

Sesion 113.^a extraordinaria en 12 de febrero de 1919

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES BRIONES LUCO DON RAMON Y JARAMILLO

SUMARIO

Se pone en discusion jeneral el presupuesto de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y queda pendiente el debate.

ACTA

El señor **Briones Luco** (Presidente).— Si a la Honorable Cámara le parece, se considerará esta sesion como continuacion de la anterior para los efectos del acta, que no se ha alcanzado a redactar.

Acordado.

TABLA DE PRIMERA HORA

El señor **Briones Luco** (Presidente).— Antes de entrar a la órden del dia, anuncio para la tabla de fácil despacho de la sesion próxima, ademas de los proyectos ya anunciados, el que fusiona en una sola las oficinas de revision y de estadística de la Superintendencia de Aduanas.

El señor **Rivas Vicuña** (don Manuel).— Ojalá Su Señoría anunciara tambien el proyecto sobre sueldos de los empleados de correos.

El señor **Briones Luco** (don Carlos).— Y tambien el proyecto sobre sueldos de los empleados de telégrafos.

El señor **Briones Luco** (Presidente).— Quedan anunciados tambien los proyectos sobre sueldos de los empleados de correos y telégrafos.

PRESUPUESTO DE LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

El señor **Briones Luco** (Presidente).— En la órden del dia corresponde ocuparse

del proyecto de lei de presupuestos de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

El señor **Bañados**.— ¿No seria preferible terminar con el proyecto relativo a las policías y carabineros que estábamos discutiendo en la sesion anterior?

El señor **Claro Lastarria**.— Nó, señor; sigamos con el presupuesto de la Empresa de los Ferrocarriles, para que así alcanzemos a discutirlo.

El señor **Briones Luco** (Presidente).— Se va a leer el proyecto.

Varios señores **Diputados**.— Se podria omitir la lectura del proyecto, señor Presidente.

El señor **Jaramillo** (vice-Presidente).— Si a la Honorable Cámara le parece, se omitiria la lectura.

El señor de **Castro**.— Nó, señor; que se lea.

El señor **Claro Lastarria**.— Podria suprimirse la lectura del artículo 1.º

El señor **Bañados**.— Nó, señor; que se lea todo.

El señor **Jaramillo** (vice-Presidente).— El honorable Diputado por Talcahuano pide que se lea todo el proyecto. Se va a darle lectura.

El señor **pro-Secretario**.— Dice como sigue:

—(Leyó).

El señor **Jaramillo** (vice-Presidente).— En discusion jeneral el proyecto.

El señor **Bañados**.— ¿Y la cuenta de inversion no ha llegado?

El señor **pro-Secretario**.— Hai cuenta de inversion de diversos años anteriores que la Cámara no ha aprobado; pero la cuenta de inversion del año anterior no ha llegado.

El señor **Bañados**.— Pero si no ha llegado la del año pasado, desearia conocer la del

año antepasado, para formarme concepto del presupuesto que se va a discutir.

El señor **pro-Secretario**.—Se va a mandar buscar.

El señor **Bañados**.—Habria sido conveniente que la cuenta de inversion hubiera llegado junto con el presupuesto. Eso es lo correcto.

El señor **pro-Secretario**.—Hai un proyecto del Senado que aprueba la cuenta de inversion de los Ferrocarriles del Estado, correspondiente a los años 15 y 16. Entiendo que las otras cuentas de inversion están en el Honorable Senado.

El señor **Bañados**.—Deben enviarla a las dos Cámaras: al Senado y a la Cámara de Diputados.

El señor **de Castro**.—Señor Presidente, no se ha dado cuenta del informe de minoría. Entiendo que existe uno suscrito por los honorables Diputados, señores Silva Somarriva y O'Ryan.

El señor **pro-Secretario**.—No han sido enviados a esta Cámara.

El señor **de Castro**.—Pero convendria que la Cámara conociese ese informe.

El señor **pro-Secretario**.—Solo tengo una copia que no está firmada.

El señor **Célis**.—¿Me permite una palabra el honorable Presidente? Es para esclarecer solamente una pregunta que ha hecho el honorable Diputado por Llanquihue.

Los informes de la Comision Mista pasan directamente al Senado...

El señor **pro-Secretario**.—Y a esta Cámara tambien.

El señor **Célis**.—Pasan entónces los informes a las dos Cámaras inmediatamente.

Sin embargo, no se ha dado cuenta en este momento del informe de la Comision Mista, sino del oficio con que viene este proyecto del Senado.

El señor **pro-Secretario**.—Nó, honorable Diputado. Se ha dado cuenta conjuntamente en esta Cámara y en el Senado, pero sólo del informe de mayoría.

El honorable Diputado se ha referido al informe de minoría.

El señor **Silva Somarriva**.—Lo curioso es que el Senado no mande todos los informes orijinales. No sé qué objeto tiene entónces que los miembros de la minoría de la Comision cuando no están de acuerdo con la de la mayoría, informen por separado sobre una materia, si despues a estos informes no se les da curso.

El señor **Jaramillo** (vice-Presidente).—Tiene la palabra el honorable Diputado por Rere.

El señor **Urrejola** (don José Francisco).—Yo desearia que se repartierna o se leyera el informe de la minoría de la Comision.

El señor **Claro Lastarria**.—¿Por qué no lee el señor Secretario la copia del informe de minoría?

La razon de que exista aquí sola una copia, es mui sencilla.

El honorable Diputado por Cachapoal firmó un solo ejemplar del informe, que es el que se envió al Senado. Léalo el señor Secretario; es un proyecto de organizacion de una sociedad anónima.

El señor **Jaramillo** (vice-Presidente).—Si a la Cámara le parece, se dará lectura al informe de minoría.

El señor **Claro Lastarria**.—Sí, señor.

El señor **pro-Secretario**.—Dice así: Honorable Senado:

Al ocuparse la Comision Mista del proyecto de presupuesto de los Ferrocarriles del Estado y del proyecto que autoriza la contratacion de un empréstito y al mismo tiempo el alza de las tarifas en un 20 por ciento, con el objeto de atender al servicio y saldar el déficit existente, tuve el honor de manifestar mi opinion contraria al alza propuesta, fundándome que esta medida en los momentos actuales de carestía de la vida era del todo inoportuna, aparte de las perturbaciones que llevará a las pequeñas industrias que se han establecido al amparo de las actuales tarifas.

Hice presente, ademas, que, a mi juicio, para poner fin una vez por todas al desgraciado estado financiero de la Empresa que entre nosotros constituye ya un mal endémico, era llegado el momento de buscar una solucion a este negocio que permita normalizar los servicios ferroviarios del país y evite los déficit de la Empresa, que desde tanto tiempo vienen pesando sobre el Erario Nacional.

Al efecto propuse se adoptaran las siguientes medidas que someto a vuestra consideracion en el carácter de contra-proyecto del que ha sido aprobado por la Honorable Comision Mista:

1.º Dividir las sumas en que están avaluados los Ferrocarriles del Estado en acciones de \$ 1,000 cada una y constituirlos en Sociedad Anónima, conservando el Estado para sí, el 50 por ciento y colocando el resto de las acciones entre los particulares.

2.º Las acciones se venderian por su valor nominal y pagaderas por terceras partes por cuotas anuales.

3.º Todo empleado de planta y a contra-

ta de la Empresa, deberá ser por lo ménos dueño de una accion.

4.º El Consejo Directivo seria compuesto por mitad de accionistas particulares y la otra mitad designados en la forma que lo establece la lei vijente.

5.º Despues de un año contado desde la vijencia de esa lei, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado deberá trasportar la carga en tiempo determinado, haciendo un recorrido mínimo de 40 kilómetros diarios desde el dia que se entregue en las estaciones.

6.º Mantener un tribunal de arbitraje para dirimir las cuestiones entre patronos y obreros, compuesto de un miembro elegido por la Empresa, uno por los obreros y empleados, y otro por la Corte Suprema; y

7.º Someter las tarifas a la aprobacion del Presidente de la República.—Sala de la Comision, 3 de enero de 1919.—**Jorje Silva Somarriva**.—Adhiero al presente, **Manuel J. O'Ryan**.—**M. Novoa**, Secretario.

El señor **Urrejola** (don José Francisco).

—Desearia que el honorable Ministro nos dijera si seria posible que el empréstito destinado a mejorar el servicio de los Ferrocarriles se contratara en el pais, o si seria posible contratar una parte siquiera en fondos nacionales.

Desearia que el honorable Ministro expresara su opinion a este respecto.

El señor **Serrano** (Ministro de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles).—El proyecto aprobado por el Honorable Senado, como lo habrá podido ver Su Señoría, concede una autorizacion amplia al Presidente de la República para la contratacion de este empréstito. Dentro de esta autorizacion, el Gobierno estudiará lo que convenga hacer: si conviene contratarlo todo en el extranjero, o una parte en el extranjero y la otra en el pais. Esto dependerá del estudio detenido que haga el Gobierno sobre el particular.

El señor **Urrejola** (don José Francisco).

—Agradezco la respuesta del honorable Ministro, y espero que el Gobierno tomará en cuenta la conveniencia de contratar una parte del empréstito en el pais.

Desearia tambien conocer las ideas del honorable Ministro respecto del resultado que se obtendrá con este empréstito en orden al mejoramiento del material y del servicio de los Ferrocarriles. Porque todos sabemos que, en los momentos actuales, en que todo el mundo se preocupa del encare-

cimiento de los artículos de consumo y se procura abaratarlos, se van a alzar las tarifas en un 20 por ciento.

Ojalá que el honorable señor Ministro cambiara ideas con el Consejo de los Ferrocarriles sobre la conveniencia de no alzar los fletes de los artículos de consumo que van a las poblaciones en que los obreros llevan una vida precaria, porque se obtendria un resultado contraproducente en orden al propósito de la Cámara de abaratar los artículos de primera necesidad.

Yo creo que el señor Ministro debe tomar en cuenta la situacion del pueblo, y que debe influir ante el Consejo de los Ferrocarriles para revisar las tarifas; pero en modo alguno permitir que se alee ni en un 20 ni en un 1 por ciento el valor de las tarifas de los artículos de primera necesidad que van a servir al pueblo.

Considero que todo lo que insista un Diputado respecto de esta necesidad de dar facilidad de flete a esos productos, es poco. Por eso es que me permito formular ante Su Señoría estas observaciones.

Tambien desearia que el señor Ministro nos dijera qué cantidad de este empréstito piensa dedicar a mejorar la red longitudinal norte. Aquí no veo nada que vaya a salvar esa necesidad, ni los inconvenientes de una línea que há costado 200.000.000 de pesos al Estado y que hoi se encuentra en pésima situacion.

He pedido, y ya está repartido, un informe del señor Gandarillas Matta, en el cual hace presente la necesidad imperiosa que existe de salvar todas estas deficiencias, de hacer que aquel ferrocarril vaya sirviendo a esa zona, acaso la mas rica del pais.

Todos sabemos que esa zona que atraviesa el ferrocarril central norte, contiene riquezas inmensas, ya sean mineras y salitreras y especialmente de las últimas, que son las que constituyen la principal fuente de entradas de nuestro pais.

La verdad es que por la forma en que se presenta el proyecto, encuentro que este empréstito irá a llenar las necesidades de la red central sur solamente; y yo creo que la el señor Ministro debe expresar ante la Honorable Cámara cuáles son sus ideas respecto de la red central norte, qué idea abriga respecto del problema de las aguadas, por ejemplo, que hoi constituye una dificultad grave en el servicio, porque las locomotoras no tienen dónde tomar agua, ya que todas esas aguadas que las proveen actualmente, contienen mucha sal o materias minerales que

dañan las feterrerías y tuberías de las locomotoras.

Sin duda alguna, salvo las obras de la red central sur y los ferrocarriles transversales que van a beneficiarse con estos capitales, para que puedan hacerse eficientes y poder servir a su respectiva rejion, talvez, no van a beneficiarse en forma apreciable otros ferrocarriles, como los de la red central norte. Por eso no deja de preocupar al Diputa que habla que los ferrocarriles de esta parte del territorio, que contiene riquezas apreciables y talvez superiores a las de la rejion sur, hayan sido olvidados en este proyecto.

El señor **Claro Lastarria**.—Para esto hai una lei que consulta un empréstito especial.

El señor **Urrejola** (don José Francisco).—Aparte del empréstito, deseo que el señor Ministro manifieste las ideas que tiene para mejorar este servicio, ya que la lei a que alude el honorable Diputado, no salva estas deficiencias.

Por esta razon pregunto al señor Ministro qué ideas tiene para salvar, para remediar las necesidades de la red central norte.

El hecho de que exista esta lei especial, no obsta para que el señor Ministro haga una esposicion de ideas en orden a la materia a que me he referido.

El señor **Serrano** (Ministro de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles).—Su Señoría sabe que existe una lei de la República que autorizó a la Empresa de los Ferrocarriles para contratar un empréstito con la Caja Hipotecaria, por valor de 20.000.000 de pesos.

De este empréstito se han contratado ya siete millones y el resto de trece millones, corresponde al mejoramiento de la red central norte a que se ha referido Su Señoría.

Por otra parte, hai un informe del señor Gandarillas Matta, mui amplio, detallado e ilustrativo, respecto de las necesidades de esa línea.

El señor Gandarillas Matta dice que hai que gastar veinte millones de pesos en satisfacer esas necesidades; tambien habla de las aguadas, a que Su Señoría se acaba de referir, y a todos los problemas que hacen relacion con el buen servicio, tanto económico, como administrativo de esta parte de la via.

Una vez que sea despachado el presupuesto de la Empresa de los Ferrocarriles, llegará el momento de que el Consejo de la Empresa se preocupe, no solo de la red central sur, sino que especialmente de la situacion en que se encuentra la red central nor-

te, imponiéndose y tratando de aplicar las ideas contenidas en el informe del señor Gandarillas Matta. Es lo que puedo decir a Su Señoría en contestacion a sus observaciones.

El señor **Urrejola** (don José Francisco).—Agradezco al señor Ministro su respuesta; pero siento que para todo se refiera Su Señoría a la labor del Consejo de los Ferrocarriles y no lo tome como cosa propia de su Ministerio, como un asunto de alto interes, que merec ser impulsado en forma efectiva por Su Señoría, para que quede marcada su accion y patente huella de su trabajo en el mejoramiento de este servicio.

Yo, señor, hablo sobre esta materia, porque he tenido ocasion de conocer ese ferrocarril, y da pena ver el estado en que se encuentra.

No falta carga; por el contrario, la carga sobra, pero se demora mes y medio en llegar hasta Combarbalá... y hasta cuatro meses, como me dice el honorable Diputado por Itata.

Han pensado algunos que el trasporte de la carga se haria mas rápidamente en carreta... pero no hai caminos tampoco.

Los pasajeros necesitan tomar su pasaje con semanas de anticipacion, y no tienen comodidades de ninguna clase.

Pocas zonas como ésta a que me refiero, requieren mas la atencion de los Poderes Públicos, y el señor Ministro hará una obra patriótica impulsando las mejoras insinuadas por el señor Gandarillas.

Por otra parte, tambien habria deseado ver que en este presupuesto se consultaran fondos para mejorar el ramal de Los Andes. Se obliga en ese ramal a dar una vuelta inútil al ferrocarril, que importa pérdida de tiempo y combustible en forma lamentable.

El señor **Célis**.—Ese ferrocarril se va a electrificar.

El señor **Urrejola** (don José Francisco).—Con electricidad o sin ella, siempre se harán sentir las deficiencias a que me voi a referir. Los trenes dan una vuelta enorme e inútil.

El honorable señor Lisoni, en varias ocasiones ha representado aquí estos inconvenientes. Muchas veces se emplea casi el mismo tiempo de Santiago a Llai-Llai, que de Llai-Llai a San Felipe, y la distancia es apenas la mitad.

Esto es algo que clama al cielo...; pero mi clamor ahora se eleva al señor Ministro de Ferrocarriles, para que vea modo de mejorar ese servicio.

Despues de haber representado las nece-

sidades de la línea central norte, quiero hacer presente estas necesidades del ramal de Los Andes, que es uno de los ramales que produce mas entradas, y sirve una zona que tiene terrenos de los mas fértiles.

El señor **Vial Solar**.—Todos los ramales que producen son abandonados.

El señor **Urrejola** (don José Francisco).—Estas necesidades me han movido a quitar un momento a la Honorable Cámara para insistir ante el señor Ministro de Ferrocarriles que no dudo que en su deseo de beneficiar al país se interesará en hacer eficiente su paso por el Ministerio, dejando huellas que agradecerán verdaderamente los chilenos. Termino en la confianza de que Su Señoría se preocupará en mejorar los servicios de ferrocarriles, todos estos ramales, y, sobre todo, la red central norte, que se halla en un estado lamentable.

No es posible que el Congreso esté dando facilidades para invertir 160.000.000 de pesos y el país esté soportando siempre esta Empresa, que no solo no tiene carácter industrial, sino que está convirtiéndose en una verdadera rémora para el progreso del país.

Deseo que se mejore este servicio, y tengo fe en el señor Ministro. Espero que ha de impulsar su buen funcionamiento, para lo cual no dudo que habrá de ponerse al habla con los miembros del Consejo, a fin de mejorar este estado de cosas, que va a redundar en bienestar del pueblo.

El señor **Serrano** (Ministro de Ferrocarriles).—El honorable Diputado por Bere conoce la situación legal que tiene la Empresa respecto del Gobierno. Al Gobierno solo le compete la supervijilancia de la Empresa; no van mas allá sus atribuciones.

El Ministro que habla pondrá todo lo que esté de su parte, a fin de mejorar, no solo la red central norte, sino todas las líneas férreas que pertenecen al Estado.

Es indudable que seria obra patriótica mejorar las condiciones ferroviarias de la red central norte.

Respecto a los datos que el honorable Diputado ha dado sobre la red central norte, debo decir a Su Señoría que el Gobierno está tan penetrado como Su Señoría de las deficiencias del servicio de ese ferrocarril que son ya alarmantes.

Puedo agregar de paso algunos datos que manifiestan de un modo irrefutable y que no dejan lugar a dudas, el estado lamentable en que se halla el servicio a que vengo refiriéndome.

Hai una estacion en esa red de los ferrocarriles, en que están paralizadas cuatro

mil toneladas de carga, que en balde esperan ser movilizadas.

De Valparaíso se han solicitado por una casa de comercio algunos carros a la Empresa para trasportar cuatrocientos mil quintales de harina, peticion que hasta hoy no ha podido ser atendida.

Un establecimiento minero del norte, el mineral de Chuquicamata, solicitó tambien carros frigoríficos, a fin de poder acarrear por ferrocarril a esas minas del norte frutas, huevos y carne fresca, etc., etc.

Pues bien, señor Presidente, otro tanto ha ocurrido con esta solicitud: la Empresa de los Ferrocarriles se vió en la imposibilidad de poderle prestar atencion.

Indudablemente, si el servicio mejora, no solo costearia sus gastos, sino que dejará una utilidad apreciable.

Por eso digo que el Gobierno está tan penetrado de esta necesidad como Su Señoría, y procurará satisfacerla dentro de su facultades y atribuciones.

El señor **Silva Somarriva**.—Voi a repetir, señor Presidente, algo de lo que dije en la Comision Mista de Presupuestos, cuando se presentó el presupuesto de Ferrocarriles y la proposicion para contratar un empréstito de 89.000.000 de pesos, con objeto de hacer las obras que se venia proponiendo hacer la Empresa desde mucho tiempo atras.

Yo reconozco, señor Presidente, que es sumamente necesario hacer todas estas obras; pero los medios que se han buscado para poder realizarlas, contratando un empréstito y alzando las tarifas para poder servirlo, no están de acuerdo con mi modo de pensar, sobre todo en los momentos actuales.

Voi a traer al recuerdo de la Cámara algo que sucedió cuando se dictó la lei de Ferrocarriles para que se entregue su direccion al director y Consejo de los Ferrocarriles del Estado; todos teníamos la absoluta esperanza de que no volverian a encontrarse los Ferrocarriles del Estado con este déficit permanente, que es una carga gravosa para la Hacienda Pública.

Se comenzó en ese entónces, por proponer lo mismo que se propone ahora: alzar las tarifas, y se dijo que no volverian a alzarse mas, porque los Ferrocarriles tendrian las rentas suficientes para ser administrado con sus propios fondos.

Era entónces Ministro de Industria, el honorable señor Zañartu y recuerdo que tomó parte en esa discusion; el señor Ibáñez, Diputado por Santiago, y el que habla, conseguimos obtener una declaracion del señor

Ministro de Industria, en el sentido de que las tarifas se rebajarían para cobrarlas en seguida en moneda de oro de 18 peniques y que en esa moneda no representasen un recargo, en tal forma que viniesen a costar lo mismo que costaban antes del alza.

Quedó esto establecido en la historia de la lei, y consta esta declaracion de los boletines de sesiones.

El señor Ministro declaró que se cobrarían las tarifas a razon de moneda de oro de 18 peniques; pero rebajándolas, para que el tipo de moneda no importara un recargo. Pero no se hizo eso, sino que se comenzó por cobrarlas en oro cuando bajaba el cambio y en papel cuando subía, a fin de que el público no aprovechara el alza del cambio.

En esta situacion han tenido que luchar las industrias, que han visto enormemente mermadas sus utilidades con las alzas y bajas del cambio, que han repercutido, como digo, en las tarifas de los ferrocarriles.

Hoy se encuentran los Ferrocarriles con un déficit de 45.000.000 de pesos y el primer remedio en que se piensa es el alza de las tarifas, sin estudiar previamente cuáles son las industrias que pueden soportar esta alza.

En ninguna parte del mundo se procede en esa forma; jamás se decreta un alza jeneral de tanto por ciento en las tarifas.

En todo servicio ferrocarrilero, medianamente organizado, cuando hai necesidad de alzar las tarifas se hace primero un estudio previo para determinar qué artículos pueden soportar el alza de las tarifas y cuáles no pueden soportarla.

Y entre nosotros hai una serie de pequeñas industrias para las cuales cualquier alza en las tarifas de los ferrocarriles significa simplemente la muerte.

Nos pasa en esta materia algo verdaderamente curioso. Empezamos por proteger algunas industrias nacies, fijándoles tarifas protectoras; pero al poco tiempo despues se decreta el alza jeneral de ellas y entónces desaparecen las utilidades de la industria que habia comenzado a desarrollarse al amparo de la anterior situacion y por fin sobreviene la ruina de esa industria.

Con estas alzas en las tarifas de los ferrocarriles no se hace otra cosa que encerrar al país y especialmente a los Ferrocarriles del Estado en un verdadero círculo vicioso.

En efecto, el alza de las tarifas produce obligadamente el encarecimiento de la vida. Con este motivo, se quejan los mismos empleados de los Ferrocarriles y piden y consiguen, como es natural, un aumento de sueldos.

Ahora bien, una vez mejorado los sueldos se produce el déficit de nuevo en los Ferrocarriles. La situacion se remedia con una nueva alza en las tarifas. El alza produce nuevo encarecimiento de la vida y en seguida viene otra vez la peticion de aumento de sueldos, y así se continúa, como se ve, en un círculo vicioso.

Con este sistema no vamos a terminar jamás por arreglar la situacion de la Empresa.

Yo no quiero hacer cargo alguno al Consejo, por el contrario, soi de los que aplaudo su constancia en el trabajo y el que hayan logrado algunas mejoras en los ferrocarriles. Pero, yo creo que son impotentes para poder introducir economías, para poder costear sus gastos.

Todos vemos la cantidad de jente que viaja por los trenes, en que ni siquiera se encuentra un asiento disponible; vemos la cantidad de carga que se acarrea por los ferrocarriles, y sin embargo, sucede que mientras mas carga y pasajeros se transportan, mayores son las pérdidas.

¿Por qué sucede esto?

A mi juicio, la causa está en el personal excesivo de empleados.

Esta afirmacion que hago, la he oido tambien espresar a muchos miembros del Consejo, personas que han llegado hasta decir que ellos arrendarian los ferrocarriles por 12.000.000 si se les permitiera administrarlos con independencia. Y habiendo preguntado una vez a un consejero en qué tropezaban para introducir economías, me contestó que no tenían suficiente libertad, porque cada vez que se despedia algun empleado por cualquier causa justificada o venia la huelga o venian los empeños políticos, para reponerlo en el empleo, aunque no fuese necesario.

Por estas consideraciones es que hoy día soi pesimista; yo creo que los ferrocarriles no se van a regularizar jamás mientras pertenezcan en su totalidad al Estado, porque así no habrá jamás libertad y enerjía para enrielar la administracion.

Quando se dictó la actual lei se discutieron estos mismos puntos y se recomendó al señor Ministro la conveniencia de dotar de frenos de aire a los trenes de carga, a fin de disminuir el personal de palanqueros y conservar mejor el equipo.

El Diputado que habla hizo presente cuando se dictó la lei sobre Ferrocarriles que el personal de palanqueros costaba dos millones de pesos al año, y que el costo de instalar frenos de aire en los trenes ascen-

día mas o ménos a dos millones de pesos; como desde que se dictó la lei sobre Ferrocarriles del Estado han trascurrido cinco años, resulta que si se hubiera hecho esta innovacion se habrian economizado diez millones de pesos; pero debo advertir a la Cámara que en aquel entónces, se dijo que no habian fondos para establecer ese servicio. Yo debó decir que los fondos se habrian podido obtener en cualquier momento por medio de una cuenta bancaria, pues en un año se habria pagado el costo de las mejoras, con la economía del personal.

Nada de esto, señor Presidente, se ha hecho por la Direccion de los Ferrocarriles y a lo que he manifestado, debo agregar que los trenes sin frenos de aire se destruyen mas lijero, y que hai que dar pensiones onerosísimas a las familias de los empleados que mueren en el servicio a causa de mantener el sistema de palancas a mano.

En resúmen, señor Presidente, se habrian economizado mas de doce millones de pesos si se hubiera implantado por la Direccion de los Ferrocarriles del Estado frenos de aire en los trenes de carga.

Hoi día se llega a la Cámara a solicitar un empréstito de 89.000.000 de pesos oro para hacer una serie de obras indispensables, obras que habrian podido hacerse poco a poco haciendo economías.

Ahora pregunto yo, ¿en el personal de planta a contrata y a jornal de la Empresa se ha tratado de economizar algo?

Nó, señor Presidente; yo veo por ahí con verdadera vergüenza que se vijila a los conductores para ver si cobran o nó los boletos, y así es como vemos que detras de cada conductor anda otro empleado que lo vijila. Y digo con vergüenza, porque muchas veces he pensado que si el conductor que anda a cargo de un tren no es honrado, no debe desempeñar ese puesto, y si lo es ¿qué necesidad hai de andar vijilándolo por otro hombre?

El señor **Urrejola** (don José Francisco). Y a veces no basta que ande una persona vijilando al conductor, sino que es necesario un tercer empleado, con unos grandes anteojos.

El señor **Silva Somarriva**.—Exacto. En otros países lo que se hace es que en cada estacion, existen tiket por donde sale y entra el público o sea un torno en que se marca cada pasajero que va saliendo o entrando.

A la salida de la estacion cada pasajero debe depositar en una caja con cerradura su boleto. Además, debe haber ahí una persona que vijile que la jente no salga sin

haber hecho esto. En tal caso, todas las tardes, por ejemplo, se podria hacer el control de los boletos de las personas que han entrado y salido, control que tiene que resultar conforme con el número de personas marcado en el tiket. Esto traeria una economía enorme para la Empresa en materia de personal de inspectores.

En muchas instituciones particulares, señor Presidente, se ha probado la eficacia de este sistema.

En el Club Hípico de Santiago, por ejemplo, se notaba cuando existia el sistema de la simple compra del boleto de entrada, una cierta pérdida de boletos. Un día se le ocurrió a uno de los directores de ese Club poner un tiket o torno a la entrada de las tribunas de primera, donde la jente debía depositar sus boletos al entrar, y se vió que las entradas aumentaron en cerca de dos mil pesos por domingo.

En seguida se puso otro torno o tiket a la entrada de las tribunas de segunda, y tambien por este medio, aumentaron las entradas.

Pero en los Ferrocarriles del Estado se quiere controlar la percepcion de los boletos, teniendo a una o dos personas que anden vijilando al encargado de cobrarlos; y puede que cuando estas personas se pongan de acuerdo con la que tienen que vijilar, se pierdan siempre los boletos.

Existen tambien en la Empresa de los Ferrocarriles una categoría de empleados que se llaman inspectores de aceitadores, como me lo insinúa un honorable Diputado.

Estos inspectores de aceitadores están encargados de hacer que otros individuos que llevan los tarros de grasa coloquen ésta en los graseros de los trenes. Ellos permanecen parados detras de los individuos que deben colocar la grasa, viendo si la colocan o nó. Se mantiene, señor Presidente, un personal especial con este objeto.

Y yo pregunto, ¿por qué el conductor del tren, que debe ser como el capitán en una nave, no se hace cargo de todas estas cosas, no vijila por sí mismo si su tren está o no engrasado, cuando es él quien debe llevar la responsabilidad de todo? Esto se hace en todas partes, ménos en Chile.

Aquí se paga a los conductores de trenes un sueldo miserable y no se les exige este servicio extraordinario!

Si se economizara todo el personal demas que hai en los Ferrocarriles del Estado y se determinara en forma precisa la labor que a cada cual corresponde, segun el criterio que en estas materias domina en los países

mas adelantados que el nuestro, podría ahorrarse una cantidad enorme de dinero y aumentarse en forma conveniente y equitativa los sueldos de ese personal.

El señor **Serrano** (Ministro de Ferrocarriles).—El servicio sería, en ese caso, indudablemente, mejor; pero no se economizaría dinero, ya que con los sueldos de los empleados suprimidos habría que aumentar los de los que quedarán.

El señor **Silva Somarriva**.—Pero con seguridad, honorable Ministro, que los sueldos de los empleados suprimidos, que son muchos, significaría una economía en proporción al aumento que se haría a los que quedasen.

Si a un conductor que gana 300 pesos se le dan 400, sirve mejor y esto puede permitir la supresión de numerosos empleados, cuyos servicios desempeñarían los que quedan.

En todas partes este servicio no se hace así. Esto solo ocurre en Chile.

Todavía mas: tenemos inspectores de boleterías que recorren las estaciones. Estos llegan a una estación, preguntan al boleterero: ¿Cuántos boletos tiene? ¿Cuántos ha vendido "Tantos y cuantos" se les responde. Suben al tren y se van.

En cambio, si esta vigilancia se encargara al jefe de estación, rentándolo mejor, se ahorraría sueldos del personal suprimido y habría un jefe responsable; pero sucede que los jefes de estación no tienen atribuciones para esto.

Yo he podido imponerme del hecho de que un jefe de estación ordenó a un maquinista partir y éste no obedecía. Y el jefe no pudo hacerse obedecer, sino que tuvo que pasar una nota a la administración y ésta en vez de tomar alguna medida inmediata, hizo formar un expediente, que contenía un verdadero volumen de papeles y resultó imputar el maquinista y multado el jefe.

El señor **Bañados**.—En uno de los últimos accidentes ferroviarios que costó pérdidas de vida y de valiosa cantidad de material, el maquinista culpable de este accidente no fué castigado y ya está nuevamente en el servicio.

El señor **Silva Somarriva**.—Ya ve la Honorable Cámara lo que pasa.

¿Qué esperanza puede haber con este sistema, de que se transformen los Ferrocarriles del Estado en forma conveniente, si no hai jerarquías, si no hai disciplina y si no se cumplen las órdenes!

El señor **Herrera Lira**.—Pero ahora, como muy bien sabe Su Señoría, se echa la cul-

pa de esta situación a otras causas, a falta de material, a falta de instalaciones, etc.

El señor **Silva Somarriva**.—Se pudieron haber tomado muchas otras medidas para evitar esta situación ántes de alzar en globo las tarifas de los Ferrocarriles.

Sabemos también que este déficit se ha producido en su mayor parte, debido a los altos precios que ha alcanzado el carbon.

No se ha puesto una contribución a las empresas que han obtenido utilidades enormes, de un setenta o mas por ciento con motivo de la guerra, y se ha ido derecho la alza de las tarifas, sin imponerle una contribución a los productores de carbon. Esto se ha hecho en todas partes; pero no se ha hecho en Chile, en donde la agricultura tendrá que pagar el alza de las tarifas.

A las industrias beneficiadas con la guerra y que no contribuyen al sostenimiento de los gastos públicos, sino que con las contribuciones fijadas para épocas normales, a las que son causa del déficit de la Empresa, no les dice el Gobierno: ustedes deben contribuir con una pequeña contribución extraordinaria. Era mas fácil gravar a los pasajeros de primera, segunda y tercera clase con un alza de tarifas: esto solo se hace en Chile, donde se busca el camino mas sencillo, imponiéndole un gravámen a los que no tienen amparo y no pueden hacer oír su voz. Porque no son los pasajeros de primera clase los que se van a sentir mas afectados con esta alza de tarifas: son los de la clase media y la clase pobre los mas afectados; especialmente éstos últimos que viajan con un par de pollos y unos cuantos quesillos que van a vender a las ciudades, a fin de proveer a su subsistencia, y éstos son los que mas viajan y por consiguiente a quienes mas afecta el alza de los pasajes.

En vez de imponer una contribución a las empresas carboníferas, se van a alzar las tarifas.

Propongo, desde luego, que el alza no rijá para los pasajes de segunda y tercera clases, y para la carga de sexta y sétima, y enviaré la indicación a la Mesa al terminar mis observaciones.

Entro a tratar del empréstito de ochenta y nueve millones entregados a la Dirección de los Ferrocarriles del Estado; ¿qué seguridad nos da de que este empréstito va a ser servido con las entradas de los Ferrocarriles del Estado?

El servicio de esta deuda va a costar alrededor de cinco millones cuatrocientos mil pesos oro, y ¿van a producir los Ferrocarrili-

les del Estado utilidades por cinco millones cuatrocientos mil pesos oro al año para servir los intereses y amortizacion de este empréstito, o van a acudir dentro de poco al señor Ministro de Hacienda, para decirle que el Gobierno le preste esa suma de dinero para poder servir esa deuda? Porque al fin y al cabo, esa viene a ser una deuda de la nacion, porque por mas que los Ferrocarriles sean entregados a una empresa autónoma, siempre pertenecen al Estado. De manera que si la empresa no puede servir su deuda, será el presupuesto de la nacion el que tenga que consultar esa partida de gastos.

Porque yo no creo que con esta alza de 20 por ciento de las tarifas se va a servir este déficit. Vendrán a renglon seguido los nuevos gastos ocasionados por el aumento de la planta de empleados, etc., y este 20 por ciento será consumido por este rodaje inútil de empleos sin objeto práctico, de manera que el dinero no va a alcanzar para

servir el empréstito. Y mientras tanto, nuestra deuda pública en oro sube de seiscientos setenta y cinco millones de pesos de 18 peniques.

En consecuencia, no creo que en los momentos actuales sea prudente que, así no mas de ligeras, vayamos a autorizar la contraccion de este empréstito.

Y todavía mas: ¿Quién nos va a prestar esa suma? Dicen que Estados Unidos, y como nosotros tenemos allá nuestros fondos de conversion, ganando el tres por ciento, resulta que nos van a prestar nuestra misma plata al cinco por ciento. Tráiganse primero los fondos de conversion y despues veremos lo que se pueda hacer.

Como ha llegado la hora, quedaré con la palabra para la sesion de las 4, a fin de analizar el informe de minoría.

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

—Se levantó la sesion.