

# Sesión 39.a ordinaria en 13 de Julio de 1926

PRESIDENCIA DEL SEÑOR OYARZUN

**SUMARIO.**—A indicación del señor Barros Errázuriz se acuerda destinar 15 minutos al despacho de ascensos militares.—El señor Viel se refiere a la tramitación de un proyecto sobre economías en los presupuestos.—El señor Carriola se refiere al proyecto sobre concesión del uso de un terreno al Cuerpo de Bomberos de Santiago.—El señor Urrejola hace observaciones sobre la reforma del arancel aduanero.—El señor Salas Romo pide se renueve un oficio solicitado por él en sesión anterior, relativo a antecedentes sobre abandono de un juicio por parte del Fisco.—El señor Núñez Morgado pide diversos datos al Ministerio de Hacienda y al del Interior.—Se reintegran las Comisiones de Ejército y Marina y de Higiene.—Se suspende la sesión. A segunda hora continúa el debate sobre el proyecto relativo a la Reorganización del Consejo Directivo de los Ferrocarriles del Estado y es aprobado en general.—Se entra a la discusión particular del proyecto.—Se levanta la sesión.

## ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Azócar, Guillermo	Opazo, Pedro
Barahona, Rafael	Oyarzún, Enrique
Barros E., Alfredo	Piwonka, Alfredo
Barros J., Guillermo	Salas Romo, Luis
Carriola, Luis A.	Sánchez G. de la H., R.
Concha, Aquiles	Schürmann, Carlos
Concha, Luis E.	Silva C., Romualdo
Echenique, Joaquín	Smitmans, Augusto
González C., Exequiel	Trucco, Manuel
Gutiérrez, Artemio	Urrejola, Gonzalo
Hidalgo, Manuel	Urzúa, Oscar
Jaramillo, Armando	Vial Infante, Alberto
Lyon Peña, Arturo	Vidal Garcés, Francisco
Medina, Remigio	Viel, Oscar
Núñez, Aurelio	Yrarrázaval, Joaquín
Ochagavía, Silvestre	

Y el señor Ministro de Obras Públicas, Comercio y Vías de Comunicación.

## ACTA APROBADA

SESION 37.a ORDINARIA EN 8 DE JULIO DE 1926. (ESPECIAL)

Asistieron los señores Oyarzún, Azócar, Barros Jara, Carriola, Concha Aquiles, Concha Luis E., Echenique, Gutiérrez, Jaramillo, Marambio, Medina, Ochagavía, Piwonka, Salas, Sánchez, Schürmann, Silva Romualdo, Silva Matías, Smitmans, Trucco, Urrejola, Urzúa, Valencia, Vial, Viel, Yrarrázaval, Zañartu, y el señor Ministro de Hacienda.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 35.a en 6 del actual, que no ha sido observada.

El acta de la sesión anterior (36.a) queda en Secretaría a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

Se da cuenta en seguida de los negocios que a continuación se indican:

## Oficios

Dos de la Honorable Cámara de Diputados. Con el primero comunica que ha aprobado un proyecto de ley sobre concesión de una pensión a doña Beatriz Matta de Letelier, viuda de don Valentín Letelier.

Pasó a la Comisión de Educación Pública. Con el segundo comunica que ha aprobado en los mismos términos en que lo hizo el Senado, el proyecto que concede por gracia a la viuda e hijos del ex-Gobernador de Los Andes, don Manuel Mardones, una pensión anual de \$ 5,000.

Se mandó comunicar a Su Excelencia el Presidente de la República.

Entrando a la orden del día de la presente sesión especial, continúa la discusión general del proyecto iniciado en un Mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República sobre conversión de la deuda pública.

Usa brevemente de la palabra el señor Ministro de Hacienda para explicar el formulario de rotación que presentó en la sesión 11.ª Dice que habría que eliminar de la cuestión 5.ª el empréstito con la Casa Morgan, porque según el contrato no sería posible convertirlo.

El señor Azócar manifiesta las causas del atraso en el despacho de este proyecto, que han sido completamente ajenas a la voluntad del Senado.

El señor Barros Jara dice que como la aprobación general sólo significa la de la idea de legislar sobre la materia, y como por otra parte la Comisión acepta algunas de las conversiones propuestas, no tiene inconveniente para esa aprobación general.

Usan en seguida de la palabra los señores Zañartu, Ministro de Hacienda; Barros Jara y Cariola.

Cerrado el debate, se da por aprobado en general el proyecto, por asentimiento tácito.

Después de breves observaciones del señor Ministro de Hacienda, y de los señores Salas Romo, Cariola, Azócar y Zañartu, este último formula indicación para que el proyecto vuelva a Comisión, a fin de que ella, de acuerdo con el señor Ministro, proponga un nuevo proyecto, sobre la base de las ideas manifestadas ya por el informe de la Comisión de Hacienda. La Comisión deberá informar en el plazo de seis días.

El señor Salas Romo cree que convendría eliminar la votación de las ideas ya manifestadas por la Comisión, y que lo mejor sería que el proyecto volviera simplemente a Comisión para que ésta lo estudie nuevamente, de acuerdo con el señor Ministro.

El señor Barros Jara dice que la Comisión no podría informar un proyecto sobre conversión de las deudas de 4 1/2 o/o y de 5 o/o, ni tampoco que se contrate ningún empréstito para pagar bonos que ya están pagados, dentro del mecanismo del Banco Central.

El señor Presidente solicita el acuerdo unánime del Senado para entrar desde luego a la discusión particular.

El señor Silva Cortés dice que no se podría enviar el proyecto a la Comisión sin entrar a la discusión particular, pero que podría entrarse a la discusión de las ideas, conjuntamente con

el artículo 6.º, sin perjuicio de que una vez resueltas las bases, se envíe nuevamente en informe el proyecto a la Comisión.

Por acuerdo unánime se pone en discusión particular el artículo 1.º del proyecto.

Se suspende la sesión.

A segunda hora, continúa la discusión particular del artículo 1.º conjuntamente con la votación de las ideas básicas.

La primera cuestión que el señor Ministro propone es la siguiente:

¿Se autoriza la conversión de los empréstitos del 4 1/2 o/o y del 5 o/o.

Por asentimiento tácito se acuerda la ne-

Se pone en discusión la idea de conversión

gativa.

La segunda cuestión sería:

¿Se acepta la conversión del empréstito de Blair?

Por asentimiento tácito se acuerda la afirmativa.

de los empréstitos internos.

El señor Ministro manifiesta que estos empréstitos deben considerarse en dos partes: los que tienen facultad emisora y los que no la tienen.

Explica la situación en que se hallan los primeros.

Usa de la palabra el señor Barros Jara.

Se pone en votación la idea de la Comisión referente a los empréstitos internos.

Por asentimiento tácito se aprueba esta idea.

El señor Ministro de Hacienda formula indicación para que el proyecto vuelva de nuevo a Comisión.

Usan de la palabra los señores Cariola, Yrrázaval y Barros Jara.

Se da por aprobada por asentimiento unánime la indicación del señor Ministro.

Se levanta la sesión.

#### CUENTA

Se dió cuenta:

De los siguientes oficios del Ministerio de Hacienda:

Santiago, 13 de Julio de 1926.— Tengo el honor de enviar a Vuestra Excelencia un cuadro comparativo aproximado del gasto que significaban, según los presupuestos de 1924, los servicios de los Ministerios de Higiene, Previsión Social y Trabajo; Tierras y Colonización; Agricultura e Industrias, y Obras Públicas; Comercio y Vías, y del que importan según los decretos leyes y los proyectos de presupuestos para 1926.

Ruego a Vuestra Excelencia, que se sirva, si lo tiene a bien, ordenar que el referido cuadro sea puesto en conocimiento de la Comisión Revisora de los Decretos Leyes.

Dios guarde a Vuestra Excelencia.— **Jorge Silva Somarriva.**

Santiago, 13 de Julio de 1926.— En contestación al oficio de Vuestra Excelencia, número 108, de 15 de Junio último, tengo el honor de remitir a Vuestra Excelencia copias de los antecedentes relacionados con la entrega de los fondos fiscales al Banco Central de Chile, dato solicitado por el honorable Senador, señor Barros Jara.

Dios guarde a Vuestra Excelencia.— **Jorge Silva Somarriva.**

#### ASCENSOS EN EL EJERCITO

El señor OYARZUN (Presidente).— Entrando a la hora de los incidentes, ofrezco la palabra.

El señor BARROS BERRAZURIZ.— Entiendo que ayer se acordó destinar el último cuarto de hora de la sesión a tratar de ascensos militares y que éstos no alcanzaron a ser despachados sino en parte; por esta razón me permito formular indicación para que los últimos quince minutos de la presente sesión sean destinados al mismo objeto.

El señor VIEL.— Me encuentro un tanto cohibido para hablar sobre este asunto, pero creo que sería conveniente que el señor Ministro de la Guerra se sirviera concurrir a la sesión; con este propósito me permito modificar la indicación formulada en el sentido de que se acuerde tratar de estos ascensos en el último cuarto de hora de sesión de mañana.

El señor OYARZUN (Presidente).— ¿El honorable Senador quiere que se comuniqué al señor Ministro de la Guerra el deseo formulado por Su Señoría?

El señor VIEL.— Sí, señor Presidente.

El señor CARIOLA.— La comunicación se podría limitar al acuerdo tomado en la sesión secreta de ayer.

El señor OYARZUN (Presidente).— Entonces sólo habría necesidad de votar la indicación del honorable señor Barros Errázuriz que ha sido modificada por el honorable señor Viel.

Se pondrá en votación al final de la primera hora.

#### TRAMITACION DE UN PROYECTO SOBRE ECONOMIAS EN LOS PRESUPUESTOS

El señor VIEL.— Deseo saber qué trami-

tación se ha dado a un proyecto del Gobierno que propone ciertas medidas de economías en los presupuestos de diversos Ministerios.

El señor SECRETARIO.— Ha pasado a la Comisión de Hacienda.

El señor VIEL.— Como se trata de economías que afectan a diversos Ministerios, acaso sería conveniente que cada uno de los diversos asuntos de que se trata pasara a la comisión respectiva. De este modo se podría hacer un trabajo más rápido y eficiente.

El señor OYARZUN (Presidente).— Ese trámite se ha dado, precisamente, para facilitar el despacho del proyecto

El honorable Senador puede pedir que una vez evacuado el informe de la Comisión de Hacienda, pase cada asunto a la Comisión respectiva.

El señor VIEL.— Muy bien, señor Presidente; lo pediré en el momento oportuno.

El señor SANCHEZ G. DE LA H.— Es indudable que la Comisión de Hacienda va a considerar solamente la parte financiera del proyecto, y que no se pronunciará sobre cada servicio en particular, de modo que una vez informado por esa Comisión, podría acordarse mandar la parte que se refiere a cada servicio a la Comisión que corresponda.

El señor OYARZUN (Presidente).— Es lo que acaba de proponer la Mesa, honorable Senador.

Quedaría, entonces, el proyecto en la Comisión de Hacienda y una vez que viniera informado se acordaría enviar la parte que se refiere a cada servicio a la Comisión respectiva.

#### SOLICITUD DEL CUERPO DE BOMBEROS DE SANTIAGO

El señor CARIOLA.— Hace algunos días se dió cuenta de un informe de la Comisión de Gobierno recaído en una solicitud del Cuerpo de Bomberos; ese informe mereció algunas observaciones de carácter jurídico, por lo que se acordó volver el asunto a la Comisión de Gobierno, la que no ha podido ser citada, por ausencia de su presidente.

En vista de esta circunstancia, y de la índole legal de las observaciones que se hicieron al informe, creo que sería preferible que este asunto pasara a la Comisión de Legislación y Justicia. Por lo demás, no parece conveniente demorar la resolución del Senado sobre un asunto sencillo como éste, con perjuicio de una institución tan simpática y benemérita como la de que se trata.

El señor OYARZUN (Presidente).— ¿Hace una indicación Su Señoría, para que el asun-

to sea retirado de la Comisión de Gobierno y remitido a la de Legislación y Justicia?

El señor CARIOLA.— En obsequio al pronto despacho de este asunto, formulo indicación en ese sentido.

El señor OYARZUN (Presidente).— En discusión la indicación.

### PROYECTO SOBRE REFORMA DEL ARANCEL ADUANERO

El señor URREJOLA.— He leído en un diario de hoy la noticia de que el Gobierno ha enviado al Senado un proyecto referente a la reforma del arancel aduanero, lo que no puede ser efectivo pues, por tratarse de impuestos, debe ser enviado a la Cámara de Diputados.

El señor OYARZUN (Presidente).— El proyecto llegó al Senado equivocadamente, y ha sido devuelto al Gobierno para que pueda darle el trámite correspondiente.

### OFICIOS

El señor SALAS ROMO.— Hace más de un mes, señor Presidente, pedí que se dirigiera un oficio al señor Ministro de Hacienda solicitándole que remitiera los antecedentes relativos a un juicio que seguía el Fisco y cuya defensa, después de haberse dictado algunas medidas precautorias, había sido abandonado.

Como no ha llegado ninguna respuesta al respecto, ruego que se envíe una nueva nota sobre el particular, remitiendo los datos exactos que di para el envío de la primera.

El señor OYARZUN (Presidente).— Se enviará el oficio a nombre de Su Señoría.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Terminados los incidentes.

El señor SECRETARIO.— El honorable señor Núñez Morgado solicita que se pidan los siguientes datos de los Ministerios que se indican:

Del señor Ministro del Interior:

1. Número de reos aprehendidos en el país durante los años 1905, 1915 y 1925.

2. Número de reos por causa de ebriedad en los mismos años.

3. Promedio de días de reclusión de los reos por ebriedad en cada uno de los años antes citados.

4. Número de negocios que venden alcohol, indicado por provincias, en 1925, con especificación de su naturaleza y del valor de la patente que pagan.

Del señor Ministro de Hacienda:

1. Detalle del funcionamiento de la Caja de Crédito Prendario.

2. a) Detalle de la importación de alcoho-

les, con indicación de capacidad, valor y derechos pagados, durante los años 1905, 1915 y 1925.

b) Detalle de la exportación de alcoholes en los mismos años, con su capacidad, valor y derechos pagados.

c) Producción de alcoholes en el país, con especificación de sus valores en los años indicados.

d) Rendimiento de la ley de alcoholes en los mismos años.

e) Superficie de viñas en 1905, 1915 y 1925.

El señor OYARZUN (Presidente).— Se enviarán las notas del caso, a nombre del señor Senador.

### VOTACION DE INDICACIONES

El señor OYARZUN (Presidente).— En votación las indicaciones formuladas.

El señor SECRETARIO.— Indicación del honorable señor Barros Errázuriz, para que se destine el último cuarto de hora de la sesión de mañana a tratar, en sesión secreta, los mensajes referentes a ascensos en la Armada y en el Ejército, que quedaron pendientes en la sesión de ayer.

El señor OYARZUN (Presidente).— Si no hay inconveniente, daré por aprobada esta indicación.

Aprobada.

Si no hay oposición daré por aprobada la indicación del honorable señor Cariola, para que pase a la Comisión de Legislación y Justicia la solicitud del Cuerpo de Bomberos de Santiago, que actualmente está en la Comisión de Gobierno.

El señor CARIOLA.— No habiendo podido ser citada la Comisión de Gobierno, pido que pase a la Comisión de Legislación y Justicia la solicitud del Cuerpo de Bomberos de Santiago, ya que este asunto, cuando se discutió, mereció observaciones de orden jurídico. Además, hay conveniencia en que este negocio no sufra mayor retardo.

Tácitamente se dió por aprobada esta indicación.

### REINTEGRO DE COMISIONES

El señor OYARZUN (Presidente).— Están pendientes las designaciones de reemplazantes de los señores Vial y Cariola en las Comisiones de Ejército y Marina y de Higiene, respectivamente.

Propongo para la primera al honorable señor Barros Jara, y para la segunda al honorable señor Yrarrázaval.

Si no hay inconveniente, se darán por aprobadas estas designaciones.

Aprobadas.

**REORGANIZACION DEL CONSEJO DIRECTIVO DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO**

El señor OYARZUN (Presidente). — En-  
trando a la orden día, continúa la discusión ge-  
neral del proyecto sobre reorganización del Con-  
sejo Directivo de los Ferrocarriles del Estado.

Está con la palabra el señor Ministro de Obras  
Públicas y Vías de Comunicación.

Puede hacer uso de ella Su Señoría.

El señor GUARELLO (Ministro de Obras  
Públicas y Vías de Comunicación). — En la se-  
sión de ayer manifestaba que el proyecto en dis-  
cusión había sido considerado por los señores  
Senadores desde dos puntos de vista: el de la con-  
veniencia y el de los principios, y hacía una re-  
ferencia a la situación creada a los Ferrocarriles  
del Estado por la ley del año 84 y por el de-  
creto ley número 695, del año próximo pasado.

En las observaciones formuladas por los  
señores Senadores se hizo alusión al apasiona-  
miento político que podría producirse si en el  
Consejo Directivo de la Empresa hubiera miem-  
bros elegidos por los partidos políticos repre-  
sentados en el Congreso, o bien, por la filiación  
política que pudiera tener el Ministro de Estado  
que desempeñara la cartera de Obras Públicas y  
Vías de Comunicación o por la fisonomía política  
del Presidente de la República.

Yo no voy a ocuparme, señor Presidente, de  
este aspecto de la cuestión ni tampoco voy a  
considerar si en virtud de la designación de Con-  
sejeros hecha por las Cámaras se llegaría a al-  
canzar la neutralización o bien una compensación  
de los efectos de diferentes corrientes políticas,  
y lo digo porque, en realidad, no es posible supo-  
ner que los hombres que reciben cargos de  
confianza, como los de que se trata, puedan va-  
riar de criterio en el desempeño de su puesto,  
por razones del apasionamiento político.

No es éste, para mí, el aspecto desde el  
cual debe considerarse la materia sometida al  
conocimiento del Senado, sino que debe mirarse  
principalmente con relación a los principios,  
y como no deseo dar extensión a mis observa-  
ciones, voy a concretar lo más posible mis  
ideas.

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado,  
señor Presidente, si bien es cierto que es una  
personalidad jurídica que goza de autonomía, no  
por eso deja de ser un bien del Estado y una  
repartición de los servicios públicos dependientes  
de la autoridad del Estado, pues no debe confun-  
dirse la autonomía de la corporación o de los or-  
ganismos encargados de su administración con la

independencia que ese organismo debe tener, por  
lo tanto, ser considerado como absolutamente in-  
dependiente del rodaje administrativo de la Na-  
ción.

Ahora bien, si se examina la cuestión desde  
el punto de vista del rodaje administrativo, co-  
rresponden al Presidente de la República y al  
Ministro del ramo, dentro de la Empresa de los  
Ferrocarriles del Estado, facultades administra-  
tivas que generalmente no pueden ser ejercidas  
por estos funcionarios por diversos motivos, y  
tanto el Director General como el Consejo Di-  
rectivo reemplazan la intervención del Mi-  
nistro y ejercen muchas de las facultades que a  
éste corresponden, que ya sea por falta de tiem-  
po y probablemente o, mejor dicho, seguramente,  
por falta de competencia técnica no puede des-  
empeñar, si se considera que una Empresa de  
esa naturaleza requiere conocimientos especiales  
en las personas que la dirigen.

Ahora bien, dentro de los principios que re-  
gulan este organismo, no sé dónde podría descan-  
sar la intromisión o esta facultad que se quiere  
dar al Congreso para participar en la administra-  
ción de este ramo de los servicios públicos por  
medio de delegados.

Ya se ha manifestado antes del presente de-  
bate que no habría conveniencia en desnaturali-  
zar las funciones del Congreso llevándolo otra  
vez a participar directamente en la administra-  
ción pública, por medio de personas elegidas por  
él mismo. Se ha hecho la observación de que  
esta clase de delegados forma parte del Consejo  
de las Cajas de Ahorros, pero a esto se puede  
contestar que las Cajas no administran fondos  
del Estado.

El señor CONCHA (don Luis Enrique). —  
Pero tienen la garantía del Estado.

El señor GUARELLO (Ministro de Ferroca-  
riles). — Las resoluciones que el Senado haya  
podido adoptar respecto de las Cajas de Ahorros  
no pueden ser invocadas como precedente para  
justificar el presente proyecto de ley.

Se dice que no es posible que el Presidente  
de la República nombre a todos los miembros del  
Consejo de los Ferrocarriles, porque ésto podría  
prestarse a abusos; sin embargo, las atribuciones  
que tiene el Presidente de la República de acuer-  
do con la ley vigente permiten que la designa-  
ción que se haga sea perfectamente calificada. Yo  
puedo hablar con absoluta libertad sobre esto,  
por cuanto el Consejo de Ferrocarriles que ac-  
tualmente está en funciones, fué nombrado an-  
tes de que se hiciera cargo del Gobierno la ac-  
tual administración. Más aún, por un exceso de  
prudencia, y por deferencia al Honorable Sena-

do, el actual Gobierno se ha abstenido de llenar dos vacantes que se han producido, mientras el Honorable Senado no se pronuncie sobre la composición del Consejo.

El Ministro que habla habría tenido especial agrado, ya que el Honorable Senado desea variar la composición del Consejo de los Ferrocarriles, en que se hubiera recurrido a otros procedimientos que satisficieran sus propósitos, pero que al mismo tiempo dejaran en manos del Presidente de la República la designación de esos Consejeros. Es to me parece más en armonía con las prácticas constitucionales del régimen actual.

Decía hace un momento que el Congreso no debería ejercitar atribuciones que solamente corresponden al Gobierno; se explica que en el régimen de Gobierno anterior, el Congreso deseaba y creyera conveniente tener sus representantes en Consejos meramente administrativos.

Hoy día la situación es diversa; nuestro régimen institucional ha cambiado y se han alterado fundamentalmente las atribuciones de los cuerpos colegisladores. Respecto del Senado, vemos que, además de la facultad de cuerpo colegislador tiene la de tribunal de justicia en los juicios políticos y tiene todavía otro género de facultades que lo acercan mucho a las del Presidente de la República.

Corresponde al Senado dirimir las contiendas de competencia entre las autoridades administrativas y los tribunales de justicia y le corresponde, además, dar su consentimiento para aquellos nombramientos en que la Constitución requiere este trámite.

A este respecto, me habría explicado que los señores Senadores que han presentado el proyecto en debate hubieran buscado un procedimiento análogo para los casos de nombramientos que en él se consultan y que hubieran propuesto que las designaciones que hiciera el Presidente de la República deberían obtener la aprobación del Senado; pero no ha sido así.

Tiene todavía el Senado otra función muy importante: la de consultor del Presidente de la República en todos los casos en que el Presidente quiera proceder conociendo su opinión.

Si esta es la situación actual, yo me pregunto: ¿hay urgencia, hay alguna razón de interés público, hay algún peligro próximo, que aconseje la presentación del proyecto en debate? ¿No habría sido mejor haber procedido a la revisión de la ley para armonizar sus diversas disposiciones?

Si el Senado aprobara el proyecto de ley en discusión, desde el momento en que el Consejo de los Ferrocarriles tiene una suma tal vez exce-

siva de poder, por cuanto las facultades del Presidente de la República están, no sé cercenadas, pero en condiciones de difícil aplicación; si el Consejo hubiera de quedar formado por miembros elegidos por las Cámaras y se le reservaran al mismo tiempo todas las facultades de independencia, como es la de que la aprobación del presupuesto de la Empresa pase casi nominalmente a conocimiento del Presidente de la República, porque si no es objetado en un determinado plazo se entiende aprobado y aún para el caso de que el Presidente de la República lo objete, tiene el Consejo la facultad de insistir por los dos tercios de sus miembros; si se mantiene la facultad de contratar cuentas de avance en los Bancos con la única condición de que sean amortizados estos avances en el plazo de cinco años, pudiendo ocurrir que la Empresa no se encuentre alguna vez en condiciones de solventarlos en el plazo fijado; si se mantiene todas estas facultades y se establece que el Presidente de la República sólo puede nombrar al Director General, al cual en seguida no puede separar sin acuerdo del Senado; si se mantiene en vigencia la manera de nombrar a los jefes de departamento y a los administradores de zona y la designación de los empleados subalternos, llegaríamos a la conclusión de que con el proyecto de ley en debate se va a quitar al Presidente de la República toda la autoridad moral que debe tener sobre el Consejo directivo y se le va a dejar privado de la mayor parte de las facultades que le corresponden como administrador superior del Estado.

No es lo mismo para el Gobierno encontrarse con un Consejo nombrado por el Presidente de la República, que con un Consejo compuesto de miembros nombrados por el Senado y la Cámara de Diputados, Corporaciones que tienen a su cargo otras funciones y que pueden reunir tras de sí fuertes corrientes políticas. Se necesitaría de Ministros bastante valientes para afrontar situaciones de la naturaleza de las que podrían producirse.

Yo creo que ha sido muy patriótico el espíritu de los honorables Senadores que han presentado el proyecto en debate; pero es necesario tener presente que es casi imposible cambiar los hábitos de un país por medio de leyes; en mi concepto, el presente proyecto de ley significa la vuelta al régimen anterior de Gobierno, con todos sus inconvenientes.

Me permitiría preguntar a los honorables Senadores si no estiman que este proyecto es por demás delicado, y si realmente así lo estiman, me parece que vale la pena estudiar con más

detenimiento un punto interesante, como es la reforma de la composición del Consejo de los ferrocarriles.

Creo, señor Presidente, que es conveniente buscar algún procedimiento más en armonía con las normas constitucionales que nos rigen, para encontrar la manera de satisfacer los propósitos del Congreso, de tomar ingerencia en la administración de la empresa.

¿No sería bastante la ingerencia del Congreso, si se reservara el derecho de examinar y aprobar el presupuesto de la Empresa? ¿Por qué el Congreso no reivindica este derecho y establece así un verdadero control en la administración de ella?

Reconozco que dada la responsabilidad e idoneidad de las personas que desempeñan actualmente los cargos de Consejeros, condiciones que reunían también los que antes han desempeñado estos cargos, se puede dar por eliminado el peligro de que la Empresa contraiga deudas que comprometan su economía; pero nadie puede prever lo que ocurrirá mañana.

Debe procurarse no abrir la puerta a esta intromisión del Congreso en el campo netamente administrativo; conservar con toda amplitud las facultades fiscalizadoras del Gobierno y habilitarlo para que pueda ejercitarlas sin restricción alguna, porque es lógico suponer que a mayor autonomía en la dirección de la Empresa, corresponda mayor eficiencia en sus servicios.

Termino estas observaciones, que espero tendrán alguna acogida en el Honorable Senado, pidiendo que vuelva a Comisión el Proyecto, a fin de que sea mejor estudiado.

El señor OYARZUN (Presidente). — La indicación que acaba de hacer Su Señoría, tiene que ser considerada en la discusión particular.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votación el proyecto en general.

—Efectuada la votación, resultaron 19 votos por la afirmativa, y 5 por la negativa.

El señor OYARZUN (Presidente). — Queda aprobado en general el proyecto.

—Durante la votación:

El señor URREJOLA. — Voto que sí, esperando que éste sea el principio de la vuelta al antiguo régimen.

El señor CONCHA (don Luis E.). — Voto que no, por las razones que di en sesión anterior.

El señor ECHENIQUE. — Voto que sí, esperando también que este sea el principio de la reforma de la legislación actual.

El señor OYARZUN (Presidente). — En-

trando a la discusión particular, pongo en discusión el artículo 1.º del proyecto de la Comisión.

El señor SECRETARIO. — Dice así:

Artículo 1.º — La administración superior de los Ferrocarriles del Estado, corresponderá a un Consejo de Administración, que se compondrá:

a) Del Director General.

b) De dos consejeros elegidos por el Senado y dos por la Cámara de Diputados, en votación acumulativa, por un período de cuatro años; y

c) De cuatro consejeros, elegidos por el Presidente de la República, por un período de seis años.

Los consejeros de nombramiento del Presidente de la República, dejarán de serlo si al mismo tiempo fueren Senadores o Diputados; y serán designados en la siguiente forma:

Uno, al arbitrio del Presidente de la República.

Otro, a propuesta en terna de la Sociedad Nacional de Agricultura.

Otro, será elegido de una terna de tres ingenieros, formada conjuntamente por las Sociedades de Fomento Fabril y de Minería.

Otro, deberá ser empleado de planta, a contrata, o a jornal, de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y propuesto por el Director General.

Los consejeros podrán ser reelegidos.

Los consejeros, ya sean designados por las Cámaras o por el Presidente de la República, percibirán una asignación de ciento cincuenta pesos (\$ 150), por cada sesión a que asistan. La misma asignación percibirán el Director General y el Secretario del Consejo.

Esa asignación es compatible con cualquiera otra remuneración fiscal.

El Consejo deberá celebrar sesiones en los días que indique el reglamento, y no podrá hacerlo sin la presencia de cinco de sus miembros, a lo menos.

El Consejero que, sin causa justificada por el mismo Consejo, faltare a más de una quinta parte de las sesiones en el año, o a cuatro sesiones consecutivas, cesará en sus funciones; y la Cámara respectiva, o el Presidente de la República, según el caso, procederá a reemplazarlo, por el tiempo que reste de su período.

En igual forma serán reemplazados los consejeros que dejen de pertenecer al Consejo por cualquiera causa.

Si cualesquiera de los consejeros designados por las Cámaras, terminare su período y no fuere reemplazado o reelegido, se entenderá prorrogado su mandato hasta que se comunique a

la Dirección General de los Ferrocarriles, la nueva elección correspondiente.

El Ministro de Obras Públicas, Comercio y Vías de Comunicación, presidirá las sesiones del Consejo, cuando asistiere a ellas, y en su defecto el Director General de la Empresa. Si ninguno de ellos asistiere, la sesión será presidida por el Consejero que los asistentes designen.

—Hay varias indicaciones referentes a este artículo.

Los señores Cruzat, Azócar, Marambio, y Barahona, formulan indicación para cambiar en la letra c la palabra "cuatro" por "cinco", y agregar después de la frase: "Uno, al arbitrio del Presidente de la República", la siguiente: "Otro, a propuesta en terna por la Cámara Central de Comercio."

El señor Maza formula las siguientes indicaciones:

Redactar el inciso quinto de la letra c, diciendo: "Otro, será elegido de entre tres ingenieros que propondrán conjuntamente las Sociedades de Fomento Fabril y de Minería."

En el inciso sexto de la misma letra, sustituir la frase: "y propuesto por el Director General", por esta otra: "y será elegido de una terna que formará el Director General".

En el inciso once de la misma letra, cambiar la frase: "sin causa justificada por el mismo Consejo", por la siguiente: "sin causa justificada que calificará el mismo Consejo".

Además, el señor Ministro ha formulado indicación para que el proyecto vuelva a Comisión.

El señor OYARZUN (Presidente). — En discusión el artículo conjuntamente con las indicaciones formuladas.

El señor SANCHEZ G. de la H. — Yo deseo hacer indicación en el sentido de que no tengan derecho a la asignación por asistencia a sesiones, ni el Director General, ni el Secretario, ni los miembros del Consejo que sean parlamentarios.

Respecto de los dos primeros, la razón está a la vista, pues estos funcionarios tienen sueldo; y respecto a los consejeros congresales, parece que hay incompatibilidad manifiesta entre la dieta parlamentaria y cualquiera otra asignación fiscal.

El señor OYARZUN (Presidente). — En discusión esta indicación.

El señor URREJOLA. — Yo pensaba formular también una indicación; pero ante todo debo dar una explicación al Senado.

Cuando se puso en discusión este negocio, manifesté la inconveniencia que había en tra-

tar de un proyecto relativo a uno solo de los títulos más importantes de que consta la ley de Administración de los Ferrocarriles del Estado. Expresé que con el decreto-ley dictado sobre este servicio, se había introducido cambios fundamentales en la administración y régimen de los Ferrocarriles del Estado, que la forma del decreto-ley N.º 695, de 17 de Octubre de 1925, es casi exactamente igual a la ley N.º 2,846, del año 14, pues leyendo uno y otra no se encuentra mayor diferencia, pero en el fondo existen diferencias sustanciales.

Por ejemplo, como ya lo hice notar en una sesión, anterior, se suprimió la intervención del Congreso en la aprobación de los presupuestos de la Empresa, dándosela, en cambio, a una entidad novísima cuya existencia yo desconocía, llamada Inspección Superior de Ferrocarriles y suprimiéndose, además, la intervención del Congreso en la administración de los Ferrocarriles mediante la designación de sus representantes en el Consejo.

De ahí, señor Presidente, que lo que parecería un poco extraño a algunos de mis honorables colegas, que me han visto callar después de haber ocupado casi una hora en las observaciones que antes me permití formular, no lo es, en realidad; pues se manifestó en general por los señores Senadores buena voluntad respecto de la idea que yo insinué de derogar el decreto-ley en todo aquello que modifica la ley del año 14.

Además, el proyecto sometido a la consideración del Senado versa sobre uno de los puntos importantes que yo auspiciaba, o sea el de devolver al Congreso la intervención que antes tenía en la designación de algunos de los miembros del Consejo Directivo. No hay, pues, mayor contradicción entre lo que entonces manifesté y lo que dispone el proyecto en debate.

De ahí que yo haya aceptado en general el proyecto presentado por los honorables señores Trucco y Opazo; pero me propongo formular una indicación que en su forma y en su fondo diría más o menos lo que dice la que acaba de hacer el honorable señor Sánchez, que no alcancé a oír en todas sus partes, y por si no consultara todas las ideas de la mía, me permito enviarla a la Mesa.

Dice así:

"Los consejeros, exceptuados los empleados en la Empresa de los Ferrocarriles y los congresales, recibirán una asignación de 100 pesos por cada sesión a que asistan".

No sé si la indicación del honorable señor Sánchez fija la cuantía de la asignación y debo declarar que por mi parte propongo la suma

de cien pesos, en vez de ciento cincuenta que consulta el proyecto de los honorables señores Trucco y Opazo, aún cuando no soy partidario de estas remuneraciones, pues creo que estamos haciendo mala obra abandonando por completo, la idea de que estos cargos pueden ser servidos por espíritu público sin necesidad de remuneración.

Estos puestos han sido servidos siempre gratuitamente, y nunca han faltado personas de las más distinguidas, de las más independientes y preparadas, que hayan estado dispuestas a desempeñarlos en esa forma.

He sido miembro del Congreso durante muchos años y puedo decir que este caso se ha repetido continuamente sin que jamás se haya podido pensar en que esas personas hubieran desempeñado los puestos de Consejeros con mayor entusiasmo y mayor empeño del que ponían en sus funciones, por el hecho de haberlos remunerado.

Pero como todo está hoy día en muy diversas condiciones y el ambiente está dominado por los hechos que se derivan de los decretos-leyes, que han creado por todas partes consejos cuyos miembros son suculentemente remunerados, creo que la indicación que hubiera formulado habría podido ser interpretada como que se quería hacer una excepción.

Es necesario observar que el Senado, según el proyecto presentado por el señor Trucco, no deberá elegir representantes en el Consejo, de entre sus miembros, sino que puede hacerlo en personas extrañas a la corporación, de modo que no se encontrarían en condiciones deprimidas respecto de los otros consejeros en el sentido de que los demás serían remunerados y ellos no.

Dejo formulada la indicación que mando a la Mesa.

El señor OYARZUN (Presidente). — Antes de poner en discusión la indicación que se acaba de formular, me permito hacer presente al Senado que el honorable Ministro ha formulado una que tiene el carácter de previa, de modo que habría que proceder a votarla inmediatamente.

El señor GUARELLO (Ministro de O. P. y Vías de Comunicación). — Veo que el ambiente del Senado es absolutamente contrario a todo aquello que pudiera demorar el despacho del proyecto en debate, y, como no querría contrariar un deseo que si no se ha expresado, se nota en el ambiente de la Sala, como decía muy bien el honorable señor Urrejola, retiro la indicación que había formulado.

El señor OYARZUN (Presidente). — Si no hay inconveniente, se daría por retirada la indicación del honorable señor Ministro.

Queda retirada.

Continúa la discusión del artículo conjuntamente con las indicaciones formuladas.

El señor YRARRAZAVAL. — Con mucha razón el Senado se preocupa de la formación del Consejo de los Ferrocarriles del Estado, y procura establecerlo en la forma que tengan representación en él los Poderes Públicos y las entidades privadas que usan de los Ferrocarriles.

El señor Ministro ha manifestado la conveniencia de mantener la ley actual en lo que conserva al Ejecutivo la acción preponderante que necesita para ejercer su fiscalización ante el Consejo y que le da al Ministro toda la autoridad que se requiere para poder ejercitar esa función.

Quiere recordar a este respecto la existencia del decreto-ley 342 que ha creado una entidad que está sobre el Consejo y que es la Inspección Superior de Ferrocarriles.

Generalmente se cree que esta Inspección se refiere sólo a los ferrocarriles particulares, pero no es así.

Dicho Consejo está sobre la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sobre las empresas particulares, de manera que el Consejo Administrativo y cualquiera que se cree, habrá de estar bajo el control del Consejo Superior que se genera, más o menos automáticamente, sin mayor relación con los Poderes del Estado.

Quiero llamar la atención de mis honorables colegas a que este Consejo Superior desempeña dos funciones diversas: una general, que es la inspección superior de toda la red de ferrocarriles.

El señor GUARELLO (Ministro de Ferrocarriles). — Esta atribución se refiere a las relaciones del público con la Empresa y la otra a las relaciones de los ferrocarriles particulares con el Gobierno.

Respecto de la supervigilancia del Consejo Superior sobre los Ferrocarriles del Estado, es la misma que pueden ejercer los civiles sobre las empresas de su propiedad. Según la ley actual, el Gobierno, para ejercitar su fiscalización sobre los Ferrocarriles del Estado, debe hacerlo por medio del Consejo Superior de Ferrocarriles.

El señor YRARRAZAVAL. — Decía, precisamente, que lo que preocupaba ahora al Senado era dar al Consejo de los Ferrocarriles del Estado mayor autoridad, pues nos hemos encontrado con este Consejo o Inspección Superior cuyas facultades son casi ilimitadas, pues abarcan todos los órdenes de la administración de la Empresa de los Ferrocarriles.

Yo creo que este Consejo o Inspección Superior no ha ejercitado todavía todas sus facultades, pero esas facultades las tiene según el artículo 104 del decreto-ley que lo creó.

Corresponde al Consejo, dice ese artículo, y viene en seguida una serie de 24 atribuciones que abarcan, desde la aprobación de los itinerarios hasta la de las tarifas; la facultad de imponer multas, sobre el cumplimiento de las leyes vigentes y las que en adelante se dictaren. . .

El señor AZOCAR. — Aún sobre la concesión de desvíos. . .

El señor OYARZUN (Presidente). — Ha llegado la hora de suspender la sesión.

Queda con la palabra el honorable señor Yrarrázaval.

Se suspende la sesión.

Se suspendió la sesión.

## SEGUNDA HORA

### REORGANIZACION DEL CONSEJO DIRECTIVO DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

El señor OYARZUN (Presidente). — Continúa la sesión.

Continúa la discusión del proyecto de ley que reorganiza el Consejo de los Ferrocarriles del Estado.

Está con la palabra el honorable Senador por Coquimbo, señor Yrarrázaval.

El señor YRARRAZAVAL. — Al suspenderse la sesión, me ocupaba en hacer notar al Honorable Senado el contrasentido que significa la concepción que los honorables Senadores y el señor Ministro de Vías dan al Consejo de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, cuando existe otra institución, creada por el decreto-ley N.º 342, de 13 de Enero de 1925, que está por encima del Consejo de los Ferrocarriles y en cuya generación no tienen ingerencia ni el Presidente de la República ni el Parlamento. Ese decreto-ley anula en gran parte las atribuciones del Consejo de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, pues, concede una serie de facultades al Consejo de Vías de Comunicación, en cuya generación debe tener parte el Congreso y mantenerse los derechos que le corresponden al Poder Ejecutivo.

Como decía, parece un contrasentido que en un país en que la gran red ferroviaria existente pertenece al Estado y es manejada por un Consejo autónomo con las facultades que la ley le da para administrar libremente, se mantenga un Consejo Superior de Ferrocarriles, cuya acción, en la práctica, no puede ser sino perturba-

dora para la buena marcha de estos servicios y creo que haríamos buena obra en eliminar a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de esta supervigilancia innecesaria.

Es conveniente tomar en consideración lo que significa para el Estado este Consejo bajo los conceptos económico y administrativo.

Bajo el aspecto administrativo, el Consejo en cuestión se compone del Inspector Superior y del Subinspector de Ferrocarriles; de dos ingenieros, de los cuales uno deberá pertenecer al servicio de ferrocarriles o de caminos de la Dirección de Obras Públicas.

De un ingeniero del Servicio de Obras de Puertos.

De un representante del Departamento de Transporte del Estado Mayor General del Ejército.

De dos miembros del Consejo de Administración de los Ferrocarriles del Estado.

De dos representantes de las empresas de ferrocarriles particulares.

De un representante de la Asociación de Productores de Salitre.

De un miembro de la Sociedad de Fomento Fabril.

De un miembro de la Sociedad Nacional de Agricultura.

De un miembro de la Sociedad Nacional de Minería.

De un miembro de sociedad obrera con más de 20 años de existencia legal.

Pues bien, señor Presidente, si los intereses particulares representados en este Consejo y que están encarnados en las empresas ferroviarias, y los representantes de las diversas fuentes productoras del país, quisieran intervenir en los itinerarios, en las tarifas o en cualquier detalle de importancia que afectara a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, los dos miembros que esta Empresa manda al Consejo Superior serían anulados por la obra de los representantes de los ferrocarriles particulares.

Acaba de decirnos el señor Ministro de Industria que en virtud de las disposiciones de este decreto-ley encuentra controlada hasta cierto punto su autoridad por este Consejo, porque todas sus órdenes deben tramitarse por intermedio de este organismo, que es el intermediario entre el Ministro y el Consejo de la Empresa.

Bajo el aspecto económico se ha dicho y repetido bastante que este Consejo es un rodaje autónomo, el cual no afecta a los intereses del Estado porque las Empresas lo pagan con sus fondos.

Esta afirmación no es tan exacta. Los fondos de la Inspección Superior de Ferrocarriles se forman con las cuotas que deben aportar las empresas ferroviarias, de acuerdo con lo establecido en el artículo 56 del decreto-ley N.º 342. Esta cuota es proporcional a la carga transportada por las empresas en relación a la tonelada - kilómetro o pasaje - kilómetro, como se dice en la jerga de los ingenieros de los Ferrocarriles. En esta situación, naturalmente, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado se recarga con el mayor tanto por ciento de esta cuota, porque se puede decir que es esta la única empresa de gran aliento que existe en el país, pues cuenta con 2,500 kilómetros de vía, sin contar los ramales, mientras que las empresas particulares están concentradas en la región del salitre, y aumentan, además, con pequeños ferrocarriles, como el del Llano de Maipo, los de las zonas carboníferas, el Ferrocarril Eléctrico a San Bernardo, el Ferrocarril del Teniente y otros insignificantes.

Pues bien, esta contribución por pasajero-kilómetro corresponde, en su más alto porcentaje, a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. No he podido saber con exactitud a cuánto llega este tanto por ciento, a pesar de que he solicitado el dato; pero basta saber lo que son los Ferrocarriles del Estado para calcular cuál es esa contribución.

El señor URREJOLA.—La cuota es de cinco centésimos de centavo por pasajero-kilómetro. Son 400 mil pesos de contribución al año. Todo esto va al fondo general de Ferrocarriles.

El señor YRARRAZAVAL.—Yo quiero desvirtuar la aseveración que se hace con mucha frecuencia en el sentido de que esta Inspección no grava los intereses del Estado.

La letra c), relativa al fondo general de Ferrocarriles, dice que pertenecen también al Consejo las rentas de arrendamiento que se paguen por ferrocarriles de propiedad fiscal entregados a la explotación por particulares.

En consecuencia, las rentas de las secciones de los Ferrocarriles que sean entregadas a los particulares a título de arrendamiento, no ingresarán a arcas fiscales, como fondos generales de la Nación, no concurrirán a disminuir el déficit del presupuesto, sino que pasarán a formar parte de los fondos especiales de la Inspección de Ferrocarriles. Esa letra c) representa una contribución de \$ 150,000 que corresponde al arrendamiento del Ferrocarril de Agua

Santa. De manera que el Estado contribuye a la formación de este fondo con la cuota que debe pagar la Empresa de los Ferrocarriles fiscales, cuyo monto se me asegura es superior a 600 mil pesos, y además, con \$ 150,000 provenientes del arrendamiento del ferrocarril de Agua Santa.

Por lo tanto, el ochenta por ciento de los fondos generales de ferrocarriles provienen del Estado.

De modo que no es lógico decir que no debe tocarse este servicio, porque los gastos que origina no afectan al Estado sino a las empresas particulares.

Yo no digo que el Estado no deba tener todo el control necesario sobre las empresas particulares; pero sostengo que la creación de esta Inspección Superior de Ferrocarriles no va a garantizar los intereses del Estado en esta materia. Se ha dicho que en Estados Unidos, en la República Argentina y en otros países hay un cuerpo análogo, el cual tiene a su cargo la supervigilancia de toda la red ferroviaria. Cierto. Pero debe tenerse presente que la mayoría de las empresas de ferrocarriles de aquellos países son particulares, y es evidente entonces, la necesidad de tener una Inspección que vigile todo lo relativo al servicio y resguarde los intereses nacionales en un ramo tan importante como este.

Pero en Chile, donde no existe el criterio de fomentar la construcción de ferrocarriles particulares, sino por el contrario, el de conservar en esta materia el monopolio del Estado, en toda la región, ya que los ramales de la zona del carbón y otros casi no merecen mención, y en todo caso, son, puede decirse, sus tributarios forzosos, es conveniente llamar la atención del señor Ministro y del Gobierno a la necesidad de estudiar a fondo esta cuestión de la Inspección Superior de Ferrocarriles.

Desde luego, es absurdo incluir en esta Inspección a los Ferrocarriles del Estado.

A los Ferrocarriles del Estado se les ha querido dar autonomía. Tienen un Consejo propio y ese Consejo debe estar directamente bajo la dependencia del señor Ministro del ramo, sin necesidad de este intermediario, sin necesidad de este rodaje inútil que sólo significa aumento de papeleo.

Respecto a la Inspección de los Ferrocarriles Particulares, debiera dotársele de todos los elementos necesarios, para que ejerza sus funciones, conservarles, y aún, aumentarles si fuera necesario las contribuciones que necesita

para costear los servicios. Esa Inspección, en la forma en que estaba antes de dictarse el decreto-ley que modificó su organización, o sea dependiente del Ministerio de Ferrocarriles, bastaría para el objeto que se persigue; habría que aumentar únicamente el número de inspectores; pero éstos no deberían estar radicados en Santiago, ni deberían formar tampoco un cuerpo numeroso de ingenieros, sino que deberían ser inspectores regionales en las zonas de salitre y del carbón, que son los dos grupos de la red en el país, que tienen problemas locales propios y de mucho interés para las industrias respectivas, que deben estar bajo la supervigilancia del Estado.

Con una organización así se contribuiría a evitar las dificultades y roces que forzosamente ferroviaria particular de más alta importancia se han de producir con este doble Consejo, el de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y el Consejo Superior de Ferrocarriles y se obtendría una mayor vigilancia de las empresas particulares.

Este Consejo Superior de Vías y Comunicaciones, cuya formación ya he hecho notar, no es un cuerpo que preste graciosamente sus servicios al Estado, a pesar de estar compuesto en gran parte por funcionarios públicos que gozan de la renta correspondiente a las funciones que desempeñan.

Además de esta renta, estos funcionarios gozan de la remuneración establecida en el artículo 113. del mencionado decreto-ley 342, cuyo texto es el siguiente:

"Los miembros del Consejo, incluidos el Inspector Superior, el Sub-Inspector y el secretario, percibirán una remuneración proporcional al número de sesiones a que concurran.

Se fija en sesenta mil pesos la remuneración total que se distribuirá entre todos ellos, a fin de cada semestre".

O sea ciento veinte mil pesos al año.

De modo que el Estado que da en arrendamiento el Ferrocarril de Agua Santa, en ciento cincuenta mil pesos, destinaría de esta suma ciento veinte mil pesos para dar una subvención extraordinaria a cinco o seis empleados de la Dirección de Obras Públicas o inspectores de servicio, que son miembros del Consejo Superior de Ferrocarriles y a los representantes de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, de la Asociación de Productores de Salitre, de la Sociedad de Fomento Fabril y de la Sociedad Nacional de Minería, instituciones todas que se darían por muy felices de tener intervención en el Consejo, por derecho propio, sin necesidad de que estos delegados sean retribuidos por el Es-

tado con diez mil pesos. Esto es simplemente un absurdo.

Los empleados fiscales gozan de sueldos no muy malos; desde luego los que forman parte de esta Inspección, tienen las rentas que siguen:

Un ingeniero, Inspector Superior de Ferrocarriles, \$ 36,000.

Un ingeniero, Sub-Inspector, \$ 30,000.

Tres ingenieros, Jefes de Departamento, cada uno, \$ 24,000.

Tres ingenieros 1.os, cada uno \$ 18,000.

Dos ingenieros 2.os, cada uno, \$ 15,000.

Un ingeniero 3.o, \$ 12,000.

Un abogado consultor, \$ 12,000.

Un secretario, \$ 10,800.

Un contador 1.o, \$ 12,000.

Un contador 2.o, \$ 10,800.

Un archivero y oficial de partes, \$ 9,600.

Un ayudante del archivero, \$ 7,200.

Un dibujante 1.o, \$ 9,600.

Un dibujante 2.o, \$ 8,400.

Un oficial 1.o, \$ 7,200.

Un oficial 2.o, \$ 6,600.

Un oficial 3.o, \$ 6,600.

Un portero 1.o, \$ 4,000.

Un portero 2.o, \$ 3,000.

O sea cerca de 350 mil pesos que, agregados a los \$ 120,000 que significan las remuneraciones a los Consejeros, dan un total de gastos de esta repartición de cerca de 500,000 pesos.

Pero el exceso, si es que este servicio tuviera mayores entradas que sus gastos, ¿qué se hace?

El artículo 117 dice: "El Consejo administrará como peculio propio, en conformidad a esta ley, los sobrantes del fondo general que quedan después de atender sus propios gastos y los de la Inspección".

Creo que el Parlamento al dictar una ley, no habría tenido el impudor de decir que el Consejo puede administrar fondos como peculio propio; solamente en un régimen de decretos-leyes, de leyes unipersonales se ha podido tener el impudor de colocar esta frase.

No deseo extenderme en mayores consideraciones, porque quizá algunos señores Senadores encuentren que mis observaciones están un poco fuera del artículo en debate; pero creo que este decreto-ley a que me he venido refiriendo es de la mayor importancia, y que deben fijar en él toda su atención los honorables colegas que estudian esta clase de decretos.

En los momentos en que estamos disputándonos mandar a nuestra mejor gente al Consejo de la Empresa de los Ferrocarriles, porque consideramos que éste es el que va a administrar un servicio que tiene tanta importancia para la economía y desarrollo de la riqueza públi-

ca del país, debemos acentuar la idea de que este Consejo no esté bajo la supervigilancia de la Inspección Superior de los Ferrocarriles.

En consecuencia, formula indicación para que se consulte en este proyecto de ley el siguiente: "Artículo... El Consejo que crea el decreto-ley N.º 342, no tiene atribución alguna en la administración de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y ésta queda exonerada de las obligaciones que el citado decreto 342 le impone".

El señor OYARZUN (Presidente).—En discusión la indicación, conjuntamente con el artículo.

El señor GUARELLO (Ministro de Ferrocarriles).—Deseo manifestar al Honorable Senado, que me parece más acertada la redacción dada al artículo 1.º por los honorables señores Trucco y Opazo, que dice así: "Artículo 1.º Modifícanse en la siguiente forma los artículos 5.º y 7.º del decreto-ley N.º 695, de 17 de Octubre de 1925", en vez de la forma propuesta por la Comisión, la cual dice: "La administración superior de los Ferrocarriles del Estado corresponderá a un Consejo de Administración, que se compondrá", etc.

Tal vez se podría creer, por un error de concepto, que con la redacción dada por los señores Trucco y Opazo, se establece una disposición absoluta; pero, en realidad, se trata sencillamente de reformar una de las tantas disposiciones que contiene la ley actual sobre Administración de los Ferrocarriles del Estado, esto es las disposiciones comprendidas en el Título II, como son los artículos 5.º y 7.º; pero sin referirse en manera alguna al contenido del artículo 1.º

De modo que formulo indicación para reponer la primera frase del artículo 1.º del proyecto de los señores Trucco y Opazo, suprimida por la Comisión.

El señor OYARZUN (Presidente).—En discusión la indicación formulada por el señor Ministro para reponer la primera parte del artículo 1.º del proyecto primitivo.

El señor URREJOLA.—No voy a referirme al fondo de la indicación formulada por el señor Ministro de Ferrocarriles, porque creo que ella es justificada y digna de ser aprobada por el Senado; pero como se podrían formular muchas otras indicaciones por el estilo de la de Su Señoría, basado en el acuerdo tomado por el Senado en la sesión del Martes de la semana pasada, en que se discutió este proyecto y se confió a la Comisión de Obras Públicas todo lo relacionado con la buena aplicación de la ley de 1914, creo que no es conveniente entrar a ocuparnos de pequeñas modificaciones del decreto-ley N.º 695, porque entonces tendríamos que pro-

longar quizá por cuántas horas más la sesión destinada a este negocio.

Tendríamos que entrar a examinar una cantidad de disposiciones de este decreto-ley, que merecen modificaciones. Si estamos discutiendo un proyecto relacionado con uno de los principales fundamentos de la Administración de los Ferrocarriles, no deberíamos distraernos de este propósito, y de ahí que creo que únicamente podríamos aceptar la indicación del honorable Senador por Coquimbo, señor Yrarrázaval, que se refiere precisamente a la intromisión que en los acuerdos del Consejo tiene la Inspección Superior de Ferrocarriles. Derogar toda disposición que entrase los acuerdos del Consejo de los Ferrocarriles del Estado, me parece que es una buena obra. Por esto votaré gustoso la indicación del honorable señor Yrarrázaval. Pero no creo que sea conveniente extendernos a otras materias, porque entonces se abriría la puerta para tratar una inmensidad de reformas que conviene introducir; y, desde luego, yo propondría una cantidad de indicaciones, y entonces ya dejaría de ser esta una cuestión sencilla, como es el proyecto de los señores Trucco y Opazo.

El señor GUARELLO (Ministro de Industria).—Yo hago presente al Honorable Senado, que mi indicación es simplemente una cuestión de redacción del artículo 1.º, o sea reponer la frase inicial del artículo propuesto por los señores Trucco y Opazo, porque la creo más conveniente que la propuesta por la Comisión.

El señor SANCHEZ G. de la H.—El proyecto tomado como base de la discusión es el de la Comisión y éste no consulta la frase a que se refiere el señor Ministro.

El señor GUARELLO (Ministro de Ferrocarriles).—Por eso llamo la atención del Honorable Senado a que es más propia la redacción que le daban a este artículo los señores Trucco y Opazo.

El señor SANCHEZ G. de la H.—Precisamente por eso el Senado ha tomado como base de discusión el proyecto de la Comisión. El inciso 1.º del proyecto de la Comisión dice: "La administración superior de los Ferrocarriles del Estado, corresponderá:"

Consejo de Administración que se compondrá:"

El señor TRUCCO.—Si me permite el honorable señor Sánchez García de la Huerta, yo le podría explicar un poco la cuestión. En realidad, el proyecto presentado por el honorable señor Opazo y por el que habla, informado por la Comisión, reproduce íntegramente los artículos 5.º y 7.º del actual decreto-ley que rige los Ferrocarriles del Estado; pero se modifican estos artículos en una que otra palabra y en la consti-

tución del Consejo; en lo demás, como digo, el proyecto es copia casi literal de los artículos citados.

En la moción que presentamos al Honorable Senado, se daba la siguiente redacción: "Modifícanse en la siguiente forma los artículos 5.º y 7.º del decreto-ley N.º 695, de 17 de Octubre de 1925", y siguen las modificaciones en la misma forma en que está el artículo del proyecto de la Comisión.

¿A qué obedece la variación introducida por la Comisión? Sabe el Honorable Senado que algunos señores Senadores, muchos o pocos, han manifestado cierta inclinación a no citar los decretos-leyes en las leyes que apruebe el Congreso.

En algunas ocasiones se ha llamado la atención hacia este punto y se ha suprimido efectivamente la cita de los decretos-leyes; pero en otros casos no se ha reparado en esto; y así en la Ley de Emergencia se citan los decretos-leyes; en la ley que fusiona las Cajas de Ahorros, lo mismo; de modo que no ha habido una pauta general en la materia.

Pues bien, señor Presidente, en la Comisión de Vías y Obras se hizo la misma observación y se opinó por darle al proyecto una redacción que no citara el decreto-ley N.º 695.

Yo manifesté entonces que me parecía algo pueril esta idea de no querer citar los decretos-leyes, siendo que no se puede negar su existencia; pero no hice mayor caudal del asunto. La verdad es, sin embargo, que el proyecto informado por la Comisión no se diferencia más que en el encabezamiento de la moción primitiva; y no tiene otro alcance que el de sustituir los artículos 5.º y 7.º del decreto-ley 695 por los que el proyecto en debate consigna.

El señor Ministro de Vías de Comunicación, al considerar esta cuestión desde un punto de vista jurídico, me hacía ver que no es lo mismo decir "modifícanse los artículos 5.º y 7.º del decreto-ley de tal fecha", que decir "la administración superior de los Ferrocarriles del Estado corresponderá a un Consejo de Administración", etc., porque esta última forma tiene un mayor alcance; este proyecto aparecería así desconectado del decreto-ley.

A mí me pareció que el señor Ministro tenía razón; creo que es preferible, a este respecto, aceptar la forma con que el señor Opazo y el que habla presentamos el proyecto, pues aun cuando no le doy mayor importancia a estas cosas, me parece que así se conforma más a la realidad.

Quiero ahora hacerme cargo de las observaciones formuladas respecto al artículo en debate; y debo empezar por las que ha expresado

el honorable señor Yrarrázaval; pero no voy a referirme en detalle a esta cuestión un poco ajena al artículo 1.º, como lo ha dicho el mismo señor Senador.

Estoy de acuerdo en que es necesaria la Inspección Superior de Ferrocarriles a fin de que pueda ejercitar principalmente la supervigilancia de los ferrocarriles particulares.

En cuanto a los Ferrocarriles del Estado, hay un consenso unánime en que se le dé una administración lo más autónoma posible, sin perjuicio de que el Gobierno ejerza sobre ella la supervigilancia necesaria. Para ejercer esta supervigilancia, el Gobierno tendría que acudir a esta misma Inspección Superior; pero tal vez no sea compatible la autonomía de la Empresa con la supervigilancia, no ya del Ministerio, sino directamente de otra oficina casi análoga a la del Consejo de los Ferrocarriles del Estado.

Pero la verdad es que entrar a fondo a estudiar las atribuciones de la Inspección de Ferrocarriles puede llevarnos un poco lejos, y por eso no me detengo más sobre este punto.

Respecto de las otras indicaciones, soy partidario de la formulada por el señor Ministro, relativa al encabezamiento que debe darse al artículo 1.º.

Se ha presentado también una indicación por el señor Sánchez García de la Huerta que coincide con la indicación formulada por el señor Urrejola. Esta indicación tiende a suprimir la asignación consultada en el proyecto informado por la Comisión, de 150 pesos por cada sesión a que asistieren, al Director General al Secretario del Consejo y a los Consejeros que nombrare el Parlamento, si éstos fueren miembros de las Cámaras.

Debo agregar todavía que, sabedor de que se había presentado este proyecto, uno de los empleados superiores de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, al cual se le da derecho a esta asignación y a quien no hay para qué nombrar, me rogó suprimir esta asignación para él. Yo no lo quise hacer porque no deseaba tomar la iniciativa en esta cuestión.

Hablando después con el señor Opazo fué también de opinión de dejar al Senado la supresión o mantención de esta designación. Otra cosa muy distinta es la asignación que se consulta para los consejeros que designe el Parlamento y que sean miembros de él. Tampoco atribuyo mucha importancia a esta materia; pero tengo interés en salvar mi opinión sobre el particular, pues abrigo el convencimiento de que es inconveniente el extremar el alcance de las incompatibilidades parlamentarias.

Creo que el espíritu que anima a los ho-

honorables Senadores por Santiago, señor Sánchez y por Talca, señor Urrejola, al pedir que se suprima la asignación a los consejeros de la Empresa, que sean parlamentarios, es evitar la incompatibilidad que a juicio de los honorables Senadores pudiera producirse a virtud de lo dispuesto en el artículo 29 de la Constitución que dice: Ni la letra ni el espíritu de este artículo, a mi juicio, comprenderían el caso de que vengo ocupándome.

El señor GUARELLO (Ministro de Ferrocarriles).—Su Señoría tal vez debiera referirse al artículo 30 de la Constitución que dice: "Ningún Diputado o Senador, desde el momento de su elección y hasta seis meses después de terminar su cargo, puede ser nombrado para funciones, comisión o empleo público, retribuidos con fondos fiscales o municipales", en vez del artículo 29 a que Su Señoría se está refiriendo.

El señor TRUCCO.—Los términos de ambos artículos de la Constitución Política se equivalen.

Las disposiciones constitucionales sobre incompatibilidades parlamentarias prosiguen un objetivo, que constituyen el espíritu de tales disposiciones. Ese objetivo no es otro que el de mantener la independencia de los poderes públicos, evitando que los legisladores reciban ninguna clase de favores del Ejecutivo que puedan entorpecer, por las vinculaciones morales que crean, su absoluta libertad de acción.

Ese fin perseguido por las disposiciones constitucionales citadas, no queda afectado en manera alguna, por la asignación que se consulta para los Consejeros de los Ferrocarriles, puesto que sus nombramientos serán hechos por las Cámaras mismas, sin ingerencia de ninguna especie del Ejecutivo.

Ateniéndonos ahora sólo a la letra del artículo constitucional, la asignación que se trata de fijar a los Consejeros ¿sería una retribución con fondos fiscales? Yo creo que no, señor Presidente. A lo menos me parece que no está fuera de lo razonable el abrigar muy serias dudas al respecto; porque esas asignaciones no las van a pagar las tesorerías fiscales, por decreto del Presidente de la República; sino que serán cubiertas por los Ferrocarriles del Estado, que constituyen una empresa autónoma, con personalidad jurídica propia. No hay duda que esos Ferrocarriles son un bien o una propiedad del Estado, o si se quiere, un bien fiscal; pero, como he dicho, se diferencian sus dineros de los que propiamente se llaman fondos fiscales,

que provienen de las ventas generales de la Nación y cuyos giros ordena el Presidente de la República. En mi sentir, la Constitución se refiere a estos últimos. Si esto fuera así, no habría conveniencia alguna en extremar, sin necesidad, las incompatibilidades parlamentarias en nuestro país, de escasa población, en donde no abundan los hombres preparados para ciertas funciones.

El señor URREJOLA.—Sobra la gente apta, que sirve por patriotismo y por el bien público.

El señor TRUCCO.—Tengo la impresión contraria: En estos asuntos, tal vez sobre el patriotismo y la voluntad; pero falta la preparación. Es cuestión de apreciación.

Decía que no hay conveniencia en extremar las incompatibilidades.

Recuerdo que para proveer los cargos de profesores de los Cursos de Ingenieros de la Universidad de Chile, debido a las incompatibilidades, costaba un mundo hallar las personas que pudieran servirlos.

En otros países, como Francia, por ejemplo, he visto que precisamente los altos funcionarios del Estado que tenían a su cargo los servicios de puentes, de ferrocarriles o de las cloacas, eran los profesores de la respectiva asignatura en la Escuela de Puentes y Calzadas; lo que era altamente beneficioso para la enseñanza y para los servicios públicos. Allí, con abundancia de ingenieros eminentes, no se establecían incompatibilidades entre una función y la otra; pero nosotros las establecimos.

Yo creo que esto hace daño efectivo al país. ¿Qué razones o conveniencias podrían justificar tan extrañas incompatibilidades?

Por eso digo que no debemos extremarlas más allá de las que clara y lógicamente ha establecido la Constitución.

Y como he dicho, el objetivo perseguido por la Constitución no puede alcanzar a la asignación que trata de fijarse para los Consejeros nombrados por las Cámaras para los Ferrocarriles del Estado, ya que no existiría ninguna acción inconveniente del Ejecutivo sobre ellos por medio de comisiones o empleos rentados con fondos fiscales, debidos al Presidente de la República.

El señor GUARELLO (Ministro de Ferrocarriles).—El artículo 30 de la Constitución Política del Estado se refiere a toda función, empleo o comisión remunerado y no habla de nombramientos hechos por el Presidente de la República.

El señor TRUCCO.—Habla de empleos o comisiones retribuidos con fondos fiscales.

El señor GUARELLO (Ministro de Ferrocarriles).—Según la nueva Constitución, el Presidente de la República nombra a los empleados civiles y militares, menos aquellos cuyos nombramientos haya sido confiados por la ley a otra autoridad. De manera que es perfectamente constitucional que el Consejo de los Ferrocarriles nombre administradores de zonas y otros empleados superiores de la Empresa, sin que sea necesario que lo haga el Presidente de la República.

El señor TRUCCO.—Sin pretender convencer a nadie, yo deseo manifestar sólo que los fondos con que se va a pagar la asignación de los Consejeros de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, no son fondos fiscales, porque los tratadistas de Hacienda Pública hacen la diferencia entre bienes del Estado y fondos fiscales. Estos últimos son aquellos que entran en las Tesorerías Fiscales, provienen de las contribuciones y rentas generales, y están destinados al pago de los servicios generales del Estado y al equilibrio del ejercicio financiero de la República. Las empresas fiscales autónomas son bienes del Estado; pero no son fondos fiscales las entradas que por ellas se perciben, porque no tienen el objeto que distingue a los fondos fiscales. Así, los fondos de los Ferrocarriles del Estado no tienen ninguno de esos caracteres; no ingresan a las Tesorerías Fiscales, no están destinados a gastos generales, ni concurren en forma alguna al equilibrio financiero de los Presupuestos del Estado. Por estas razones es que se insertó el artículo que nos ocupa.

El señor URREJOLA.— Pero están destinados a pagar un servicio fiscal.

El señor TRUCCO.—Quería solamente expresar las razones a virtud de las cuales se había mantenido en el proyecto la disposición a que vengo refiriéndome.

El honorable señor Urrejola no creía que los \$ 150 por sesión pudieran ejercer mucha influencia en el ánimo de los Consejeros para impulsarlos a consagrarse con mayor entusiasmo a sus funciones y que ellos se desempeñarían con el mismo patriotismo y dedicación fueran remunerados o no. Yo creo lo mismo; pero la verdad es que esto, para una persona con medios suficientes de vida, que no necesite de su tiempo obligadamente para trabajar, y aumentar sus medios de subsistencia, no implica un gran sacrificio. Seguramente habrá muchas personas que ad honorem y holgadamente desempeñarían estos cargos; pero en cambio, hay también un grupo numeroso de ciudadanos que

no se encuentran en esta situación y para los cuales, el concurrir a varias horas semanales de sesiones, muchas veces en lugares distantes de sus ocupaciones, fuera del trabajo permanente que en sus casas les demanda el estudio de los numerosos expedientes que deben informar, significa una contribución pesada.

En todo caso no creo que haya derecho para exigir un trabajo y una contracción gratuitos.

Aun cuando no estimo que se puedan remunerar con sólo 100 o 150 pesos por sesión estos servicios, me pareció justo conservar el artículo en cuestión tal como estaba en el decreto-ley que se trata de modificar. Otra razón que nos movió a consignar esta asignación aún para el Director y el secretario fué la de que esto se ha hecho general para otras reparticiones públicas.

El señor URREJOLA.— Por decretos-leyes.

El señor TRUCCO.—Sí, señor Senador, por decretos-leyes, que tienen el mismo valor que las leyes, por lo menos en los hechos.

No tengo otras razones que dar a este respecto.

El señor SALAS ROMO.—¿No sería conveniente poner un límite a las asignaciones? Aquí se indica la asignación por sesión, pero no se determina el número de sesiones que puede celebrar el Consejo y que deban ser remuneradas. Me parece que si el trabajo de la Empresa obliga al Consejo a celebrar dos sesiones diarias, durante un mes, la remuneración sería un poquito excesiva.

Por eso digo que a mí me parece que tal vez habría conveniencia en limitar el número de sesiones.

El señor TRUCCO.—Al respecto, conviene tener presente que las sesiones del Consejo son sesenta al año, como máximo. El Consejo celebra una sesión semanal, salvo una que otra sesión extraordinaria, de manera que si se descuentan los meses de Enero y Febrero, que son de vacaciones y en que, por lo tanto, las sesiones no tienen lugar, puede estimarse el número de éstas en sesenta a lo sumo.

El señor SALAS ROMO.— Pero de todos modos habría conveniencia en limitar el número de sesiones.

El señor TRUCCO.—Iba a decir algunas palabras sobre la indicación formulada por los señores Cruzat, Azócar y Barahona que tiende a elevar a diez el número de consejeros, creándose al efecto una nueva plaza de nombramiento del Presidente de la República a propuesta de la Cámara Central de Comercio.

No veo inconveniente ni ventajas en que el comercio esté representado directamente en

el Consejo, ya que tanto los miembros de la Sociedad Nacional de Agricultura como los de la de Fomento Fabril y de Minería son conocedoras de las prácticas comerciales.

El inconveniente de que así se establecería un número par de consejeros, no es de mayor importancia, porque casi todas las resoluciones del Consejo se toman por unanimidad.

Hay otra indicación formulada por el señor Maza para que el inciso que dice "Otro será elegido de una terna de tres ingenieros, etc.", sea redactado así: "Otro será elegido de una terna de tres personas, etc.". Y todavía hay otra indicación, no recuerdo de quién, para que en el inciso por el cual el Presidente de la República nombrará un Consejero de entre el personal de la Empresa, a propuesta del Director, se diga "a propuesta en terna por el Director".

No veo tampoco inconveniente para acep-

Estado en lo relativo a la lista parlamentaria.

El señor SANCHEZ G. DE LA H.— La indicación formulada dice que ni los empleados de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado ni los miembros del Parlamento que sean Consejeros de la Empresa tendrán derecho a la asignación.

El señor HIDALGO.— Yo iba a decir que estoy en perfecto acuerdo con la idea manifestada por el señor Senador a este respecto; y en cuanto a la última indicación formulada por el honorable Senador por Talca, me parece que formulada ella con el propósito de que se mantenga la asignación dentro de ciertos límites, se va más lejos de lo que el mismo honorable Senador se había propuesto porque el señor Trucco dijo que a lo sumo el número de sesiones que celebra el Consejo de la Empresa.

aptitudes para que dificultemos su utilización, al extremar las incompatibilidades, lo que equivale más o menos a lo mismo que ha dicho Su Señoría.

El señor HIDALGO.— Yo creo que si en realidad no hubiera diez hombres para administrar los Ferrocarriles del Estado, mucho más difícil sería encontrar doscientos hombres aptos para administrar el país, unos haciendo las leyes y los otros haciéndolas ejecutar.

El señor TRUCCO.— Yo estoy convencido de eso también, señor senador.

El señor HIDALGO.— Terminó proponiendo una modificación al artículo 1.º en la parte que habla de la designación de otro consejero que deberá ser empleado de planta, a contratarlo a jornal, de la Empresa, propuesto por el Director General.

Estimo inconveniente esta disposición, por-

so de que éste sea propuesto por el mismo personal y no por el Director.

La tendencia universal es hoy dar a los obreros representación en los Consejos Directivos de las empresas industriales. En Chile hay una ley de la República que organiza los sindicatos obreros con el objeto de allanar las dificultades que puedan presentarse entre éstos y los capitalistas.

Hay conveniencia, en que este servicio, que sin duda alguna es el más importante del país, haya a lo menos roces posibles y esto se consigue si los obreros se sienten perfectamente garantidos con un representante que velará en todo momento por la situación de la Empresa y, al mismo tiempo, por los obreros.

De modo, pues, que mi indicación tiende a aumentar la representación obrera a dos consejeros, uno propuesto por el personal a jornal

El señor TRUCCO.—Para la propia inteligencia de la indicación de Su Señoría me permito preguntarle: ¿qué llama Su Señoría empleado de planta? Ordinariamente se entiende por tal al que tiene nombramiento del Presidente de la República y en la Empresa de los Ferrocarriles éstos no son sino dos, el Director y el Sub-Director. Probablemente Su Señoría se ha querido referir a los empleados a contrata.

El señor HIDALGO.—Sí señor, a los empleados a contrata.

El señor CONCHA (don Aquiles).—Ya me había adelantado yo a hacer la indicación del secretario que se sirva leerla.

El señor SECRETARIO.—La indicación del señor Concha está concebida en los siguientes términos:

honorables señores Hidalgo, y le ruego al señor Se-

El señor CONCHA (don Aquiles) ---Dice un inciso de este artículo: "Otro será elegido de una terna de tres ingenieros formada conjuntamente por las Sociedades de Fomento Fabril y de Minería".

Yo propongo que sea un ingeniero de los empleados de planta o a contrata, que represente al personal de la Empresa. No veo por qué se va a injertar en la formación del Consejo de Administración de los Ferrocarriles del Estado a la Sociedad Nacional de Minería. Esta Sociedad se reúne muy raras veces por no decir nunca. Existe en el nombre, a lo más sesiona una vez al año. Yo soy miembro de esa Sociedad y jamás se me ha citado a una reunión. Así es que no veo por qué se ha de dar ingerencia a esta institución en la designación de los miembros del Consejo de los Ferrocarriles, siendo que, en realidad no tiene nada que ver con el manejo de los ferrocarriles. Muchos más conocimientos de este ramo tiene un ingeniero que está al lado de la Empresa que cualquiera de estos caballeros miembros de la Sociedad Nacional de Minería, quienes se dedican, por lo general, al comercio o a las industrias y que sólo tendrán interés en modificar las tarifas de los ferrocarriles para ciertos y determinados artículos, cosa que se acostumbra a hacer una vez al año o cada 5 años; fuera de esto no tienen más ingerencia en la Empresa.

Hay muchos servicios que hasta hoy con esta clase de consejeros no se han modificado. Otras veces se emprenden obras disparatadas, como un pozo que se construyó en San Bernardo, que cuesta más de cien mil pesos en el cual se quiso sacar agua y lo único que se encontró fué barro y piedras. No son los caballeros de las Sociedades de Fomento Fabril y Nacional de Minería los que más conocen estos asuntos.

Nadie más indicado para el estudio de ellos que los ingenieros de los Ferrocarriles que saben bien los defectos de que adolece este servicio y son capaces de proponer una fórmula conveniente para remediarlos.

No creo que sea por tener amigos que el señor Trucco haya puesto este inciso, porque en estos cargos es más conveniente tener enemigos, para que se discutan las observaciones que se hacen, porque de la discusión nace la luz.

¿Qué cosa más lógica que todo este personal esté representado en el Consejo?

Ellos tienen numerosas peticiones que hacer, lo mismo los obreros. El actual consejero que representa a los operarios de la Empresa, don Manuel Araya, recibe más de doscientas peticiones mensuales. Supóngase que en lugar de este representante de los operarios fuese designada consejero una persona extraña al servicio, ¿qué resultaría? Que las peticiones no serían atendidas, lo que podría ser motivo de huelgas constantes de parte del personal.

Por consiguiente, es indispensable que los obreros estén representados en el Consejo de la Empresa, y creo que no conviene estar injertando el referido Consejo con miembros propuestos en terna por la Sociedad Nacional de Agricultura, por la de Fomento Fabril y por la de Minería, pues la labor de estos miembros se limitará a pedir carros para algún amigo una vez al año.

Por eso es que he formulado indicación para que en lugar de este consejero a que me acabo de referir, se designe un ingeniero que sea representante de los empleados de planta y a contrata.

Yo me imaginaba que los numerosos ingenieros de los Ferrocarriles eran empleados de planta. Ya que no lo son, convendría suprimir la frase "de planta" y decir "a contrata" y otro de los obreros.

Esta indicación, si se aprueba, caerá muy bien en todas las clases obreras. Así demostraríamos que el Senado que en los últimos tiempos, era tachado de reaccionario, ahora va a la delantera del progreso mundial, que esta corporación se preocupa y trabaja para conseguir el progreso y la restauración económica del país.

Termino, señor Presidente, esperando que mi indicación sea favorablemente acogida.

El señor SANCHEZ G. de la H.—Yo formulé indicación hace un instante para no comprender en el pago de la asignación a los empleados de la Empresa y a los miembros del Parlamento que fueran consejeros de los Ferroca-

rriles. Al referirme a los empleados de la Empresa pensaba yo únicamente en el Director General y en el Secretario; pero me olvidaba del empleado a jornal que forma parte del Consejo y que no tiene grandes emolumentos. Por eso modifiqué mi indicación en el sentido de que ella no comprenda a este consejero.

El señor URREJOLA.—¿Pero cómo se va a personalizar en una ley?

El señor SANCHEZ G. DE LA H.—No se personaliza, señor Senador. Se trata del puesto, no de la persona.

Debo referirme ahora a la indicación del señor Concha. Su Señoría ha hecho indicación en el sentido de suprimir al consejero propuesto por las sociedades de Fomento Fabril y de Minería. Sobre este particular, debo hacer presente que la actuación de ese consejero en el actual Consejo de los Ferrocarriles ha sido por demás eficiente, no sólo por las condiciones personales de la persona, que desempeña el cargo, sino por el enorme contingente de conocimientos que aporta a los problemas que se debaten en el seno del Consejo de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Creo, por lo tanto, que no hay justicia en la indicación que ha formulado el honorable Senador.

La Sociedad de Fomento Fabril representa a la industria fabril del país y no creo que sea indiferente para ellos la dirección de los Ferrocarriles del Estado.

Por esta razón, ruego a mi honorable colega que retire su indicación.

En cuanto a las observaciones con respecto a la Sociedad Nacional de Minería, yo no conozco esta Sociedad. Su Señoría es miembro de ella y si cree que no existe, lo lógico, a mi juicio, habría sido que Su Señoría suprimiera la intervención de la Sociedad Nacional de Minería y mantuviera la de la Sociedad de Fomento Fabril.

El señor YRARRAZAVAL.—A propósito de las observaciones que se han formulado sobre la Sociedad Nacional de Minería, puedo decir que representa intereses muy grandes del país y que, si no se reúne, en cambio publica un Boletín que revela un trabajo concienzudo de sus directores • empleados. Este Boletín es el más interesante y voluminoso de las publicaciones de esta índole que existen en el país.

Puedo asegurar que la publicación oficial de la Sociedad Nacional de Minería, es mucho más interesante que todas las demás publicaciones de su especie. Y como este organismo representa una industria tan noble como es la de la minería, no veo ningún inconveniente para que se mantenga esta disposición, que permite a los que se dedican

a esta industria enviar también su representante al seno del Consejo.

El señor CARIOLA.—Yo creo que este inciso quedaría mejor redactado si se dijera: formada conjuntamente por los directores de las sociedades de Fomento Fabril y de Minería. Tal vez así ha sido el ánimo, al redactarse esta disposición. No se trata, naturalmente, de que se reúna la sociedad entera para hacer esta terna.

El señor SANCHEZ G. DE LA H.—Respecto a los empleados de la Empresa que deben formar parte del Consejo, el señor Hidalgo manifestaba la conveniencia de que estos empleados no fueran propuestos por el Director, sino por el mismo personal.

Creía el señor Senador, que esta designación podría prestarse para ejercer alguna presión de parte del Director sobre el consejero obrero. Pero yo creo que sería muchísimo más grave la proposición que hace el honorable Senador, al establecer que sea el mismo personal el que imponga al señor Director la propuesta para la designación de una persona determinada.

Yo creo que esta situación en que podemos encontrarnos, puede ser salvada en el sentido de que el Director de los Ferrocarriles no propusiera a los consejeros empleados, sino que fuera el Presidente de la República quien designara estos representantes en el Consejo.

Yo creo que no hay conveniencia en producir lucha de intereses entre el personal para proponer a una persona determinada; con ello no se fomentaría la concordia entre ellos.

¿Quién haría la designación y cómo? Hay distintas sociedades dentro del personal de la Empresa, unas con personalidad jurídica, otras sin ella.

¿Cuál sería la asociación que haría la designación?

El señor CONCHA (don Aquiles).—Se haría, tal como se ha hecho hasta hoy.

El señor SANCHEZ G. DE LA H.—Hoy la hace el Director General.

El señor CONCHA (don Aquiles).—De acuerdo con el personal. En la última Convención de Empleados Ferroviarios, se discutió este asunto y se convino el procedimiento que se adoptaría.

El señor SANCHEZ G. DE LA H.—Sería muy difícil ir a buscar entre el personal que no está asociado con carácter oficial, la persona que debería desempeñar este cargo y es muy grave hacerlo en la forma propuesta, dada la organización de las asociaciones ferroviarias.

El señor OYARZUN (Presidente).—Como ha llegado la hora, se levanta la sesión.

Se levantó la sesión.

Antonio Orrego Barros,  
Jefe de Redacción.