar que no me ha guiado, en ningun sentido, móvil político. Estamos dilucidando una cuestion de puro interes jeneral, si las hai. Antes sentiria que fuera a encontrarse lastimado alguno de los que actúan en la Direccion de los Ferrocarriles, donde sé que hai mas de un funcionario con méritos dignamente adquiridos.

En consecuencia con las ideas que acabo de manifestar, me permito pasar la Mesa el siguiente proyecto de acuerdo:

«El Senado, considerando las relamaciones jenerales a que da lugar el servicio de los ferrocarriles del Estado, i oidas las esplicaciones del señor Ministro de Obras Públicas, veria con agrado que el Gobierno tomara medidas prontas i enérgicas.»

El honorable señor Mac Iver dijo, a su turno:

«¿Se corrije todo esto con la aprobacion de proyectos de acuerdo como el que se propone? Me parece que nó.»

¿Se corregirá con traer del extranjero personas especialmente preparadas? Tampoco, señor Presidente.

El honorable Senador de Arauco nos decia que podria encargarse un director de ferrocarriles, acompañado de una especie de estado mayor, de personas aptas para este servicio.

La idea es buena; pero ¿cuánto duraria ese personal, dado el estado de nuestra administracion? No alcanzaria a durar ni veinticuatro horas.

Esas personas aptas, honorables, capaces, serian pronto arrojadas por los que se encontrarían perjudicados por una administracion correcta. I deseando no lo fueran por este mal móvil, serian echados de sus puestos por ese espíritu nacional mal entendido, por ese *chauvinismo* que existe entre nosotros.»

Fué profeta el señor Mac Iver al decir estas palabras ántes que llegara al pais el señor Dorner, contratado mas tarde para director de los ferrocarriles.

«El proyecto de acuerdo del honorable Senador por Arauco, continuaba el honorable señor Mac-Iver, ofece inconveniente bajo el punto de vista constitucional, i tambien atendiendo a lo que puede significar, que no parece estar en relacion con el objeto que todos perseguimos.

Bajo el punto de vista constitucional, hai que tener presente que la Administracion Pública está encomendada al Gobierno, quien es responsable de su administracion ante el Con-

greso; para nosotros no hai otros administradores que los Ministros, son éstos quienes deben responder de la manera cómo se hace la administracion; si ésta no es conveniente, no es acertada o bien dirigida, el Congreso manifiesta su disentimiento i el Gobierno toma las medidas que ese disentimiento exige.»

El honorable señor Montt decia, por su parte, lo que sigue:

«El proyecto de acuerdo del honorable Senador por Arauco ofrece inconvenientes bajo el punto de vista constitucional, i tambien atendiendo a lo que pueda significar, que no parece estar en relacion con el objeto que todos perseguimos.

Bajo el punto de vista constitucional, hai que tener presente que la Administracion Pública está encomendada al Gobierno, quien es responsable de su administracion ante el Congreso; para nosotros no hai otros administradores que los Ministros, son éstos quienes deben responder de la manera cómo se hace la administracion; si ésta no es conveniente, no es acertada o bien dirigida, el Congreso manifiesta su disentimiento i el Gobierno toma las medidas que ese disentimiento exige.»

Esto equivalia a decir: si los ferrocarriles marchan mal, si el servicio es deficiente, el Gobierno debe ponerle remedio i mejorarlo; si no lo hace, lo que corresponde es censurar al Ministerio i derribarlo.

«Nadie desconoce en este caso, agregaba el mismo señor Montt, que el servicio de los ferrocarriles deja mucho que desear. Entónces, ¿cuál es el objeto del proyecto? No es censurar al Gobierno, segun lo ha dicho el honorable Senador por Arauco. ¿Entónces se quiere censurar a la administracion subalterna? Pero ese no es el papel del Senado, ni es tampoco un procedimiento equitativo, porque la censura debe dirigirse a quien puede defenderse.»

El que habla se espresó entónces de este modo:

«El oríjen de los males se ha señalado tambien: está en estas administraciones irresponsables creadas por la lei, i respecto de las cuales el Gobierno carece de autoridad suficiente, porque, cuando el Gobierno se encuentra en el caso de tomar alguna medida seria, tropieza con que la lei le ha creado un pequeño Estado dentro del Estado, dominando la accion misma del Gobierno.

El Gobierno no podria proceder como lo insinuaba el señor Senador por Santiago, porque se encuentra entrabado por una disposicion constitucional que ampara a la Direccion de los Ferrocarriles. Es al Senado a quien

corresponde la facultad de autorizar ese procedimiento, la separacion. Es ya mui enorme cosa, me parece talvez uno de los únicos ejemplos que han llegado a presentarse, de que el Senado se crea compelido a autorizar la separacion de ciertos jefes de oficina, anticipándose a la iniciativa del Gobierno.

Yo creo, señor Presidente, que atendido el clamor público, atenta la realidad de los inmensos males que el pais sufre, i no siendo posible desprendernos del deber que nos corresponde de cooperar a que el Ejecutivo proceda enérgicamente al mejoramiento de este servicio, ha llegado el momento de obrar con eficacia, i en tal sentido yo modificaria la proposicion formulada por el honorable Senador por Arauco, dejándola en los términos siguientes, que someto a la consideracion del Senado:

«El Senado, concurriendo en los propósitos manifestados por el Gobierno i considerando la grave situacion que se ha producido con motivo de la mala direccion de los ferrocarriles del Estado, cree que ha llegado el momento de que el Gobierno proceda a la reorganizacion de su personal directivo.»

En la sesion siguiente el señor Ministro presentó otro largo proyecto, que decia así:

«Artículo 1.º Autorízase, por el término de tres años, al Presidente de la República para que reorganice el servicio de los ferrocarriles del Estado, debiendo presentar a la consideracion del Congreso Nacional, seis meses ántes de la espiracion de este plazo, a lo ménos, el proyecto de lei correspondiente a las reformas que sea necesario introducir, i se suspende, entre tanto, la vijencia de la lei de 4 de enero de 1884, en la parte pertinente.

Art. 2.º Mientras dure la suspension a que alude el artículo precedente, la administracion de los ferrocarriles del Estado permanecerá a cargo de un director jeneral i de un Consejo designado por el Presidente de la República, de acuerdo con el Consejo de Estado.

En la misma forma se determinará la remuneracion del director jeneral i demas empleados superiores, ya sean directores de departamentos o administradores de secciones. Si dichos empleados prestaren sus servicios en virtud de contratos, éstos serán aprobados de igual modo.

Art. 3.º Los empleados de nombramiento del Presidente de la República que queden sin ocupacion i tengan mas de diez años de antigüedad, tendrán derecho a la jubilacion que les corresponda con relacion al número de años de servicio.

Los demas empleados que queden fuera del servicio tendrán derecho a percibir el sueldo correspondiente a seis meses.

Se faculta al Presidente de la República para que conceda su jubilacion al Director Jeneral de los Ferrocarriles, don Darío Zañartu, con el sueldo íntegro asignado a su empleo.

Art. 4.º Esta lei comenzará a rejir desde su publicacion en el *Diario Oficial*.

En la sesion del 18 de julio el honorable señor Sánchez Masenlli, refutando lo espresado por el honorable Senador por Santiago, señor Montt, decia:

«A juicio del honorable Senador por Santiago, no es equitativo el proyecto de acuerdo del honorable Senador por Arauco, ampliado por el honorable Senador por Tarapacá, «porque los empleados subalternos no tienen voz aquí para defenderse».

Esto, a mi juicio, no es exacto, con perdon del honorable Senador por Santiago, porque son los Ministros los que los defienden cuando se les ataca injustamente; pero si no son defendidos, quiere decir que los señores Ministros creen que los ataques o cargos que se les hacen son justos i fundados, como acontece en el presente caso.

Por otra parte, para destituir a los empleados superiores se necesita la aprobacion del Senado, i si ellos no fueran responsables ante el Senado, ¿cómo se justificaria esa destitucion?»

I agregaba en seguida el mismo honorable Senador.

«¿Qué diremos de la contribucion establecida «en pago» por la preferencia de los carros para el acarreo?»

La Direccion de los ferrocarriles ha sido incapaz para evitar estos abusos.

¿Puede siquiera escusarse este estado de cosas?»

Refiriéndose en seguida a una nota en que el presidente de la Sociedad Nacional de Agricultura manifestaba el encarecimiento de los artículos de consumo ocasionado por la mala administracion de los ferrocarriles, decia el honorable Senador:

«El carbon ha subido de dos pesos a cinco pesos; la leña, de seis pesos a catorce pesos; el pasto, de cuatro pesos a ocho pesos cincuenta centavos i nueve pesos; los frejoles, que pueden obtenerse aquí a veintidos pesos, se espenden en Valparaiso a treinta pesos, con ocho kilos de ménos de peso por fanega, i así sucede en innumerables artículos que no seguiré citando, a fin de no distraer demasiado la atencion de V. S., i tambien

porque son hechos éstos que nadie desconoce.»

Terciaba en seguida en el debate el Ministro de Obras Públicas anterior al señor Ovalle, señor Espinosa Pica, i decia:

«Cuando el señor Ministro solicitó el retiro de los proyectos de acuerdo presentados, dió a entender que el Gobierno procedia en conformidad a los deseos consultados en esos proyectos, i ahora el Ejecutivo nos envia un mensaje en que propone un proyecto sobre esta materia, con el cual sin duda alguna cree satisfacer los deseos manifestados por esta Honorable Cámara.

Como aun el señor Ministro no nos ha dado esplicacion sobre este mensaje, en el deseo de obtenerla, me propongo yo decir dos palabras.

Los Ferrocarriles del Estado tienen equipo suficiente. En los países mas adelantados de Europa, el coeficiente técnico en materia de equipo es de uno i medio carro por cada kilómetro de via. En Chile, la Red Central, que tiene mil seiscientos dos kilómetros, cuenta con cuatro mil seiscientos veintisiete carros de carga, lo que equivale a mas de dos carros de carga por cada kilómetro de via. Este dato consta de las estadísticas de la misma Empresa de los ferrocarriles.

No se diga, por consiguiente, que esto se ignora. No puede ignorarlo la Empresa de los ferrocarriles ni el Gobierno.

Ultimamente el ingeniero señor Domingo Vícto Santa María, cuya opinion es digna de respeto, ha afirmado que lo que falta en los ferrocarriles no es equipo, sino una administracion adecuada i competente.

La verdad de todo esto es que el material de los ferrocarriles no ha sido bien distribuido ni se ha reparado con oportunidad.

Esto es uno de los defectos capitales de que adolecen los ferrocarriles del Estado, pues si no se repara aun el material de los deteriorado, es natural que se conviertan los ferrocarriles en un tonel sin fondo, a donde iran a sepultarse gran parte de las entradas fiscales.

Ademas, para convencerse de que dicho material no se repara, basta ver la cantidad de carros descompuestos i paralizados que están en las estaciones

Cabe tambien tomar en cuenta una observacion que ha venido haciéndose i es ésta: cómo podria ahora el Senado desconocer la falta de equipo en los ferrocarriles, cuando

hace pocos meses prestó su aprobacion a un proyecto de lei, autorizando la inversion de catorce millones en la adquisicion de material rodante?

Por este es de estrañar que los ferrocarriles del Estado impongan al país un gravámen tan considerable. Hasta hoi no se conoce el costo exacto de muchas líneas. Las líneas de Angol a Traiguen, de Renaico a Victoria, de Valdivia a Osorno i de Huasco a Vallenar, no se sabe cuánto cuestan.

I al decir la administracion actual, debo hacer presente que es necesario que de una vez nos quitemos la venda de los ojos. Estamos dirijiéndonos a un Consejo consultivo a quien llamamos irresponsable i que no es Consejo sino en el nombre. Todos sabemos que está formado por cuatro jefes de seccion que no siguen sino la inspiracion de su jefe, i de tres personas, que por mui bien inspiradas que se supongan, tienen que inclinarse al peso de la mayoría.

Por estas consideraciones, señor Presidente, yo querria que ántes que este proyecto pasara a Comision, nos declarara el señor Ministro si existe o nó, de parte del Gobierno, el propósito firme de que el actual Director de los ferrocarriles no reasuma su puesto; si existe o nó el propósito determinado de que, una vez obtenida la jubilacion del Director propuesta en el proyecto, ese funcionario se acoja a ella, reemplazándolo, entre tanto, un técnico, un hombre capaz, que es lo que se necesita, porque todo el servicio de los ferrocarriles jira al rededor de un solo hombre, de una sola voluntad, omnipotente i dictatorial.»

El señor Ministro contestaba:

«En cuanto a las preguntas que me ha formulado el honorable Senador de Cautin, debo decir que el señor Director de los ferrocarriles ha quedado en Comision desde hoi para atender un servicio especial i será reemplazado hoi mismo por el Director a quien corresponde. Si el Senado despacha pronto el proyecto que se ha presentado, creo que el señor Zañartu no volverá a la Direccion.

En cuanto a poner al frente de los ferrocarriles un técnico, tal vez es cosa difícil de hacer desde luego, por cuanto no se ha encontrado una persona que pueda dirijir competentemente ese servicio.

Por de pronto se ha determinado que reemplace al Director la persona que por la lei está llamada a reemplazarlo. Es todo cuanto tenia que decir sobre el particular.»

El Senador que habla, decia:

«No tengo inconveniente para que el asunto pase a Comision, aguardando que ella se servirá despacharlo con la urgencia que requiere.

El él se consulta el propósito de jubilar a todos aquellos empleados que hubieran de ser separados de sus puestos por su falta de conocimientos, porque no son buenos empleados, u otras razones. ¿De manera que iríamos a establecer, cuando se trata de poner correctivo a un mal que se deja sentir, que el sistema de castigar a los culpables es darles un premio? Porque eso seria premiar su negligencia, su culpabilidad o su incompetencia.

No considero que esto sea aceptable i aun me sorprende que este proyecto que se propone al Congreso, venga del Ejecutivo.

Tal propósito puede ser mui benévolo; pero considero que seria sentar un precedente deplorable, que manifiesta la necesidad de suprimir radicalmente esa lei de jubilaciones para sustituirla por una caja de ahorro forzoso para los empleados públicos, que evite las irregularidades con que se hacen hoi las jubilaciones.»

Ante estas observaciones se acordó enviar el proyecto a Comision. La Comision evacuó su informe, enviando un estenso proyecto de reorganizacion de los ferrocarriles, que entre otras disposiciones contenia la siguiente:

«Artículo 1.º La administracion de los ferrocarriles del Estado será ejercida por un Director Jeneral, especialista en el ramo de ferrocarriles, i de cuatro ayudantes jenerales de departamentos, que se denominarán:

- 1.º De explotacion o conduccion i trasporte.
- 2.º De la via i edificios.
- 3.º Del material de traccion i maestranza; i
- 4.º De contabilidad i estadística.

Art. 2.º La Red de los ferrocarriles se dividirá en las cinco secciones que se enumeran a continuacion, cada una de las cuales comprenderá los respectivos ramales:

- 1.ª Seccion.—Ferrocarriles que no estén unidos a la Red Central.
- 2.ª Seccion.—De Valparaiso a Santiago.
- 3.ª Seccion.—De Santiago a Talca.
- 4.ª Seccion.—De Talca a Talcahuano.
- 5.ª Seccion.—De San Rosendo al fin de la línea.

Art. 12. Habrá un Consejo Consultivo que se compondrá: del Director Jeneral i de cuatro consejeros designados por el Presidente de la República, debiendo recaer estos nombramientos en un ingeniero, i los otros tres se tomarán de una lista de diez personas, propuestas respectivamente, por cada una de las

Sociedades Nacional de Agricultura i de Minería i por la Cámara de Comercio de Valparaiso.

Este Consejo tendrá facultad para determinar la inversion de los fondos de que disponga la Empresa, en conformidad a su presupuesto o a las leyes especiales que los hayan concebido.»

Puesto en discusion este proyecto del señor Ovalle decia:

«La lei del año 84, que organizó el servicio, tiene el defecto capital de ser mui centralizadora, concentrado toda la direccion en Santiago.

Me parece escusado detenerme en demostrar la necesidad que hai de construir nuevas maestranzas i galpones para guardar el equipo i la carga, cosas que actualmente quedan en su mayor parte espuestas a la intemperie.

Particularmente, por lo que hace al equipo, creo necesario manifestar que, a mi juicio, no hai por el momento escasez, a pesar de que tanto se ha repetido que se necesita aumentarlo.

Pasa de doce millones de pesos oro de dieciocho peniques, cerca de quince millones de nuestra moneda, la suma por la que se han contratado las nuevas adquisiciones de material que vendrá a facilitar el servicio.

Se nota deficiencia en la organizacion del servicio; los trenes no funcionan con la regularidad debida, sobre todo, los nocturnos. Conozco un proyecto presentado hace tres años por un humilde empleado a la Direccion i sometido a la consideracion del Consejo, que organiza i combina el funcionamiento de trenes, de tal manera que podria hacerse un doble movimiento de carga. No sé por qué no se ha adoptado, talvez porque exige algunas obras que no existen.

La lei del 84, segun lo he manifestado ya, tiene el gran defecto de centralizar en Santiago todos los servicios, orijinando un gran perjuicio i haciendo imposible la atencion i direccion del servicio en toda la línea de norte a sur de la República.

Las medidas que el Gobierno cree deben adoptarse para la reorganizacion de los ferrocarriles, se traducen en el proyecto sometido a la consideracion del Senado, en el cual se indica como medida conveniente la de suspender los efectos de la lei de 1884, para proceder a la reforma que requiere este servicio,

dotándolo de un personal compuesto de individuos competentes en el ramo.

En este proyecto está consultada la idea de que el actual Director de los ferrocarriles, señor Zañartu, se jubile con sueldo íntegro, también los demás empleados que, entre seguir sirviendo o retirarse opten por la jubilación.»

Este proyecto del señor Ministro, informado por una Comisión del Senado, trajo un debate mucho más considerable todavía.

El señor Mac Iver decía:

«¿De qué proviene entonces el mal servicio que se lamenta? De la crisis administrativa jeneral, ocasionada por el desgobierno en que vive este país. Los ferrocarriles del Estado han sido una especie de hospicio para los inválidos de la industria i el trabajo, ha sido una especie de torta, para regalar a los que sirven en las elecciones; i como no era posible elevar los sueldos con tan enorme personal, crecía éste solamente i no las dotaciones, produciéndose así una o dos de las causas que el señor Ministro de Obras Públicas ha señalado como jeneradora de la lamentable situación actual.

Yo noto, i esto lo digo sin ánimo de mortificar a nadie, que se va por mal camino, que se ha ido primero a modificar la lei.

¿Cuál es la idea primordial que ha determinado la reforma de la lei? El señor Ministro nos habló, incidentalmente es cierto, de que esta lei centralizaba el servicio, lo que daba ocasión para que el personal de un mismo tren se encuentre sometido a autoridades diversas, es decir, anarquizado. En una palabra, lo que decía el señor Ministro es que esta lei centralizaba i anarquizaba.

I ¿qué se nos presenta para descentralizar, para ordenar, para traer la disciplina? Lo mismo que había antes. Porque, nótele la Cámara, ¿cuáles son las reformas que se hacen a la lei? Yo no he visto otras que la de sacar cuatro inspectores, o mejor dicho, cuatro jefes de sección de los ferrocarriles, i reemplazarlos por otros cuatro que nombrará el Presidente de la República, en una o en otra forma. Se crean a firme diez empleados superiores más, en cinco secciones de la línea, lo que sin duda alguna servirá de base para la creación de cuarenta a cincuenta empleados nuevos. Naturalmente, se aumentan los sueldos.

¿Es esto una reforma? ¿Es esta una modificación que guarde lógica con las ideas de Gobierno? Nó, manifiestamente nó.

Mientras tanto, ¿qué se necesita para centralizar? Se necesita crear el servicio por secciones. ¿Se crea el servicio por secciones, haciendo que haya un administrador más i un sub-administrador?

¿Se crea así la independencia que deseaba el señor Ministro?

Nó, señor Presidente, i note la Cámara lo siguiente: «la lei de ferrocarriles queda íntegramente en pié», sin más variante que la de los artículos 1.º, 2.º i 3.º relativos a los empleados superiores i a la composición del Consejo; del 12 i del 64, relativos a los sueldos.

Organicemos la administración de una manera sencilla, pero en la que puedan deslindarse i hacerse efectivas las responsabilidades; i comencemos por echar fuera ese elemento gratuito que se llama el Consejo Directivo»

En la sesión del 26 de agosto, el señor Mac Iver decía:

«No soy de aquellos que creen que el Estado construye ferrocarriles por lucro, para hacer negocio; pero no creo tampoco que el Estado construye ferrocarriles para perder dinero; tiene derecho a esperar i obtener el provecho de todo negocio lícito, como lo es una empresa de transporte. Este es un punto digno de estudio, porque el olvido de la conveniencia pública o fiscal es otra de las causas que ha originado la desorganización de los ferrocarriles del Estado.

Yo tengo la convicción de que los ferrocarriles pueden darnos una renta de diez millones de pesos anuales; mientras tanto, el hecho es que no nos dejan sin pérdidas.

He ahí como, en mi concepto, todo lo que debemos hacer se reduce a estas cuatro ideas: 1.ª Nombramiento de una comisión que estudie el proyecto de reforma de la lei de ferrocarriles, que adopte el sistema que crea más adecuado a nuestras costumbres i a nuestras necesidades; 2.ª Abolición del Consejo; 3.ª Facultar al Presidente de la República para contratar uno, dos o tres administradores que asuman las funciones del mismo Consejo; 4.ª Facultad de jubilar al personal que haya de retirarse del servicio.

Reformar una lei de esta naturaleza sin un estudio detenido, sin la calma suficiente, sin que haya una comisión especial que ilustre a la Cámara i, sobre todo, apremiados por la urgencia de remediar un mal grave, es ir a un

nuevo fracaso, es perder el tiempo sin conseguir nada, es quedar como estamos o en una situacion todavía peor. Mientras tanto, con el otro procedimiento que propongo se salvan las dificultades del momento, i se tiene el tiempo suficiente para hacer algo que responda a lo que todos deseamos.»

Estas palabras son la expresion de mi pensamiento en el debate actual. Creo que nos encontramos hoy en la misma situacion en que se encontraba la Cámara en 1906.

El señor Valdes Valdes decia:

«El proyecto primitivo destruye mucho i no crea nada, nos lleva al caos, i en estas materias que están tan íntimamente vinculadas a los intereses del público, no es posible deshacer algo sin reemplazarlo por algo igual o mejor.

El proyecto de la Comision no está mejor elaborado que el otro. Su poco estudio se revela, entre otros hechos, en que no ha tomado en cuenta ni siquiera las mejores ideas de diversos proyectos anteriores muy bien pensados.

Por esto me parece que hai mucho que agregar al proyecto del Gobierno; talvez la mejor de las soluciones seria la que ha indicado el honorable Senador por Atacama: el nombramiento de una Comision que estudie detenidamente el asunto, i que pueda presentar a la Cámara un proyecto mas completo i mejor pensado. Entre tanto, para salvar las dificultades del momento, podria despacharse desde luego un proyecto de un solo artículo, si se quiere, solucionando los puntos mas capitales i facilitando provisionalmente el servicio.

El señor OVALLE (Ministro de Industria i Obras Públicas).—La experiencia de la lei de ferrocarriles ha manifestado que sus defectos principales consisten en la Direccion Jeneral del servicio i en el Consejo Directivo.

La lei de 1884 suprimió las administraciones seccionales i centralizó el servicio, poniéndolo a cargo de un Director Jeneral i cuatro directores departamentales. Cada uno de estos directores de departamentos procede con absoluta independenciam de todos los demas. Esto ha dado como resultado la anarquía.»

El señor Lazcano decia:

«Por lo que respecta a la lei orgánica, me parece que el señor Ministro ha procedido con cordura proponiendo al Senado un proyecto corto que corrija los defectos señalados por la experiencia i que satisfaga, desde

luego, las necesidades que el pais reclama con mas urgencia.

Debo declarar que no hago en manera alguna de este proyecto cuestion de amor propio; al contrario, estaria dispuesto a aceptar cualquiera indicacion que se hiciera para mejorarlo. Aun mas, no tendria inconveniente para aceptar la insinuacion hecha por el honorable Senador de Atacama para que se pase el proyecto a una Comision, siempre que ésta hubiera de desempeñar su cometido en un plazo breve.

Persiguiendo lo mejor, que es obra de largo aliento, abandonaríamos lo bueno, que puede obtenerse desde luego, i probablemente nos quedaríamos sin nada o dejaríamos indefinidamente subsistente lo malo actual.

El señor Mac Iver no daba grande importancia a la modificacion del Consejo que establece el proyecto en discusion.

Por mi parte, declaro que si se propusiera su supresion, estaria dispuesto a darle mi voto, porque sé que ese Consejo es un rodaje inútil, cuyo único resultado cierto i conocido es eludir i dejar sin sancion la responsabilidad de quien debe tenerla, que es el Director Jeneral.

Otra de las causales con que se ha explicado el mal servicio es la deficiencia del personal. Con mucha verdad, el honorable Senador por Atacama decia que la direccion de nuestros ferrocarriles era una especie de sanatorio para los inválidos de la política. No era esa precisamente la palabra que Su Señoría empleaba, me parece; pero la idea correspondia a esa palabra.»

En la sesion de 13 de agosto, en ese debate que venia haciéndose interminable, el Ministro señor Ovalle, decia:

«Como por las opiniones manifestadas en el Senado parece haber casi unanimidad en favor de la reforma de la lei de ferrocarriles, i solo ha habido diversidad de opiniones en la manera de llevarla a cabo, he procurado armonizar las ideas redactando un contra proyecto, que presento a la consideracion del Senado para que se discuta conjuntamente con el proyecto de la Comision.»

El proyecto decia:

«Art. 1.º La administracion de los ferrocarriles del Estado será ejercida por una junta compuesta de tres directores que el Presidente de la República, de acuerdo con el Consejo

de Estado, contratará por el término de tres años.

Estos directores deberán ser personas especialmente preparadas para la administración i explotación de ferrocarriles, debiendo ser técnicos especialistas dos de ellos a lo ménos.

Dicha junta ejercerá todas las atribuciones que la lei de 4 de enero de 1884 confiere al Director Jeneral, al Consejo Directivo i a los jefes de departamentos.

Art. 2.º La junta directiva procederá a la reorganización del servicio de los ferrocarriles, de acuerdo con el Gobierno.

El Presidente de la República podrá jubilar a los empleados que fueren de su nombramiento i que tuvieren mas de diez años de servicio. Los que hubieren servido ménos de diez años, tendrán derecho a una gratificación correspondiente a seis meses del sueldo asignado a su empleo.

Los empleados que no tuvieren nombramiento del Presidente de la República, tendrán derecho a una gratificación que se indica en el inciso anterior, aumentada en un cinco por ciento del sueldo anual, por cada año servido que exceda de diez.

Art. 3.º Derógase al artículo 72 de la lei de 4 de enero de 1884.»

El señor Valdes Valdes dijo entonces:

«Por mi parte aceptaré el contra-proyecto, porque contiene las dos ideas que formulé en la sesión anterior. La primera de que los ferrocarriles sean dirigidos, siguiendo el sistema australiano, por una junta de tres personas que tengan completa libertad de acción; i la segunda, de que parte de las utilidades sea repartida entre los empleados de la Empresa.»

El Senador que habla manifestó:

«Yo no acepto ninguno de los proyectos presentados porque solo servirán para perturbar mas aun el servicio de los ferrocarriles. Se quiere con ellos modificar la lei existente, cuando esa lei fué perfectamente estudiada i consultada. Los defectos que se notan en la administración de los ferrocarriles no provienen de la lei, sino de los hombres del personal de la Empresa. De modo que trata de corregir los defectos de los hombres con innovaciones en la lei, culpando a ésta de todo lo ocurrido, me parece fuera de camino.

Se quiere formar una junta especial de administración, con lo que se divide la responsabilidad del Director Jeneral de los ferrocarriles i cada miembro de la junta se disculpará aisladamente de los cargos que se hagan por el mal servicio.

Lo único cuerdo, lo único prudente es mantener la lei existente, sustituyendo el personal

directivo con técnicos que conozcan el ramo que se les encomiende.»

El señor Lazcano dijo:

«Pienso como el honorable Senador por Tarapacá, respecto del contra-proyecto que acaba de enviar a la Mesa el honorable señor Ministro. Me parece que el buen servicio no se puede consultar entregando el gobierno de nuestros ferrocarriles a tres personas. Para que la dirección del servicio sea correcta i buena necesita ser uniforme, i se me ocurre que podría haber dificultad para uniformar las opiniones de las tres personas que deben imprimir esta dirección.»

En la sesión de 14 de agosto el señor Lazcano agregaba:

«Me parece que no es buen camino el que se toma al entregar la dirección de nuestro ferrocarriles a una junta compuesta de tres personas, en la cual no podrá encontrarse la unidad de acción que requiere la dirección de este servicio.

La responsabilidad dividida entre tres personas es otra circunstancia que no se aviene con un buen servicio; no existirá, en realidad, ningun responsable directo i personal.

Sin embargo, daré mi voto al proyecto, porque esta lei va a ser solo transitoria, puesto que hai el propósito, segun lo ha manifestado el señor Ministro de Industria, de activar una lei que reforme radicalmente el servicio de los Ferrocarriles del Estado.

En el actual proyecto, se toma solo en consideración lo capital, la dirección superior del ramo, i nada se dice del resto; de manera que es indispensable una reforma posterior completa. El convencimiento que tengo de que se ha de dictar esa lei jeneral, amplia, de reorganización completa i definitiva, es lo que me mueve a dar mi voto a este proyecto i no detenerlo con una oposición mas sostenida.»

El Ministro señor Ovalle, contestaba:

«La idea que envuelve el artículo 1.º en discusión es, ante todo, suprimir el actual Consejo, rodaje que se ha considerado como fuente de perturbaciones en el servicio de ferrocarriles.

Consulta al mismo tiempo este artículo la idea de terminar con la administración por departamentos; i, al efecto, se crea una junta compuesta de un personal competente i especialmente preparado, que intervendrá en toda dirección del servicio i que tendrá toda la responsabilidad de la administración.»

El señor Valdes Valdes espresó:

«El proyecto del señor Ross, amoldado sobre la lei australiana, me hace la impresion de que puede dar buenos resultados en Chile, porque corrije en mucha parte nuestros males actuales i porque, como observaba el honorable Senador por Curicó, nos saca desde luego de una mala situacion, i nos permite despachar con calma una lei mejor estudiada, para lo cual serviria de esperiencia el funcionamiento de esta misma Comision que establece el proyecto.

En Australia funciona con buenos resultados una comision análoga.

Mi idea era parecida i aun la tenia redactada, pero como no deseaba complicar con otra indicacion mas el debate, para no perturbar el despacho del proyecto del señor Ministro, me abstuve de formularla.

La redaccion que le habia dado, decia así:

«Artículo 1.º La administracion de los ferrocarriles del Estado correrá a cargo de una junta compuesta de un Director Jeneral i de dos directores, la que se titulará «Junta Administradora de los Ferrocarriles del Estado».

De esa manera quedaba establecido que uno de los miembros de la junta era el jefe de ella i de la administracion».

El señor OVALLE (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Por mi parte, no tendria inconveniente en aceptarla.

El señor MAC IVER.—Yo no lo aceptaria, señor.

El señor VALDES VALDES.—Entónces, si no concilia las opiniones, no la propongo, señor Presidente».

El señor Aldunate (Presidente).—Como parece que el señor Senador dará todavía mayor desarrollo a sus observaciones, se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Reorganizacion de los ferrocarriles

El señor Aldunate (Presidente).—Continúa la discusion del proyecto que reorganiza el servicio de ferrocarriles.

Puede seguir usando de la palabra el honorable Senador de Ñuble.

El señor Balmaceda.—Habrà de disculparme el Honorable Senado si sigo molestando todavía su atencion con las citas pertinentes a la demostracion de que me ocupaba, de las interesantes opiniones vertidas por los

señores Senadores en las sesiones de 1906, con motivo de la discusion del proyecto que reorganizó el servicio de los Ferrocarriles del Estado.

Son ellas destinadas a fijar el rumbo de las diversas opiniones que se han sustentado i necesarias para el que habla, para afirmar las conclusiones a que he de llegar.

Decia, señor Presidente, que el honorable señor Valdes Valdes habia presentado una modificacion al artículo 1.º i que, habiendo sido objetada su idea por el honorable señor Mac Iver, se vió en el caso de retirarla.

A este propósito, el honorable señor Mac Iver decia:

«Me parece que se ha olvidado un poco en esta discusion la verdadera naturaleza i el objeto primordial de la lei que se trata de dictar.

Esto comenzó por un mensaje en que el Gobierno pedia la suspension de la lei de 1884, a fin de poder dictar una nueva en el término de tres años.

Ese mensaje pasó a Comision i de ahí nos vino un proyecto mas amplio, en el que se hacian algunas reformas a aquella lei, como la supresion de administracion por secciones i algunas relativas a sueldos.

Esto pareció tambien poco práctico, lo que orijinó un nuevo proyecto, que es el que nos ha presentado ayer el señor Ministro, i que descansa sobre la misma base del proyecto primitivo i responde al mismo propósito; esto es, dictar medidas provisorias, para dar tiempo de estudiar una reforma completa, creando entre tanto una autoridad con facultades para introducir en el servicio las reformas mas urgentes.

En este artículo 1.º i en el relativo a las jubilaciones, está dicho todo; se escojen tres personas a quienes se les encomienda la administracion i se les dan facultades para reorganizar el servicio de la cabeza a los pies.

¿Por qué en lugar de encomendar la reorganizacion a esa junta, no se la hace por medio de una lei? Porque si se discutiera esa lei, su debate demoraria años, i entre tanto, los servicios continuarian tal como ahora se encuentran.

I si no se hace, porque no es práctico, la reforma por medio de la lei, ¿qué recurso queda? Nada mas que lo que ahora se nos propone.»

Es mui importante recordar las opiniones de entónces para manifestar cuál fué el carácter de la reforma i para demostrar que todos los Senadores estuvieron de acuerdo en no modificar la lei sino en aquellas partes re-

lativas a la organizacion i atribuciones del Consejo Directivo.

«El objeto de la presente lei, continuaba el señor Mac Iver, es mejorar la administracion i permitir que se hagan todas las reformas necesarias para el buen servicio. ¿Por qué razon tres personas aptas, escojidas entre las mejor preparadas, no podrian llenar este cometido? ¿Lo llenarian mejor cinco o siete? Indudablemente que nó. ¿Una sola? Aquí está el punto que debe considerarse.

Conseguir esos fines i alcanzar esos resultados, encomendando toda la labor i toda la responsabilidad a una sola cabeza, no me parece posible. I, suponiendo que fuera posible, que hubiera alguién que quisiera cargar con esa responsabilidad que principia con la alta direccion del servicio i que concluye con la remocion de muchos, talvez de los principales empleados, ¿dónde encontrar esa cabeza? ¿Aquí? ¿Entre nosotros?

¿Acaso conocen mis honorables colegas alguna persona con las aptitudes i el carácter suficientes para tal empresa? ¿Habria alguién que quisiera echarse encima esa responsabilidad i sus consecuencias?

¿Se buscaria esa persona fuera del país? Aparte de que eso pudiera herir la susceptibilidad nacional, tampoco podria encontrarse fácilmente alguién que, sin conocimiento previo de nuestras necesidades, de nuestro carácter i de nuestras costumbres, fuera lo suficiente atrevido para hacerse cargo, de un momento a otro, de semejante tarea.

I si esto es así, ¿a qué discutir si esa direccion debe componerse de una o de tres personas?

¿Pero se entenderán entre ellas? ¿I por qué no? Están nombradas para eso, para entenderse; i si alguna vez no marcharan de acuerdo, alguna opinion prevaleceria; i si hai choques o tropiezos, ello dependeria mas del carácter de las personas que de defectos de la lei.

Que tiene que haber un jefe, es indudable; en toda reunion de hombres siempre hai alguno que tiene o se arroga el puesto de superior, con o sin justicia; aun en los cuerpos colejiados en que todos son iguales, hai alguno superior a los demas.»

Por su parte, en esa misma sesion de 14 de agosto, el honorable señor Lazcano, decia:

«A fin de consultar, señor Presidente, la mejor formacion de esta especie de Consejo, de esta trinidad que tendria a su cargo la direccion de los ferrocarriles del Estado, me atreveria a proponer al Honorable Senado que se modificara el inciso 2.º, o se diera ca-

bida, en otra parte del proyecto, a la idea de que hubiera un jefe entre estos tres directores i que dicho jefe fuese ingeniero.

Estamos todos de acuerdo en que debe consultarse la mayor competencia posible de parte de los nuevos directores, i me parece que en este caso se requieren conocimientos especiales de ingeniería, por lo cual talvez seria oportuno tomar en cuenta la idea que he insinuado. De manera que hago presente esta observacion para que se incluya en el proyecto, en la mejor forma que los señores Senadores o el señor Ministro de Industria crean conveniente darle, si la idea fuese aceptada.

Creo necesario que haya un jefe entre los directores i que este jefe sea ingeniero, debiendo los otros dos ser personas de competencia técnica reconocida, personas que con sus servicios hubieran dado a conocer los títulos que las hagan acreedoras a figurar en la administracion superior de los ferrocarriles.»

I el honorable señor Mac Iver agregaba:

«Fijese el Honorable Senado en este punto, sobre el cual, aunque no se puede hablar aquí con entera franqueza, es preciso decir algo: el servicio de ferrocarriles está plagado de empleados inútiles, i hai que hacer una limpia enorme. ¿Quién va a ser el responsable? No quiero decir quién se va a llevar la gloria, sino quién va a ser el responsable de esta tarea que ha de levantar tantas resistencias. Colocar a un hombre al frente de ella es como colocarlo en alto para que todo el mundo apunte a su cabeza.

Yo quiero suponer que haya una persona que, echando a un lado las vacilaciones, se preste a ser el responsable de esa obra. Se trata en seguida de reorganizar una oficina, ¿resistirá a los empeños? ¿No dará oído a nadie? ¿El, que es responsable, procederá con la energía necesaria? ¡Nó! Por esta razon se ha buscado una junta; para que esta clase de responsabilidad, esta lucha con el interes particular se diluya un poco, para que la obra pueda realizarse.

Tengo la conviccion de que si se designa un jefe para que haga la reforma en los ferrocarriles, la reforma no se hará. Se hará la reforma en la lei; nosotros discutiremos una buena lei de ferrocarriles; pero el personal quedará como está ahora; las variantes que se hagan serán insignificantes.»

I digo yo, ¿no sucederá lo mismo en el caso presente?

La Cámara recordará que fué llamado al puesto de Director el señor Dorner, que era una competencia, i no pudo subsistir.

¿No se cumplirán ahora las profecías que se han hecho en este recinto?

En esa misma sesion decia el señor Espinosa Pica:

«Como miembro de la Comision de Industria i Obras Públicas que informó el proyecto, voi a decir dos palabras.

Ya he tenido ocasion de manifestar que, a mi juicio, la causa principal del mal resultado que da actualmente el ramo de ferrocarriles, debe buscarse mas que en la lei, en la deficiencia del personal.

A continuacion ha hecho el señor Ministro un nombramiento que ha merecido los aplausos del Senado i la aceptacion pública, i que está dando los mejores resultados.

Desde la fecha en que se designara al señor Oportot para la Direccion de los ferrocarriles, ha sido unánime la opinion de que el servicio ha mejorado notablemente i que han desaparecido los graves inconvenientes que ántes se observaban.

Finalmente, el señor Ministro ha declarado ante el Senado que con anterioridad a ese nombramiento, los mejores propósitos del Gobierno, las instrucciones que se daban, no eran verdaderamente cumplidas, porque no habia estímulo suficiente en la administracion de los ferrocarriles para mejorar el servicio.

Estos son hechos efectivos i no palabras. No creo lójico, pues, culpar de la situacion de los ferrocarriles al Gobierno, a la política, ni a la lei.

En realidad de verdad, esta lei tan atacada fué buena durante muchos años en que el servicio de ferrocarriles no dejaba nada que desear, i solo ahora ha llegado a ser deficiente.

El proyecto del Gobierno, que venia bien estudiado i meditado, encontró resistencias, injustificadas a mi juicio, i la cuestion se situó en otro terreno: se dividieron las opiniones entre los que querian solo una lei provisoria, de efectos transitorios, i los que deseaban una reforma radical de efectos permanentes.

Colocado en esta situacion, como miembro de la Comision informante no pude ménos de aceptar la idea de un proyecto de carácter transitorio, que dejara tiempo para que la lei definitiva pudiera dictarse con el detenimiento que exige.

El proyecto último del Gobierno obedece a este propósito, i yo estoi de acuerdo con los que dicen que no debe buscarse en él una

reforma definitiva, sino una reorganizacion accidental.

Ahora veo que en el Senado existen ciertas dificultades para aprobar el articulo en debate, porque parece que se teme que la administracion de los Ferrocarriles pueda caer en manos de personas poco experimentadas o que no den las suficientes garantías de acierto.

En vista de esto, i para salvar ese inconveniente, voi a permitirme proponer una modificacion en el sentido de que la designacion de las tres personas que han de componer la junta de administracion sean nombradas con acuerdo del Senado, i en su receso, con el de la Comision Conservadora.

El señor MAC IVER.—Serian nombramientos políticos.

El señor ESPINOSA PICA.—Nó, señor Senador, i voi a probarlo.

Esta idea ha sido tomada de un proyecto del señor Ross, que tiene por base la lei australiana. En ese proyecto se va tan léjos a fin de evitar la injerencia de la política, que se establece la incompatibilidad de los derechos políticos con el desempeño de estas funciones administrativas.»

A su vez, el honorable señor Urrejola decia:

«Por mi parte, sigo creyendo que es mucho mas conveniente dejar radicada toda la administracion en una sola persona responsable, que no en tres con responsabilidad nula, talvez.

Ademas, hai algunas disposiciones del contra-proyecto que me sujieren dudas, que desearia que el señor Ministro las salvase.

A la junta se le confieren todas las facultades que, segun la lei de 1884, tienen el director jeneral, el consejo directivo i los jefes de departamento. Se suprimen, por consiguiente, durante la vijencia de esta lei, durante la administracion de este directorio tripartita, las direcciones de contabilidad, de traccion, de vias i de maestranza.

El señor MAC IVER.—Nó, señor.

El señor VALDES VALDES.—Se suprime la autonomia que hoi tienen.

El señor URREJOLA.—Dejan de tener aquella autonomia, segun el proyecto de la Comision; lo prueba el que se llame a los antiguos directores de departamento «ayudantes de departamento» dependientes del director jeneral.

Yo no veo cuál sea la ventaja de encargar a tres personas una administracion tan compleja como la de ferrocarriles, en lugar de confiarla a una sola persona, con los ayudantes

que tiene en la actualidad para los distintos servicios.»

La verdad es que no se suprimian aquellos empleados; lo que se hacia era quitarles la garantía constitucional que como jefes de oficina les correspondia para no poder ser destituidos sin acuerdo del Senado.

Al terminar la recordada sesion de 14 de agosto, después de una larga discusion que habia sido estéril en cuanto a procurar el acuerdo, dije yo lo siguiente:

«Con el proyecto que se presenta, se va a constituir una autoridad que va a tomar sobre sí las facultades de esos cuatro directores. De manera que vamos a tener un nuevo Consejo, además del que actualmente asesora al Director Jeneral, i asignándole a aquél las facultades de los jefes de seccion, que están especialmente encargados del servicio de cada ramo.

A mí me parece que esta medida será contraproducente i que ántes de mucho tendremos que deplorar sus funestas consecuencias. Yo entendia que cuando el señor Ministro proponia una Comision o junta como la que propone, era para reemplazar la accion del Director Jeneral i los Consejeros del ramo, pero de ningun modo la de los jefes de los respectivos servicios, los cuales continuarian en sus puestos con las facultades que la lei les atribuye.

Mas grave me parece esto cuando, avanzando un poco en la lectura del proyecto, se ve que se otorgan a ese Consejo todas las facultades de los jefes de seccion; i mas adelante se faculta a esa junta directiva para que proceda a reorganizar el servicio de los ferrocarriles de acuerdo con el Gobierno; es decir, no de acuerdo con la lei, sino con el Gobierno; se suprime la lei, se suprime todo, para buscar el correctivo de la situacion.

Así lo dispone el artículo final, que dice:

«Art. 3.º Derógase el artículo, 72 de la lei de 4 de enero de 1884.»

Es decir, que se deroga la autonomía consultada por la lei para cada una de las secciones.

Encuentro esto inconveniente, i como creo que no puede estar en el ánimo de nadie el suprimir todo lo existente para dejar solo la junta que hoi se constituye, juzgo que tal procedimiento no es aceptable.

Por esto voi a proponer una modificación a las indicaciones que se han hecho i que me parece que conciliará las opiniones.

Dice así:

«La administracion de los ferrocarriles del Estado, mientras se reorganizan sus servicios,

se ejercerá por un Director Jeneral, ingeniero especialista en ferrocarriles, i por dos directores especialmente preparados, los cuales se contratarán por el Presidente de la República, de acuerdo con el Consejo de Estado i con la aprobacion del Senado.

La remuneracion de estos empleados será: Director Jeneral, quince mil pesos.

Dos directores, cada uno, diez mil pesos.

Suspéndense los efectos del inciso 1.º del artículo 72, de la lei de 4 de enero de 1884.»

Tal fué, señor Presidente, el proyecto que se arribó en conclusion i que tuvo la aprobacion del Senado. Se trataba con este proyecto únicamente de modificar las condiciones del Consejo Directivo i facultar al Ministro, dadas las graves revelaciones que se habian hecho en esta Cámara de haber sido desobedecidas sus órdenes, para suspender, durante el período de dos años que debia rejir la lei, las garantías constitucionales que amparaban a los jefes de oficina. Se queria facultar al Gobierno para arreglar libremente las discordias del Consejo Directivo.

En la sesion del 28 de agosto, esplicando mi indicacion, decia:

«Deseo recordar el carácter de la indicacion que tuve el honor de presentar.

Mi idea no era entrar en una reforma inmediata de la lei orgánica de los ferrocarriles, sino tan solo facultar al Gobierno para cambiar el personal directivo, dejando para una ocasion posterior, i a cargo del nuevo Gobierno, la promocion de una reforma jeneral de este servicio.

I manifesté que, a mi juicio, la lei era buena, i que los defectos de su funcionamiento no debian atribuirse a la lei misma, sino a los hombres que la aplicaban; por lo tanto, no habia conveniencia, i aun estimaba ocasionado a perjuicios, el entrar a una reforma sin haber procurado una modificación en la situacion actual de los ferrocarriles.

Por esto quiero que quede bien entendido que *mi indicacion deja subsistente la lei en todo lo que no se refiere al personal directivo, i en cuanto da al Gobierno la facultad de removerlo*.

Se puso en votacion, se hicieron algunas observaciones referentes al aumento de sueldos a los empleados de los ferrocarriles, i el honorable señor Subercaseaux propuso se aumentara a tres mil libras esterlinas el sueldo del Director Jeneral i a dos mil libras esterlinas el de los otros dos directores.

Por fin la lei fué despachada con esa modificación, en las mismas condiciones en que se habia propuesto.

Esa es la lei de 9 de febrero de 1907.

Ese proyecto aprobado en esta Cámara pasó en seguida a la Honorable Cámara de Diputados i allá sufrió una modificacion sustancial; la supresion de los dos auxiliares que debia tener el Director Jeneral, para dejar a éste como jefe absoluto de los ferrocarriles.

Cuando volvió el proyecto al Senado, fué aprobado en la propia forma.

I yo digo, señor Presidente, si éstos son los antecèdentes ¿cómo pudo el Gobierno dictar ese decreto de 1.º de abril de 1907, que abrogaba de hecho la lei del 84 para dejar subsistentes las disposiciones de ese decreto que iban a llevar a la Empresa al fracaso?

El honorable Ministro, en una nota pasada al Instituto de Ingenieros, decia lo siguiente:

«Apénas se comprende un servicio público de la importancia de nuestros ferrocarriles, ábitros inapelables de la produccion del pais entero, sin una lei i un reglamento que fije las obligaciones, deslinde responsabilidades, en una palabra, que ponga timon a una nave que marcha sin rumbo desde la promulgacion de la lei de 1907.»

Por su parte, señor Presidente, la Comision nombrada por el Gobierno para estudiar los defectos de la administracion de los ferrocarriles, decia en uno de sus informes, lo siguiente:

«El decreto reglamentario de 1.º de abril de 1907, que adquirió fuerza de lei, fué a nuestro juicio, *mucho mas allá* del objetivo que tuvo i de las facultades que dió la lei de 9 de febrero del mismo año, puesto que cambió radicalmente, en el hecho, la base centralizadora del servicio que *sábiament* establece la lei de 1884, con la creacion de cuatro administraciones, creyendo que todo el poder superior quedaba así en manos del director jeneral, cuando, en realidad, la práctica ha venido a manifestar lo contrario.

Esas administraciones seccionales se han convertido, poco a poco, en *autónomas*, i las riendas que se pretendia manejara el Director solo se han aflojado i cortado en ocasiones, marchando cada seccion por su cuenta, sin rumbo, sin control i con objetivos talvez antagónicos.»

De aquí arranca la mayor parte de los males que aquejan hoi a la Empresa».

He aquí el resultado, señor Presidente, de la reforma de la lei de 1906, despues de la larga discusion que habia ocupado casi todo el período de sesiones extraordinarias.

Todavía el honorable Ministro que firmó en aquel entónces el decreto de abril no tuvo empacho para suprimir todas las disposiciones

de la lei de 1884, que no se habia tocado en ninguno de los otros puntos.

Hé ahí el mal.

Fuimos en busca del orden i de la economía en los ferrocarriles i encontramos el desorden mas absoluto i el derroche sin freno i sin castigo, de ochenta i siete millones de pesos que se invertian en seguida sin autorizacion del Congreso, ni del Gobierno.

¿No sucedrá lo mismo con la reforma de la lei del 84 que hoi se pide, i con la inversion de los cinco millones de libras esterlinas que solicita el señor Ministro?

Dada la dura experiencia que tenemos creo que se justifica plenamente la amplitud de este debate i me parece mui patriótica la insistencia de algunos señores Senadores en poner mano enérgica a estos males, estimando que el remedio está en entregar en arrendamiento los ferrocarriles a una Compañía particular. Yo no soi partidario de este arriendo, pero si el desastre de los ferrocarriles ha de continuar, tendria que aceptar esa idea.

La situacion fiscal se encuentra profundamente afectada por la desorganizacion de los ferrocarriles; es indispensable remediar este mal, i ello no seria posible, si no correjimos con mano severa los vicios que aquejan a la Empresa.

Por no prolongar este debate ya mui largo, no me detendré en señalar las causas que han motivado esta desastrosa situacion i cedo en todo a las opiniones de mis honorables colegas; pero no puedo aceptar la forma en que se han propuesto los proyectos de los honorables Senadores señores Lazcano i Valdes Vergara, porque creo que con ellos de hecho restableceríamos el decreto de 1.º de abril de 1907, con lo cual, léjos de remediarlos, ahondaríamos los males que hoi existen.

Se cree hoi, tan de buena fe como se creyó entónces, que vamos a reorganizar la Empresa, colocándola en condiciones prósperas i regulares; pero yo no puedo tener confianza en ello, por mas respetables que sean las opiniones que sostienen los proyectos: la fuerza de las cosas nos llevará a resultados imposibles de evitar.

Entre tanto, yo me pregunto: ¿por qué, al resolver este problema, no se ha tomado una resolucion definitiva respecto de la electrificacion de la línea?

Este proyecto fué presentado por el Gobierno en mui buenas condiciones: se trataba de electificar la primera seccion, para lo que el Gobierno pidió propuestas públicas. Es cierto que, como se acostumbraba entónces, no se consultó al Congreso, pero se pidieron

estas propuestas a nombre del Gobierno, que es el representante del país i cuya palabra es la palabra del Estado.

Se pidieron las propuestas públicas sobre bases técnicas perfectas, consideradas así por todos los ingenieros electricistas que han intervenido en este asunto.

Presentadas las propuestas, el Gobierno nombró una Comisión para que informara sobre ellas. Dicha Comisión informó que las propuestas cumplían técnica i económicamente con las bases establecidas por el Gobierno. Sin embargo, un buen día el señor Ministro de Industria dicta un decreto en el cual rechaza todas las propuestas porque no cumplen con el plan económico que se había elaborado, i se llega al resultado de que el Gobierno debe construir por su propia cuenta las usinas eléctricas i electrificar la vía. Ya he manifestado que esas propuestas se ajustaban a las bases fijadas por el Gobierno, de modo que el Gobierno desechaba su propia obra. No sé de donde pudo sacar el señor Ministro los datos en que fundaba su resolución, puesto que no constan de ningún informe.

Por el contrario, hemos estado palpando en este debate la inconveniencia que hai del Estado administrador i del Estado constructor; todos estos antecedentes son suficientes para hacer pensar a la Cámara que el señor Ministro de entónces no procedió con lógica, ni fundamento.

Entre tanto, la Cámara de Diputados nos ha enviado un proyecto en que se establecen las mismas bases de las propuestas presentadas al Gobierno i sobre las cuales dieron su dictámen las comisiones nombradas para informarlas. Creo que esto es simplemente una chacota inadmisibile, indigna de los Poderes Públicos de este país. Creo además, que cuando el desastre de los ferrocarriles llega a los términos que estamos viendo no cabe otra cosa que traer a la Mesa de la Cámara i aprobar inmediatamente el proyecto que faculta al Presidente de la República para aceptar las propuestas rechazadas por el señor Ministro con el pretexto de que no se ajustaban a la base económica establecida.

El señor Valdes Vergara.—Nadie puede estar satisfecho, señor Presidente, con la situación actual de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Se ha invertido en la construcción de sus obras permanentes i en la adquisición de su equipo un gran capital, proveniente en mucha parte de empréstitos externos contratados por

la República. El no interrumpido progreso de la agricultura, del comercio i de otros factores de la producción nacional, ha aumentado constantemente el tráfico de pasajeros i de carga, hasta el punto de hacer difícil una explotación que satisfaga todas las necesidades. El Fisco, propietario de la Empresa, no ha exigido de ella ni el pago de los intereses provenientes de las deudas contraídas para servirla.

Era de creer, por tanto, que la Empresa se encontrase en pleno progreso, como un organismo sano i robusto que se desarrolla en ambiente favorable, que crece i se multiplica en razón de su propia vitalidad. Cualquier ferrocarril construido i explotado por la industria privada en un país nuevo, lleno de fuentes de riqueza, que cada año da mayor movimiento de pasajeros i de carga, sería negocio de primera clase para sus propietarios, puesto que sus entradas siempre en aumento le permitirían atender a la perfecta conservación de la vía, los edificios i el equipo i pagar un buen dividendo sobre el capital invertido.

No sucede esto, sino lo contrario, en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Gasta mucho; pero no atiende a la conservación de sus bienes i éstos se destruyen sin ser renovados. Sus gastos exceden a sus entradas i cada balance anual deja un déficit de varios millones de pesos. A esto se agrega la pérdida mayor todavía por deterioros de la vía i del equipo, que no son castigados i se acumulan de un año para otro.

La memoria de 1911, última publicada, hace saber que hai doscientos doce kilómetros de vía en mal estado i cuatrocientos cincuenta i uno en regular estado; que la enrielladura, los durmientes i el lastramiento están en pésima condición; que los puentes no son siquiera pintados i sufren por esto en su armadura metálica; que las estaciones en jeneral demandan mejoras inmediatas; que las locomotoras, en su mayoría, no pueden trabajar bien; que los coches i los carros son escasos i se hallan maltratados; que las maestranzas carecen de maquinaria moderna i no sirven para los trabajos que en ellas deben hacerse.

En una palabra, no tenemos ferrocarriles florecientes, sino ferrocarriles en ruinas. Se necesita para saldar el déficit de la Empresa en 1914, para dotarla de maestranzas i de equipo i para poner toda la vía en buen estado de explotación, de una suma redonda de ciento ochenta i un millones quinientos setenta i cinco mil pesos, o sea de siete millones quinientas sesenta i cinco mil libras esterlinas, al cambio de diez peniques por peso. El proyecto de subsidios extraordinarios presen-

tado por el Gobierno fija la suma de cinco millones de libras; pero la Direccion Jeneral de la Empresa tiene anotadas otras necesidades imperiosas que exigen veinticinco millones ciento ochenta i siete mil pesos, i tambien hai que tomar en cuenta dieciseis millones cuatrocientos nueve mil cuatrocientos un pesos por déficit calculado para 1914.

Una Empresa privada, al verse en esta situacion, tendria forzosamente que liquidar, con pérdida definitiva para sus dueños de una fuerte cuota del capital. Nuestra Empresa de Ferrocarriles, por el hecho de ser propiedad del Estado, no puede liquidar ni presentarse en quiebra. Los Poderes Públicos acuden en su ayuda, pagan sus deudas, le proporcionan nuevos capitales, la salvan i la mantienen con vida. I es deber de ellos hacerlo, porque el pais no podria pasar una semana en paz si dejase de funcionar este grande i poderoso instrumento de circulacion, que es el sistema arterial de la República.

Pero este supremo deber impuesto por una necesidad nacional lleva consigo otro deber no ménos grave, impuesto por razones de justicia, de moralidad i de prevision. Los hombres de Gobierno i los hombres de parlamento incurririan en inmensa responsabilidad acordando ahora a la Empresa de Ferrocarriles la abundancia de recursos que ella demanda, si previamente no reformasen su régimen administrativo i económico, para que el gasto no resultase tambien estéril.

Se trata, en buenas cuentas, de apuntalar un edificio que amenaza derrumbarse, de poner refuerzos a sus cimientos para reconstruirlo en condiciones de solidez superiores a las que ántes tuvo. Lo primero, entónces, será corregir las causas que produjeron el mal, puesto que volveria éste a producirse si quedasen aquellas subsistentes. Tenga presente el Senado que en el desórden financiero de los ferrocarriles nadie es responsable: no lo es el Ministro del ramo, porque su paso por el Gobierno es demasiado breve; no lo es el Director Jeneral, porque carece de independencia para administrar. De esta ausencia de responsabilidad resulta que es mui fácil todo lo que daña, todo lo que significa exceso de gastos, i que es mui difícil todo lo que tienda al órden, a la economía, a la perfecta conservacion de la via i del equipo.

El actual Ministro, anticipándose a la demanda de subsidios extraordinarios para los ferrocarriles, ha propuesto un plan de reorganizacion con el doble objeto de corregir los defectos del régimen existente i de tomar medidas precautorias para que las nuevas in-

versiones de capital sean hechas de modo que la Empresa quede con sus elementos de trabajo en perfecto estado i en situacion de hacer todos sus gastos con sus propias entradas.

Despues del debate a que el proyecto ha dado lugar en esta Cámara, el honorable Ministro, con altura de miras que le honra, ha convenido en aceptar algunas modificaciones encaminadas a constituir la Empresa como entidad autónoma, bajo la supervijilancia del Gobierno, con la mayor independencia posible, tanto para que su administracion no sea perturbada por influencias políticas, como para que en su régimen económico predominen los métodos i los fines comerciales propios de toda empresa industrial.

La autoridad constitucional del Presidente de la República queda sacionada en las modificaciones a que me refiero con los siguientes derechos: el de nombrar libremente al Director Jeneral de la Empresa i a dos miembros del Consejo de Administracion; el de nombrar a los jefes de departamentos, a los administradores de zona i al inspector de los ferrocarriles aislados, a propuesta del Consejo de Administracion; el de exonerar, por medio de decreto motivado, a cualquier miembro del Consejo; el de hacer practicar visitas ordinarias i estraordinarias siempre que lo estime conveniente; el de intervenir en el estudio i aprobacion de las cuentas i de los presupuestos de la Empresa.

La accion fiscalizadora del Congreso queda tambien ampliamente reconocida en los articulos que dan entrada al Consejo de Administracion a dos consejeros designados por cada Cámara, i que ordenan someter a la aprobacion lejislativa los presupuestos anuales que la Empresa debe presentar al Presidente de la República.

El Director Jeneral tendrá a su lado un Consejo de Administracion que estudie i resuelva junto con él todas las medidas de carácter esencial para el buen servicio de los ferrocarriles; pero él será por sí solo jefe ejecutivo de la Empresa, investido ampliamente de las facultades necesarias para que asuma por entero la responsabilidad de sus actos, para que seleccione cuidadosamente el numeroso personal que debe servir a sus órdenes, i para que atienda con igual interes a las necesidades diarias del tráfico i a la perfecta conservacion de las vias i del material.

La autonomia administrativa de los ferrocarriles descansará principalmente sobre la independencia i la plena autoridad del Director Jeneral. La accion desquiciadora de las

influencias políticas se ha hecho sentir en el tiempo pasado imponiendo al Director Jeneral actos i nombramientos en pugna con el buen servicio, o bien obteniendo de él complacencias que hicieran aparecer muchas irregularidades como cosas normales i correctas. Para tener una buena administracion en los ferrocarriles, es preciso que el Director no sea anulado por influencias políticas, ni tenga debilidades para complacer con sacrificio de la Empresa a los que recomiendan malos empleados i patrocinan intereses particulares. Persiguiendo este propósito, que comparten todos los ciudadanos de sanas intenciones, el proyecto modificado de reorganizacion cuida de colocar al Director Jeneral en una independencia prestigiosa ante sus subalternos, le ampara con el Consejo de Administracion para que pueda resistir cuando se pretenda hacerle imposiciones.

A este respecto, me es grato declarar de un modo espreso que el Director Jeneral en actual ejercicio merece todo mi respeto i que no se refiere a él nada de lo que he dicho en esta discusion sobre el desórden i el derroche acumulado desde hace algunos años en la administracion de los ferrocarriles. El Director Jeneral fué nombrado hace poco i se encuentra hoi rodeado de jefes de departamentos, administradores de secciones i otros funcionarios de antecedentes distinguidos, que trabajan con celo por el mejoramiento del servicio. Falta darles independencia, plenitud de facultades administrativas, para que ellos, con perseverancia, en uno o dos años restauren la antigua prosperidad de los ferrocarriles.

La autonomía administrativa seria ineficaz si al mismo tiempo no se estableciese la autonomía económica de la Empresa, es decir, la obligacion de velar por sus entradas i sus gastos con el celo que en ello pone la industria privada, i mui especialmente, la necesidad de vivir con sus propios recursos, de mantener con firmeza el equilibrio de sus presupuestos, de estirpar de su organizacion todo derroche i todo abuso, de no abandonar sus bienes a la destruccion, de no tolerar en ningun caso que sus tarifas otorguen favores o privilejios, o sean formadas sin tomar en cuenta los gastos necesarios de la administracion.

A fin de dar realidad a la autonomía económica, las modificaciones al proyecto consultan, entre otros, los siguientes preceptos:

La contabilidad de los ferrocarriles estará separada de la de los otros ramos de la Administracion Pública, i será llevada de manera

que la situacion pecuniaria de la Empresa pueda en todo momento ser exactamente conocida;

La Empresa atenderá con sus propias entradas los gastos ordinarios de la administracion, explotacion i conservacion de la via, edificios i equipo, i administrará como peculio propio, destinado al ensanche i mejoramiento de sus servicios, los sobrantes que puedan producir sus balances anuales;

El presupuesto de la Empresa será independiente del presupuesto jeneral de la Nacion, debiendo calcularse las tarifas sobre la base de que pueda hacer todos los gastos ordinarios con sus entradas;

Serán de cargo a la Empresa los empréstitos que el Estado contrate en servicio de ella i cualquiera suma que se le proporcione de rentas jenerales en calidad de préstamo;

La Empresa formará los inventarios de sus diversos bienes en oro, i cobrará sus servicios i pagará sus sueldos en moneda corriente con relacion a un tipo fijo de cambio.

Hai otras disposiciones que ordenan la formacion de balances i presupuestos segun las reglas comerciales en uso en esta clase de empresas i que fijan plazos perentorios para que esto se haga siempre sin retardo, puesto que la contabilidad debe ser llevada con órden i al dia. Seria imposible una administracion acertada, económica i previsora, si las cuentas no estuviesen en todo momento a la vista de las personas encargadas de dirijirla. La falta de cuentas oportunas i bien detalladas puede ser una de las causas principales del mal estado financiero en que hoi se encuentra la Empresa.

He espuesto con brevedad, señor Presidente, las ideas fundamentales que se desea incorporar en la lei que reorganizará la Empresa de los Ferrocarriles, i pido que se las considere como modificaciones al proyecto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados. Estas modificaciones han sido impresas juntamente con el proyecto en debate, para facilitar la discusion jeneral i la particular.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Habiendo llegado la hora, se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

Por la primera hora,
ANTONIO ORREGO BARROS.

Por la segunda hora,
RAFAEL EGAÑA.