

966822  
c.3

7-11

# OBSERVACIONES

QUE LA

ADMINISTRACION DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Hace al Memorándum presentado por el señor Diputado

Don MALAQUIAS CONCHA

A LA

Comision Mista de Presupuestos



~~~~~

11

**Santiago**

IMPRESA, LIT I ENC. DE LOS FF. CC. DEL ESTADO

—  
1904



39343

OBSERVACIONES QUE LA ADMINISTRACION DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO HACE AL MEMORÁNDUM PRESENTADO POR EL DIPUTADO DON MALAQUÍAS CONCHA A LA COMISION MISTA DE PRESUPUESTOS.

## DIRECCION JENERAL

### 1.º i 2.º.—Sueldos del personal de Secretaría.

Se propone la reduccion del personal i de sus sueldos sin espresar fundamento alguno, sin conocer el servicio que estos empleados prestan, ni el trabajo que corre a cargo de esta oficina. Hai jefes de estacion que ganan \$ 1,000 al año, se dice; luego los sueldos de oficiales de Secretaría de la Direccion Jeneral son excesivos. La consecuencia no procede; son servicios de distinto orden. Con el mismo fundamento podríamos decir que los jefes de 5.<sup>a</sup> clase están mal remunerados i que por lo tanto debe aumentárseles el sueldo, i esto es precisamente lo exacto.

El procedimiento para averiguar si la renta corresponde al empleo es conocer la labor que el que lo sirva está llamado a desempeñar i eso no lo ha tenido presente el señor Diputado.

Este personal i la remuneracion de que goza se estableció en virtud del acuerdo de 24 de febrero de 1902, tomado por el Consejo a peticion de don Omer Huet, que en aquella fecha servía el cargo de Director Jeneral. Para adoptar esa resolucion se tuvo en cuenta que poco ántes se habían suprimido tres cargos en esta oficina, que el trabajo iba en aumento, lo que hacía necesario un mayor número de horas de asistencia diaria para el resto del personal. Las personas que pudieron imponerse del movimiento de la Secretaría i juzgar en vista de él la renta que debía asignarse a los empleados que lo atendían, estimaron

justos esos sueldos i proporcionados al servicio; el señor Concha sin imponerse previamente de estos detalles propone sin embargo la disminucion de esos sueldos.

Desde el año 1902 hasta ahora, ha aumentado el trabajo, por el incremento natural del tráfico i por la atencion de nuevas líneas entregadas al servicio; sin embargo el personal no ha sufrido modificacion ni en su número ni en sus sueldos.

La renta del Pro-secretario era ya en 1889 de \$ 2,760. Ahora, despues de quince años, tiempo durante el cual se ha cuadruplicado el movimiento, se cree equitativo reducir ese sueldo a \$ 2,600, no obstante de que la Direccion Jeneral, el Consejo de Ferrocarriles i el Ministerio, es decir, aquellos que por la Lei de Administracion i por la naturaleza misma del asunto son los llamados a apreciar la importancia de un empleo i el sueldo que debe asignársele, resolvieron, en el año 1900, que los servicios del Pro-secretario debían remunerarse con \$ 3,600 anuales. Que el secretario de la Direccion goza sólo de \$ 3,000, es cierto; pero esta situacion proviene de que la lei que fijó este sueldo tiene ya 20 años de existencia, i no se puede tomar como base la renta que para este cargo se fijó entónces en pesos de 36d para pensar que ese sueldo corresponde a las circunstancias actuales en moneda de 16 1/2d.

Para formarse una idea del trabajo que durante el año deben ejecutar los empleados de Secretaría basta tener a la vista los siguientes datos, relativos al año de 1903.

Se despacharon por esta oficina durante ese año:

- 4,100 Decretos
- 5,622 Notas
- 300 Informes al Supremo Gobierno
- 1,400 Cartas oficiales del Director Jeneral sobre asuntos del servicio.
- 1,200 Cartas del Secretario
- 100 Cartas al Estranjero, i
- 300 Telegramas.

Pasaron en ese mismo tiempo al archivo de la Direccion Jeneral 7,811 expedientes, sobre los cuales recayó resolucion administrativa.

En las 5,622 notas u oficios enviados por la Direccion Jeneral debe tenerse en cuenta que muchos de ellos van dirigidos a dos o tres Departamentos, aparte de que algunos son tambien remitidos a los Ferrocarriles del Norte i de Valdivia; de manera que un mismo oficio representa

como término medio el despacho de tres piezas, lo que en realidad eleva su número a más de 16,000. I todo este trabajo se realiza por los empleados de Secretaría sin descuidar la atención de un público numeroso que cotidianamente acude a la oficina con motivo de los múltiples asuntos que se relacionan con el Ferrocarril.

Si el señor Concha se hubiera impuesto de estos datos es indudable que no pretendería reducir los sueldos de un personal que tiene a su cargo labores de tanta magnitud.

### **3.º—Inspectores de la Direccion Jeneral que deben prestar sus servicios en otros departamentos**

Considera el señor Concha inútiles o de dudosa utilidad los empleados dependientes de la Direccion Jeneral que ejercen funciones inspectivas.

Parece que en este número comprende a los siguientes:

Dos Inspectores de la Direccion Jeneral para el servicio de la línea;

Un Inspector encargado del cumplimiento de los contratos de carbon i de maderas; i

Un encargado de la recepcion del carbon.

Sin embargo no propone la supresion de estos cargos, sino simplemente su traslacion a otros Departamentos.

Por de pronto, esta medida así aplicada no traería por consecuencia una reduccion en los gastos. Su alcance entónces no puede ser otro que el de una disposicion administrativa de carácter interno, que, a juicio del señor Concha, produciría talvez benéficos resultados para el servicio. No se objeta la existencia de estos empleos, sino únicamente su dependencia inmediata de la Direccion Jeneral.

Las razones que el señor Concha tenga para pensar de esta manera no se espresan. No pueden tomarse como tales, la simple afirmacion de que estos funcionarios «deben corresponder, dentro de un buen réjimen administrativo, a las reparticiones de la Empresa». En cambio, la Administracion de Ferrocarriles ha tenido sobrados motivos para establecer estos cargos bajo la directa dependencia de la Direccion Jeneral.

La Lei de Administracion de Ferrocarriles encomienda al Director Jeneral la supervijilancia en todos los ramos de la Empresa; esta atribucion, en la mayoría de los casos, no puede ejercitarla personalmente por la naturaleza de las funciones que está llamado a desempeñar. Los detalles del servicio deben estudiarse en los trenes, estaciones i oficinas; i el Director Jeneral no dispone del tiempo suficiente para recorrer constantemente la línea en todos sentidos con el objeto de conocer sus

detalles. Es preciso, pues, que para este fin tenga empleados auxiliares que le puedan suministrar los antecedentes indispensables para ejercer debidamente esa supervijilancia. No sería propio servirse de los empleados de otro Departamento, pues éstos deben ser fiscalizados tambien por la Direccion Jeneral, de manera que en tal caso ese personal se fiscalizaría a sí mismo. Además, no debe olvidarse que bajo la inmediata dependencia de la Direccion Jeneral se administran las líneas de Chañaral, Huasco, Coquimbo i Valdivia; i con frecuencia es necesario enviar Inspectores en visita a esos Ferrocarriles para que informen sobre las condiciones en que se encuentran i adoptar en seguida las resoluciones del caso. Estos son los fundamentos que justifican la existencia de esos cargos; si tales servicios merecen observacion debía ser precisamente en sentido contrario al espresado por el señor Concha, es decir, que ese personal es insuficiente i convendría completarlo con un Inspector para cada Departamento.

Así la accion de la Administracion sería más eficaz. Por ahora con los elementos existentes, sólo puede atenderse a la fiscalizacion de los importantes contratos de carbon i de maderas que suman al año millones de pesos, i a la inspeccion jeneral del servicio en dos mil kilómetros de línea; i todo con solo cuatro empleados. No parece, pues, que su número sea excesivo.

#### 4.º—Gratificaciones para arriendo de casa

Son de dos clases: las que se conceden a los empleados de lei i a los de contrata i jornal.

Prescindiendo de las primeras, sobre las cuales ni el Director Jeneral ni los Directores de Departamento tienen nada que esponer ya que se trata de una observacion que afecta a su situacion personal, se tratará en este Memorándum únicamente de las últimas.

Pide el señor Concha la supresion de estas asignaciones, que califica de medios prohibidos para aumentar los sueldos i que no permiten darse cuenta exacta de la remuneracion total que perciben los diversos empleados. No es razonable afirmar esto último por el hecho de aparecer en el Presupuesto dos partidas para un mismo empleado: una que indica el sueldo i otra la gratificacion para casa. No es difícil sumarlas cuando se consignan, como se hace nominativamente para cada empleo. Objeciones de esta especie carecen de importancia.

En cuanto a la aseveracion de que estas asignaciones son un medio prohibido para aumentar los sueldos, tampoco tiene fundamento alguno

legal. Veinte años tiene de existencia la lei de Administracion de Ferrocarriles i siempre se ha concedido a los empleados remuneracion en esta forma, porque tienen perfecta cabida dentro de las disposiciones legales que facultan al Consejo Directivo para determinar con aprobacion del Ministerio, no sólo el número de los empleados sino tambien la remuneracion que cada uno de ellos deba percibir, las condiciones o bases con arreglo a las cuales deben prestar sus servicios. La Administracion de los Ferrocarriles está autorizada por la lei de 4 de enero de 1884 para aumentar o disminuir como lo estime conveniente el número i renta de los empleados de la Empresa; i mientras esa lei esté vijente, no puede calificarse como de medio prohibido el aumentar sueldos en cualquier forma. Esta interpretacion concuerda con el procedimiento constante del Tribunal de Cuentas, que es la autoridad llamada a representar al Ejecutivo la ilegalidad de un decreto; nunca ese Tribunal ha desconocido esa facultad que confiere a la Administracion la Lei de Ferrocarriles. En todo tiempo ha tomado razon de los decretos supremos que acuerdan las gratificaciones para casa sin observacion alguna, i al examinar las cuentas no ha hecho reparos sobre el particular.

Establecida la legalidad de esas subvenciones, veamos si son o no convenientes. Por ejemplo, son muchos los maquinistas, fogoneros i conductores que perciben cierta suma mensual para arrendamiento de casa. ¿Cuál es el fundamento? La justicia que existe en premiar a los buenos servidores de la Empresa. Hace diez años creyó equitativo el Consejo de Ferrocarriles, establecer una remuneracion especial en favor de los empleados que hubieren cumplido cierto número de años de servicios. Esa remuneracion fué fijada en la siguiente forma: los conductores, maquinistas i fogoneros tendrán derecho a percibir veinte pesos mensuales para arriendo de casa, despues de veinte años de servicios; treinta pesos despues de veinticinco años de servicios i cuarenta pesos despues de treinta años. Desde entónces, sin escepcion, se ha concedido esa suma al que acredite de un modo fehaciente que ha enterado ese tiempo. El carácter de esa subvencion es el de un premio, que por lo mismo debe figurar en el presupuesto aparte del sueldo. ¿Sería justo suprimirla?

No entraremos al exámen de los fundamentos que tienen las gratificaciones para casa concedidas a los jefes de estacion, inspectores de trenes i estaciones, etc. En unos casos, porque la Empresa está obligada a proporcionar al empleado casa-habitacion i no dispone de una de su propiedad para el objeto, en otros por los años de servicio, i

siempre por razones especiales que el Consejo Directivo i el Ministerio del ramo aprecian, se acuerda remunerar en esta forma a algunos empleados. No siendo, por lo demas, ilegales, podría objetarse únicamente su conveniencia; i esta es natural que la califique con mejor acierto la Administracion del servicio i el Supremo Gobierno.

**5.º—Supresion de las partidas de viáticos, útiles, enseres i muebles, aumentos de sueldos, creacion de nuevos empleos e imprevistos.**

De lo espuesto anteriormente se desprende que es necesaria la partida de viáticos, porque dependiendo de la Direccion empleados que constantemente se hallan en visita en algun punto de la línea, es claro que debe abonarse a éstos un viático, que por lo demas es bastante reducido si se le compara con el de que gozan los empleados públicos de otros servicios. No son excesivos tres mil pesos para atender con ellos a los viáticos de los Inspectores, de los miembros de la Junta de Reclamos, que por las funciones que desempeñan, están obligados a salir frecuentemente del lugar de su residencia para averiguar la responsabilidad del personal i de la Empresa en los reclamos que se presentan a la oficina; del personal del servicio médico, etc.

Tampoco hai razon para suprimir la partida de muebles, enseres i útiles; ninguna oficina puede prescindir de ellos, mucho ménos la Direccion Jeneral, que por ser la primera del Ferrocarril, debe hallarse instalada con alguna decencia i comodidad. Actualmente está mui léjos de ser una oficina de lujo; apénas si se puede estimar como una modesta medianía, tanto por el local de que dispone como por los útiles i enseres de servicio.

Las sumas consultadas para aumentos de sueldos i creacion de nuevos empleos, tambien son indispensables. Hai en la Empresa sueldos irrisorios como los de los palanqueros con \$ 40 mensuales, los de los ayudantes de bodegas con \$ 66, los de los conductores i ayudantes de trenes, etc. La Administracion está persuadida de que los servicios que prestan esos empleados son acreedores a una remuneracion mayor. En la imposibilidad de acordar de una sola vez el aumento de sueldo que exige lo situacion de muchos de sus empleados, porque para ello sería necesario disponer de una suma bastante crecida, se ha limitado a consignar anualmente en su presupuesto una pequeña cantidad para mejorar con ella la condicion de los más necesitados i paulatinamente regularizar la de todo el personal. No puede exigirse a los empleados

que dediquen todo su tiempo al servicio, si la Empresa no les da, por lo ménos, lo indispensable para la subsistencia, i por ahora, son numerosos los que reciben una renta insuficiente aun para el sustento de sus familias.

La creacion de nuevos empleos, es facultad, como queda ya dicho, que corresponde a la Administracion, con arreglo a lo establecido en la lei de 4 de enero de 1884. El desarrollo natural de los servicios de transporte hace necesario un proporcional aumento en los empleados. Mientras mayor sea el tráfico, mayor tambien tiene que ser el número de personas encargadas de atenderlo. Constantemente se establecen nuevas estaciones o paraderos que no pueden prestar servicios si no se les dota del personal correspondiente, de jefe, boletero, telegrafista, bodeguero, cambiadores i guardas. Por supuesto que las personas designadas para estos cargos, no han de servirlos gratuitamente; hai necesidad de pagarles un sueldo con cargo a alguna de las partidas del presupuesto. Para estos casos se consulta la cantidad destinada a creacion de nuevos empleos.

Con referencia a la partida de Imprevistos, el señor Concha se limita a pedir que pase a Gastos Variables Jenerales. Probablemente tendrá el señor Diputado motivos especiales para proponer esta traslacion, aun cuando no se divisa inconveniente para que se mantenga donde se encuentra. En todo caso, esta observacion es de carácter secundario, no influye en los gastos; es simplemente una cuestion de palabras o mejor dicho de ubicacion de una partida. Para la Administracion es indiferente que esta cantidad se consulte al principio o al fin del presupuesto. Lo esencial es que se conceda, porque en una Empresa de este carácter, que tiene \$ 16.000,000 de gastos previstos, es fácil suponer que tendrá un uno por ciento, como mínimum, de imprevistos. Es una proporcion irrisoria.

### 5.º— Junta de Reclamos

La Junta de Reclamos, no cuesta \$ 30,000 como se dice: sólo importa \$ 18,880.

#### SERVICIO AL PÚBLICO

El año 1893, cuando aun no existía la Junta, el servicio de reclamaciones lo hacían los Inspectores de Seccion.

Puede verse cómo se serviría al público, sabiendo que, al establecerse la Junta de Reclamaciones, se recibieron por ella 3,582 expedientes sin fallar.

En 31 de diciembre de 1903 las reclamaciones en tramitación fueron sólo 150, es decir 3,432 menos.

Salvo casos excepcionales, la tramitación i fallo de un expediente demora en la Junta de 30 a 60 días. Antes de la fecha se demoraba de tres meses a un año.

En la actualidad, las devoluciones de fletes, demoran de 8 a 20 días; esto último, como excepción, pues jeneralmente se fallan i mandan pagar, dentro de la semana en que se presentan.

#### VENTAJAS PARA LA EMPRESA

Durante el año 1893 se interpusieron en las tres secciones de la línea 4,000 reclamaciones más o menos. En el año de 1903 sólo se instauraron 1,432 reclamaciones.

El valor cobrado por el público a la Empresa, en el año 1903, fué de \$ 150,574.74.

Se mandó pagar en el mismo año por este mismo capítulo la cantidad de \$ 55,049.40, es decir \$ 95,525.34 menos que lo cobrado.

Debe tomarse en cuenta, que de esta suma la Empresa ha pagado en realidad sólo unos \$ 20,000 más o menos, pues el resto se ha descontado rigurosamente a los empleados responsables.

La creación de la Junta suprimió en la Inspección el servicio de seis empleados con sueldo de mil a dos mil pesos anuales i sobre todo quitó a los Inspectores de Sección la atención especial de este servicio, que perjudicaba altamente las labores del tráfico, única a que los Inspectores deben dedicarse.

#### LABOR DE LA JUNTA

La tramitación de las 1,432 reclamaciones entabladas en el año 1903 se hizo enviando a los empleados tres mil novecientos cincuenta i tres interrogatorios; se fallaron por la Junta 1,402 reclamaciones por pérdidas o averías i trescientas siete por fletes i bodegajes, con un valor estos últimos de \$ 10,974.16.

Se enviaron al Consejo Directivo 185 reconsideraciones; se pidió la suspensión de cinco empleados, la separación de dos.

Ha pasado al Honorable Consejo Directivo más de 16 informes pidiendo aclaraciones o innovaciones en los reglamentos i tarifas de carga i si se consulta al Abogado de la Empresa, éste indicará la ayuda eficaz de esta Junta en la defensa de los juicios.

No está demas recordar que de las 1,432 reclamaciones sólo cinco se han traducido en juicios contra la Empresa.

No es pues inútil la existencia de esta oficina; su mantenimiento se impone. El gasto que representa queda compensado con las economías que reporta, defendiendo bien los intereses de la Empresa. El procedimiento que insinúa el señor Concha de pedir informe al Abogado, previa la tramitación correspondiente, para que la reclamación sea en seguida fallada por el Consejo, es impracticable, porque ni el Abogado tendría tiempo para despachar, aparte de sus ocupaciones ordinarias, mil quinientos informes anuales, más o menos, que es el número de reclamaciones que se entablan aproximadamente contra la Empresa, ni habría reducción apreciable en los gastos que exigiría el servicio de preparar los antecedentes e informes necesarios para el estudio i resolución de cada reclamo. Estas funciones que hoy día desempeña la Junta, quedarían a cargo de otros empleados a los cuales habría también que remunerar; i entónces el nuevo procedimiento no tendría otro resultado que el suprimir el título de Oficina de Reclamos, permaneciendo de un modo u otro su personal. No se obtendría por este medio ni economías para la Empresa, ni facilidades para la tramitación.

### 7.º—Supresión del Servicio Médico

Al proponer esta idea se funda el señor Concha en que los empleados i operarios no reciben ventaja alguna de este servicio por el cual pagan veinte centavos semanales; en que en los casos de accidentes los doctores de la Empresa no atienden oportunamente a los heridos, los cuales se curan en la estación más próxima o en los hospitales de la estación de término, i en que se invierten inútilmente en este objeto \$ 21,500 anuales.

Antes que todo conviene rectificar un punto: el de la suma con que los empleados contribuyen a su mantenimiento. No son veinte centavos semanales sino mensuales, para los que ganan sueldo inferior a cincuenta pesos; i cuarenta centavos al mes para los que tienen señalada una renta superior. Así lo establece el decreto supremo Núm. 465 de 9 de abril de 1895 que aprobó el Reglamento por el cual se rige este servicio. Parece que una suma tan insignificante no puede considerarse como una exacción, desde que ella le da derecho a cualquier empleado para tener en caso de enfermedad o de accidente, asistencia médica gratuita i en igual forma las medicinas que su curación requiera, i todo con un desembolso de veinte centavos o de cuarenta centavos al

mes. Con los medicamentos que se le suministraren una sola vez en el año queda compensado sobradamente el gasto. Hai por consiguiente una ventaja de importancia para los empleados.

En la forma en que está organizado el servicio médico, equivale a una sociedad de socorros mútuos o bien a una cooperativa para casos de enfermedad. La Empresa administra esta sociedad i contribuye a los gastos con determinadas sumas anualmente. No sería justo privar al personal de los beneficios de esta institucion cuando su mantenimiento impone sacrificios apénas apreciables i sus resultados son de mucha importancia.

Se critica la falta de oportunidad en los ausilios que el personal del servicio médico debe prestar a los heridos en caso de accidentes; se dice que éstos no son atendidos inmediatamente por los doctores de la Empresa i que las primeras curaciones se practican en la estacion más próxima por personas ajenas al Ferrocarril. Es natural que así suceda a veces porque el personal de este servicio no recibe aviso previo del lugar en que va a ocurrir el accidente i por lo tanto no puede el doctor estar esperando en un punto dado que se produzca el siniestro para atender inmediatamente a los heridos que resulten. En algunas de las memorias de la Direccion Jeneral se demuestra la utilidad que el servicio médico presta a los empleados. En 1902 el número de enfermos atendidos en la 1.<sup>a</sup> Seccion ascendió a 4,010; el de heridos en actos del servicio a 409. La atencion de estos últimos hizo necesarias 4,695 curaciones.

En Talca, el número de enfermos atendidos fué de 2,125, incluyendo 265 heridos i contusos. Las consultas i curaciones ascendieron a 6,128.

En Concepcion tuvo el servicio médico, en el mismo año, el siguiente trabajo:

|                                         |       |
|-----------------------------------------|-------|
| Total de enfermos atendidos.....        | 2,225 |
| Heridos i contusos .....                | 192   |
| Curaciones .....                        | 3,006 |
| Recetas i prescripciones .....          | 5,750 |
| Informes sanitarios i de licencias..... | 1,424 |

En Santiago se atendieron 4,504 enfermos, 800 heridos en actos del servicio, se practicaron 456 reconocimientos profesionales, se despacharon 12,464 recetas i se hicieron 2,932 curaciones.

Si se suprimiera el servicio médico, como lo desea el señor Concha, ¿quién atendería a los enfermos i heridos? ¿quién pagaría los gastos?

En dos pesos cuarenta centavos al año se aumentaría la renta de los empleados inferiores; i por entregarles esta suma ínfima, ¿habría conveniencia en privarlos de la asistencia médica gratuita?

## DEPARTAMENTO DE CONTABILIDAD

El sueldo que fija el presupuesto al Secretario de la Direccion de Contabilidad es de \$ 3,500, con el carácter de empleado a contrata i sin ninguna otra remuneracion.

El Secretario de la Direccion Jeneral, que es empleado de lei, gana \$ 3,000; pero ademas tiene \$ 1,000 para asignacion de casa. No hai que olvidar que este sueldo fué fijado por la lei de 1884, hace veinte años, i que no ha sido reformada en este punto.

Nada hai que observar a los sueldos que el proyecto del señor Concha asigna para algunos de los empleados de la Secretaria; pero no puede aceptarse la supresion de otros que solicita, porque todos son indispensables.

El ausiliar de Sub-inspectores tampoco debe ser suprimido. Dado el carácter de aquellos empleados, que constantemente hai necesidad de movilizar, se hace indispensable un ausiliar o ayudante que lleve el archivo de dicha oficina i haga las copias i trascripciones que requiere el servicio.

Los encargados del Escalafon deben anotar la movilizacion del personal de los ferrocarriles, formar hojas de servicios de un personal que no baja de dos mil empleados, haciendo anotaciones mensuales de los premios, castigos, etc., i demas observaciones que los jefes de cada Departamento hagan respecto de ellos. Estas hojas de servicios deben acompañarse al Ministerio para el nombramiento de cualquier empleado. Léjos, pues, de suprimir este personal, casi sería necesario aumentarlo, dada la labor que le corresponde desempeñar.

Los imputadores del presupuesto fiscal, como su denominacion lo indica, están encargados de anotar todos los pagos de los diversos Departamentos a medida que éstos se orijinan, de suerte que las anotaciones que deben efectuar son diarias i mui numerosas, por lo cual sería absolutamente imposible que un solo empleado las practicara.

Las refrendaciones e imputaciones de gastos por el tiempo que va corrido del presente año ascienden a 34,540, hasta el día 8 del actual, cifra que demuestra claramente el excesivo movimiento de dicha oficina i lo insuficiente que sería un solo empleado para atender ese trabajo.

Las subvenciones para casa han sido ya tratadas anteriormente.

La economía en los viáticos que se propone no estaría autorizada por razon alguna de buen servicio; por el contrario, destinados éstos a los empleados fiscalizadores que en razon de sus propias funciones necesitan constantemente estar en movimiento, es un deber de la Administracion mantener dichos viáticos en toda su cuantía, tal como se consultan en el Presupuesto de la Nacion. Son, por lo demas, bastante exiguos.

Las esperiencias adquiridas en lo relacionado con el Taller de Boleto, como lo espresa el señor Concha, acentúan precisamente la necesidad de procurar que no se disminuyan las rentas de su personal, ni se haga economías en la adquisicion de maquinarias i demas elementos indispensables para que el taller llene las exigencias del servicio, pues el éxito de su control depende de la renovacion constante de los dibujos en los cartones i de los sellos i contrasellos especiales que sean necesarios. El sistema de boletos ordinarios i sencillos es el sistema universal.

No sería ademas dable confiar a litografias e imprentas estrañas a la Empresa, la impresion o provision de los boletos de pasajes; porque aparte de significar esto un considerable mayor gasto, aumentarían los peligros que ahora se quiere evitar, por cuanto no podrían hacerse con la rapidez debida las alteraciones en los boletos i las contraseñas que muchas veces aconseja la práctica. Anteriormente había este sistema i se abandonó precisamente por haberse palpado los peligros a que se alude.

El papel de los empleados de la Contaduría, es el de la fiscalizacion de las entradas de la Empresa, por consiguiente tiene que ser un personal idóneo, suficiente i bien rentado.

Las supresiones que se proponen de algunos de estos empleados, perturbarían la buena marcha de esa oficina, la que por el contrario necesita aun de mayor personal para su correcto funcionamiento, como se ha hecho ver últimamente con motivo de los fraudes de la boletería.

Las necesidades del servicio han exigido que paulatinamente se haya ido aumentando el personal de esta oficina. Actualmente, aun es deficiente el personal con que cuenta i no sería posible que marchara quitándole catorce empleados. Sería reducirlo al personal que tenia muchos años atras; miéntras tanto los trabajos han aumentado considerablemente, de tal modo que no guardan proporcion con los elementos de que se dispone.

La Imprenta de los Ferrocarriles del Estado, léjos de ser gravosa, ha traído manifiestas economías para la Empresa, las que aumentarían a

medida que se uniformen los libros, libretos i demas formularios actualmente en uso, trabajo en que se encuentra empeñado este Departamento.

Por consiguiente, la partida consultada en el Presupuesto para esta oficina no debe ser alterada, ya que dicha partida es la misma del año anterior i mui inferior a las del tiempo en que no existía el taller, no obstante las mayores exigencias que cada año impone el servicio.

Las siguientes líneas resúmen los trabajos hechos en la Imprenta durante el año 1903, que se han valorizado, como se comprende fácilmente, en un precio mui reducido.

|                                                                                                                                                                                                                                      |    |            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|------------|
| LIBROS de contabilidad, almacenes, para el servicio de contadurías, estaciones, bodegas, etc., se hicieron 5,111, con un total de 1.756,988 páginas, lo que da más o ménos 350 pájs. para cada libro. Precio por cada uno \$ 10..... | \$ | 51,110 00  |
| COPIADORES de planillas de pago, estados, oficios, guías etc., etc.: 4,738. A \$ 3 cada uno.....                                                                                                                                     |    | 14,214 00  |
| LIBRETOS: 63,699, con un total de 6.633,600 hojas. A \$ 0.50 cada uno.....                                                                                                                                                           |    | 31,849 50  |
| LIBRETAS: 26,980, con 100 hojas cada una. A \$ 0.20 c/u.                                                                                                                                                                             |    | 5,396 00   |
| BLOCKS: 34,940, con un total de 2.797,091 hojas. Lo que da más o ménos 80 hojas por block. A \$ 0.40 c/u.                                                                                                                            |    | 13,976 00  |
| LEGAJOS: 20,641 con un total de 970,237 hojas. A \$ 0.25 cada uno.....                                                                                                                                                               |    | 5,160 25   |
| ESTADOS de boletos: 151,330, en legajos de 35 hojas. A \$ 25 el mil.....                                                                                                                                                             |    | 3,783 25   |
| RESMAS de papel de oficio: 1,171, con un total 468,400 pliegos. A \$ 3 cada una.....                                                                                                                                                 |    | 3,513 00   |
| SOBRES de carta: 344,750. A \$ 4 el mil.....                                                                                                                                                                                         |    | 1,379 00   |
| Id. de oficio: 204,400. A \$ 10 el mil.....                                                                                                                                                                                          |    | 2,044 00   |
| Id. de correspondencia diaria: 54,800. A \$ 20 el mil                                                                                                                                                                                |    | 1,096 00   |
| TIMBRES de goma: 241. A \$ 0.50 cada uno.....                                                                                                                                                                                        |    | 120 50     |
| ARCHIVADORES: 293 con sus respectivos índices. A \$ 2 cada uno.....                                                                                                                                                                  |    | 586 00     |
| IMPRESIONES sueltas, estados, formularios, etc., ascienden a la cantidad de 6.735,953 ejemplares. A \$ 0.015 cada uno.....                                                                                                           |    | 101,039 29 |
| LIBROS «Boletín de Servicio» (641 páginas i cuadros); «Memoria» (373 páginas); i «Cuadros Estadísticos» de la Memoria (514 páginas sólo de cuadros).....                                                                             |    | 6,000 00   |
| TOTAL.....                                                                                                                                                                                                                           | \$ | 241,266 79 |

Hé aquí un cuadro comparativo de los trabajos de los dos últimos años:

| TRABAJOS                   | 1902      | 1903      | Diferencia |
|----------------------------|-----------|-----------|------------|
| Libros .....               | 3,328     | 5,111     | 1,783      |
| Copiadores .....           | 3,205     | 4,738     | 1,533      |
| Libretos.....              | 47,313    | 63,699    | 16,386     |
| Libretas.....              | 17,013    | 26,980    | 9,967      |
| Blocks.....                | 28,728    | 34,940    | 6,212      |
| Legajos .....              | 17,953    | 20,641    | 2,688      |
| Impresiones sueltas .....  | 5.240,372 | 6.735,953 | 1.495,581  |
| Resmas papel oficio .....  | 943       | 1,171     | 228        |
| Estados de boletos .....   | 124,845   | 151,330   | 26,485     |
| Sobres de carta.....       | 334,900   | 344,750   | 9,850      |
| Id. de oficio .....        | 195,600   | 204,400   | 8,800      |
| Id. correspondencia diaria | 48,000    | 54,800    | 6,800      |
| Timbres .....              | 882       | 241       | —641       |
| Archivadores.....          | 258       | 293       | 35         |

Gastado en libros, libretos, papel rayado i sin rayar, impresiones, etc., ántes de la instalacion de la Imprenta:

|            |            |
|------------|------------|
| 1893 ..... | \$ 109,600 |
| 1894 ..... | 120,000    |
| 1895 ..... | 130,000    |
| 1896 ..... | 140,000    |

Gastado en libros, libretos, papel rayado i sin rayar, impresiones, etc., despues de la instalacion del Taller de Imprenta:

|            |                        |
|------------|------------------------|
| 1897 ..... | \$ 90,600              |
| 1898 ..... | 76,100                 |
| 1899 ..... | 70,000                 |
| 1900 ..... | 90,500                 |
| 1901 ..... | 101,400                |
| 1902 ..... | 109,450                |
| 1903 ..... | 97,440                 |
| 1904 ..... | 111,800 (presupuestos) |

Finalmente, debe tenerse mui presente que los empleados de Ferrocarriles no gozan como los de la Aduana, que han servido de base de comparacion al señor Concha para pedir las reducciones de sueldo que consulta su Memorándum, ni de jubilacion ni de gratificaciones anuales, que para todos ellos llegan al 30% de sus sueldos.

## DEPARTAMENTO DE LA VÍA I EDIFICIOS

Ante todo debe espresarse que ha sido norma invariable observar en todo lo relativo al Departamento de la Vía la más severa economía, tanto bajo el punto de vista de la conservacion i renovacion de la vía i sus dependencias como del personal ocupado en ella.

Así, en los ferrocarriles europeos de una intensidad de tráfico medio se considera que para la debida conservacion de la vía deben ejecutarse los siguientes desembolsos por año i por cada kilómetro de vía:

|                                               |                  |
|-----------------------------------------------|------------------|
| Conservacion i supervijilancia, francos ..... | 2,500            |
| Trabajos de mejoras.. .....                   | 300              |
|                                               | 2,800, es decir, |

\$ 1,620 de nuestra moneda.

Si se aplica este coeficiente, que es más bien bajo por las condiciones especiales de nuestros ferrocarriles, a los 1,850 kilómetros de que se compone la Red Central con sus desvíos, resulta que debería invertirse anualmente la suma de \$ 2.997,000.00 en la conservacion de la Red Central.

Como el presupuesto total del Departamento para el presente año alcanza a \$ 2.677,640.00 i el proyecto de presupuesto aprobado por el Consejo para el año próximo es de \$ 3.050,968.00, puede notarse que son comparables a lo que se invierte anualmente en la sola conservacion de ferrocarriles de condiciones más favorables que los nuestros.

A los presupuestos indicados para la Red Central se ha llegado despues de introducir en ellos las mayores economías posibles, hasta postergar la renovacion de rieles i durmientes que ya han hecho su servicio i que si se les deja algun tiempo más podrían llegar a comprometer la seguridad del tráfico. Así, siendo la duracion media de los durmientes de siete años, es necesario renovar a lo ménos 300,000 durmientes por año, para lo cual debería presuponerse, siendo \$ 1.40 el costo medio de cada uno, la suma de \$ 420,000, miéntras que en el proyecto de presupuesto para 1905 se consulta solamente la suma total de \$ 280,000 i en el presupuesto de 1904 se consultaron sólo \$ 220,000.

Consideraciones análogas podrían hacerse valer sobre la necesidad urgente que hai en la renovacion de gran parte de la enrielladura de las líneas; así, tan sólo, el ramal de los Andes necesita la renovacion total de los rieles en 45 kilómetros de lonjitud, para lo cual debería presuponerse, a lo ménos, para ese solo trabajo, \$ 400,000, miéntras que en el proyecto de presupuesto no se ha consultado suma alguna con ese objeto, sino en la 1.<sup>a</sup> Seccion la suma de \$ 100,000 para la línea principal.

Por otra parte, el presupuesto destinado a la conservacion de las líneas de la Empresa, no es propiamente tal; porque las fuertes gradientes de algunas secciones, el gran número de obras de arte, de costo elevado, las condiciones tormentosas de nuestros ríos i los derrumbes ocasionados por las lluvias del invierno, hacen indispensables las reparaciones de obras que deberían considerarse más bien como obras nuevas de carácter imprevisto i que deberían ejecutarse tambien con fondos ajenos a la conservacion. A estas circunstancias debería agregarse aun el estado de construccion incompleta con que han ingresado a la Red Central los ferrocarriles construídos en los últimos años, los cuales para mantenerlos en regulares condiciones de explotacion exigen desembolsos considerables sin que proporcionalmente se hayan aumentado los presupuestos.

Con los mismos fondos destinados a la conservacion de las líneas se atiende tambien a la conservacion de los diversos edificios de las 195 estaciones existentes; en los cuales para mantener el mismo sistema de estricta economía sólo se ejecutan aquellas reparaciones indispensables para evitar su destruccion.

En cuanto al personal que tiene a su cargo los diversos servicios del Departamento, debe manifestarse igualmente que su número está en estricta relacion con las necesidades del servicio i que sus sueldos pueden estimarse como ajustados al carácter jeneral de economía que rije en el Departamento.

Por lo que respecta a las asignaciones para arriendo de casa, se tratará únicamente de los empleados a contrata. Como entre los empleados a contrata hai gran número que vive en habitaciones de propiedad de la Empresa, circunstancia que de una manera jeneral procuran todas las administraciones de ferrocarriles para tener su personal radicado en las cercanías del servicio, desde hace varios años se ha concedido asignacion especial con tal objeto a aquéllos que no gozan de ese beneficio i que por sus años de servicios i aptitudes se han hecho acreedores a ello, para equiparlos en condiciones análogas a los que habitan propiedades de la Empresa; siendo las asignaciones concedidas, inferiores a lo que en realidad pudiera corresponderles.

A pesar de que las observaciones precedentes bastarían para considerar como inaceptables las reducciones que el señor Malaquías Concha propone en su Memorándum, a continuacion se tratará separadamente de cada una de ellas i en el mismo orden que han sido propuestas.

### **Direccion de la Vía i Edificios**

Se propone reducir el sueldo del Secretario, de \$ 3,500 a \$ 3,000. Si se toma en cuenta el recargo de trabajo de la secretaría, i su reducido número de empleados, la responsabilidad inherente a su cargo i que la persona que sirve el empleo presta sus servicios desde hace 18 años a la Empresa, puede considerarse como de falta de equidad la supresion propuesta.

Se propone reducir a dos con \$ 5,000 i \$ 4,000 cada uno el número de cuatro Ingenieros de la Direccion.

El personal actual se compone del Ingeniero Central con \$ 3,000, que tiene a su cargo todo lo relativo a la revision de proyectos i estudios enviados a la Direccion, por lo cual debe considerarse este empleo como indispensable.

Ademas existe el personal de la oficina técnica compuesta de tres ingenieros, uno con \$ 6,000 i dos con \$ 4,000 cada uno. La creacion de este personal a contrata venía haciéndose sentir desde hace tiempo, hasta que en 1900 se estimó indispensable; teniendo desde entonces a su cargo el servicio especial de la confeccion de los proyectos de

puentes i la inspeccion i fiscalizacion de estas obras. Por la naturaleza de las funciones de este personal de preparacion especial, no sería posible reducir su número ni sus sueldos, ya que en el primer caso no podría satisfacer las necesidades del servicio i en el segundo no se compensaría debidamente a ingenieros especialistas en el delicado ramo de cálculos i construcciones de puentes.

La confeccion de los proyectos de puentes exige la subsistencia del tercer dibujante que se propone suprimir.

En cuanto a la supresion del ítem para muebles de la Direccion, debe tenerse presente que es necesario atender a la renovacion indispensable de lo existente en las oficinas de la Direccion i en las diversas oficinas de su dependencia establecidas en la línea, por lo cual es necesario su mantenimiento.

Respecto a la supresion de los viáticos del personal cuando viaja en comision del servicio, no debe aceptarse porque se encuentra justificado no sólo por la costumbre jeneral establecida en todas las oficinas públicas sino porque los actuales sueldos están establecidos tomándolos en consideracion, como tambien por la condicion especial de gran parte de los empleados que por motivos de sus funciones deben trasladarse frecuentemente de un punto a otro.

*Ingenieros de la 1.<sup>a</sup> Seccion.*—Se propone la supresion de dos ingenieros ayudantes.

Esta seccion consta de 301 kilómetros i sus servicios de conservacion i demas trabajos anexos se hace con tres ingenieros ayudantes, correspondiendo a cada uno la atencion de 100 kilómetros de línea, aproximadamente, que es lo que se estima como máximo en ferrocarriles bien organizados, por lo cual debe considerarse este personal como indispensable.

Los dos dibujantes existentes es el número necesario para el servicio de los ingenieros.

Se propone suprimir el tercer oficial de la Contaduría. Este empleado es indispensable porque el servicio de contaduría comprende todo lo relativo a formacion de planillas, pago de personal a contrata i a jornal que se ejecuta quincenalmente, movimiento de almacenes, compra, recibo i entrega de materiales, etc.

Se propone reducir los siguientes ítems:

|                        |           |   |           |
|------------------------|-----------|---|-----------|
| Cabos de cuadrillas de | \$ 33,000 | a | \$ 20,000 |
| Peones .....           | 200,700   | a | 100,000   |
| Sueldos a jornal.....  | 139,260   | a | 60,000    |
| Materiales .....       | 217,700   | a | 100,000   |

El total de estos ítems suman \$ 887,660, cuya inversion se encuentra justificada en vista de las consideraciones que se han hecho de una manera jeneral. El ítem relativo a materiales es tanto más indispensable mantenerlo cuanto que si se acepta la reduccion de la cantidad de \$ 100,000 que se indica, apénas alcanzaría para el pago de las mil toneladas de rieles que deben recibirse el año próximo, sin que pudiera atenderse a su colocacion ni a renovar un solo durmiente.

Ademas, debe tenerse presente que es precisamente esta seccion la que más atencion necesita, por cuanto sus condiciones de gradientes i curvas cerradas hacen más difícil.

La anexion del servicio del telégrafo a las cuadrillas de conservacion no sería conveniente para el buen servicio, por cuanto se necesita de un personal especial para su atencion, i que en gran parte de las líneas el público transita como camino público, pudiendo evitarse con dificultad los perjuicios ocasionados a las líneas telegráficas por los mal intencionados. Esta dificultad sería aun mayor si las cuadrillas de conservacion tuvieran a su cargo la vijilancia de ellas, ya que siempre están ocupadas en faenas de poca estension i a veces de estadías fijas por tiempo más o ménos largo.

Por estas circunstancias estimo que no puede aceptarse la fusion de estos servicios i la supresion del ítem relativo a los celadores.

*Injenieros de la 2.<sup>a</sup> Seccion.*—Las mismas consideraciones que se han hecho anteriormente para la 1.<sup>a</sup> Seccion pueden aducirse para considerar como inconveniente los ítems que se propone suprimir

Así, teniendo esta seccion una estension, con sus desvíos, de más de 642 kilómetros, está atendida por cinco injenieros ayudantes, teniendo cada uno de ellos, como término medio, 130 kilómetros a su cargo, siendo 100 el máximum jeneralmente aceptado.

Asimismo, si se aceptase la reduccion del ítem destinado a materiales a la suma de \$ 100,000, no podría llevarse a cabo gran parte de las obras necesarias para la conservacion, porque la sola suma de que podría disponerse, escasamente alcanzaría para la renovacion de los 100,000 durmientes que debe hacerse anualmente, sin que hubiera un sobrante para adquisicion de los demas materiales necesarios para la conservacion de la vía sino para las demas necesidades primordiales como ser: cierros, telégrafos, conservacion de edificios, etc.

En cuanto al ítem de celadores del telégrafo, pueden aducirse las mismas consideraciones que para la 1.<sup>a</sup> Seccion.

*Injenieros de la 3.<sup>a</sup> Seccion.*—Las consideraciones que se han hecho valer para mantener el presupuesto formado para las otras dos seccio-

nes pueden aducirse en todas sus partes al tratar de la 3.<sup>a</sup> Seccion, encontrándose aun más justificadas por ser la seccion más estensa, 850 kilómetros con sus desvíos, i estar situada en la zona en que las lluvias son más copiosas i prolongadas, circunstancias que traen consigo mayor costo en su conservacion.

Respecto de la supresion del ítem que consulta el sueldo del Injeniero de la 4.<sup>a</sup> Seccion, es indispensable mantenerlo, por cuanto próximamente serán entregadas a la Empresa las líneas en construccion de Pitrufulquen a Loncoche i Antilhue, las cuales, con el Ferrocarril de Valdivia, tendrán suficiente estension para formar una nueva Seccion. Hasta la fecha este empleado ha estado continuamente ocupado en las diversas comisiones que esta oficina o la Direccion Jeneral le ha confiado, especialmente en los Ferrocarriles del Norte.

## **DEPARTAMENTO DE TRACCION I MAESTRANZA**

El presupuesto del Departamento de Traccion i Maestranzas, que en el presente año asciende a \$ 6.984,820, está mui léjos de ser exajerado, si bien penetrado de las cosas se toma en cuenta el costo que orijina el solo artículo carbon de piedra, que es en todo ferrocarril uno de los factores de mayor consumo i que dado su valor, absorbe gran parte de las sumas consultadas en el presupuesto, no obstante que esta Empresa se provee del artículo por medio de propuestas públicas o en la forma que segun el caso se cree mejor a los intereses de la Empresa, obteniendo siempre así precios más ventajosos a sus intereses, aparte de la constante i activa fiscalizacion que por medio de su personal i con la ayuda del Laboratorio Químico que posee, ejerce en el acto de las recepciones para asegurar su buena calidad i exactitud en el peso. Sin este modo de proceder, de seguro que el consumo i costo del carbon representaría tales cifras, que dejarían amplio campo para observaciones bien fundadas.

El consumo actual de este combustible, que se tacha de fabuloso, está en verdad mui léjos de serlo; pues ántes de calificarlo así hai que tomar en cuenta, nó una comparacion con la estadística de otros ferrocarriles cuyas líneas atraviesan terrenos pamosos, i que se encuentren en mejor condicion que esta Empresa en materia de equipo, tanto por su número como por sus condiciones de edad, etc., sino que hai que considerar lo accidentados que son en su mayor parte los terrenos que

cruzan nuestras líneas ferrocarrileras, las fuertes gradientes que hai que vencer con trenes pesados, el número de remolcadoras que hai que mantener en actividad por este motivo i que al desarrollo de un trabajo así tan forzado hai que responder indudablemente con un consumo mayor de carbon que el que en realidad orijinaría igual servicio i estension de kilometraje en una línea más o ménos a nivel.

El término medio del consumo del carbon que tenemos por kilómetro es de 17 kilogramos, consumo que no es exajerado como se ha espresado.

El estado del equipo motor es otro de los puntos que influyen de una manera directa en el mayor o menor consumo del referido material.

No es un hecho ignorado el que la dotacion de locomotoras con que cuenta esta Empresa es en absoluto deficiente para atender a sus servicios, siendo ademas buen número de ellas sumamente antiguas, pues hai algunas que cuentan con 30 i 35 años de constante servicio i no en todas, por su sistema i estado de conservacion, se puede hacer economía de materiales.

Ademas del escaso número de éstas, hai que distraer mui a menudo algunas para entregarlas por órden del Gobierno, ya a la Direccion de Obras Públicas, ya a contratistas de líneas en construccion, obligando así al resto de ellas a efectuar un trabajo tan pesado, que hai veces que trascurren varios días sin que alcancen ni por un momento a enfriarse sus fogones i se comprenderá que mucho ménos a entrar a la reparacion i debido aseo. En estas condiciones de deficiencia, es indudable que no pudiendo darles descanso i recorrerlas cuidadosamente en la reparacion de sus mecanismos, la destruccion tiene forzosamente que producir su efecto i de ahí que no sea posible hacer un servicio más económico aún.

Para dar una idea del trabajo a que están sometidas nuestras locomotoras, bastará tener presente que el término medio de kilometraje que hacen anualmente alcanza a 60,000 kilómetros, habiendo algunas que llegan hasta 97,000. Hai que advertir que el kilometraje máximo exigido en los ferrocarriles europeos es de 30,000 kilómetros por año.

Dése a la Empresa el número de locomotoras modernas que necesita i entónces cambiará notablemente el consumo de los materiales propios al servicio de ellas i tambien el costo de reparaciones, ya que someténdolas a un trabajo ménos forzado será mejor i más duradero su estado de conservacion.

Tanto se ha preocupado la Empresa de contrarrestar la deficiencia del material rodante i en especial la de las locomotoras i sus consumos,

que, como consta al Supremo Gobierno, ha establecido i abona primas al personal de maquinistas i fogoneros por la mejor mantencion del aseo i la conservacion de sus respectivas locomotoras i mui especialmente a aquéllos de entre este personal que no den oríjen en su servicio a reclamo durante cada mes i hayan producido mayor economía de carbon, aceite, hilas, etc., segun el kilometraje recorrido i la clase de trenes que conducen, para lo cual se les lleva una estadística especial por las Maestranzas.

Todo esto demuestra que la Empresa se esfuerza dentro de sus atribuciones i facultades i de los elementos de que dispone por introducir las mayores economías posibles.

Los gastos de reparacion del material se dice que importan sumas exajeradas. Ante esta afirmacion, debemos por segunda vez entrar a considerar el estado del equipo rodante i su edad.

Como ya queda dicho, la mayor parte de las locomotoras, coches i carros que posee la Empresa son bastante viejos, pues hai entre ellos algunos que suman de 20 o 30 i más años de servicios constantes i forzados. El tiempo calculado que debe durar el material de esta clase es de veinte años dentro de un servicio normal o en otros términos no debe exijirse de él, a pesar de las reparaciones que reciba, un kilometraje superior a 600,000 kilómetros dentro del mismo período de tiempo (20 años). Despues de este período, por lo jeneral, ya no bastan las reparaciones sino que se hace indispensable la reposicion del material. De aquí que los trabajos que ejecutan nuestras maestranzas son en su mayor parte reconstrucciones de locomotoras, coches i carros i transformaciones de un tipo o clase a otra, habiendo muchos casos en que sólo se aprovecha parte de la ferretería de estos últimos, lo que viene a constituir más bien una construccion o reconstruccion que una simple reparacion.

El presupuesto consulta para jornales del Departamento de Traction \$ 2.140,500, cantidad que a pesar de ser deficiente no debe considerarse aplicable en su totalidad a reparaciones, pues descontando de ella el valor de los jornales correspondientes a maquinistas i fogoneros, limpiadores, carboneros, aceitadores, inspectores de ídem, mecánicos de trenes, encargados de las aguadas de la línea, etc., sueldo que por reglamento se abona a los empleados i operarios enfermos i a heridos en actos del servicio, primas por economía de material a maquinistas i fogoneros i por gratificaciones para casa-habitacion a los mismos, segun decretos supremos, i como queda manifestado no puede ni deben incluirse entre los gastos de reparacion del material rodante, resulta que de

los \$ 2.140,500 consultados para jornales en las tres Secciones quedaría solamente para gastos de reparacion \$ 1.119,217 o sean más o ménos \$ 373,072 para cada una de las maestranzas de seccion, siendo de advertir que entre este gasto va incluído el valor no sólo de las reparaciones propiamente dichas sino el de serias transformaciones o reconstrucciones que significan trabajos de entidad i que representan un valor. puede decirse, ajeno a lo que es reparacion.

Igual cosa acontece con los materiales: en el presupuesto del presente año se consultan \$ 4.598,500 para las tres Secciones; pero de la misma manera que en los jornales no toda esta suma es aplicable a reparaciones, pues hai que deducir de ella \$ 3.121,000 que corresponden al carbon de piedra, i \$ 585,000 que suman las cifras consultadas para hilachas, sebo, aceite, materiales propios del servicio del movimiento de trenes i de los que se adquieren para el Laboratorio Químico de esta Empresa, quedando para la obra de reparacion en las tres maestranzas la suma de \$ 892,500 o sean \$ 297,500 para cada una de ellas, cantidad que bajo ningun punto de vista es exajerada, dado el estado de vejez de la jeneralidad del equipo, que se encuentra bastante resentido por su edad i excesivo trabajo, como queda ya dicho anteriormente, como tambien porque los materiales que se emplean i cuyo valor es cubierto con el mismo presupuesto, no todos son destinados a simples reparaciones sino tambien a construcciones del mismo equipo.

La traslacion de los empleados que atienden las recepciones del carbon i suponer que el personal de Almacenes debería tomar a su cargo este artículo, es desconocer en absoluto las necesidades del servicio. ¿Cómo puede suponerse que en los Almacenes, que cada día son más estrechos, puedan almacenarse las cantidades de carbon que como existencia media durante el año es de 20 a 30,000 toneladas? Además, el servicio requiere el combustible repartido en las 24 carboneras esparcidas en todo el largo de la línea; habría pues que suponer Almacenes cada uno de estos depósitos dependientes del Almacen principal, los que quedarían sin vijilancia alguna.

Mucho se ha estudiado la mejor manera de controlar, recibir i dar al consumo el carbon no solamente en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, donde éste ha sido i es anhelo constante, sino en todos los ferrocarriles del mundo, i en ninguno se ha avanzado mas allá de lo que esta Empresa tiene estudiado i puesto en práctica a escepcion de algunos defectos que si no se han evitado es precisamente por la escasez de recursos en que siempre se ha tenido a los Ferrocarriles. Entre lo estudiado i pedido figura la construccion de carboneras adecuadas,

cerradas, techadas i con los elementos de peso necesarios para el control del carbon que reciban i que entregan al consumo, punto bien estudiado i que se espera solamente conseguir los fondos necesarios para ponerlo en práctica.

No debería pues pensarse en cambiar el modo de efectuar las distintas operaciones por que pasa el carbon desde su recepcion hasta el consumo i mucho ménos reducir i trasladar el personal que atiende esas operaciones como el de los que vijilan i exigen el fiel cumplimiento de los contratos de este artículo.

Merced al régimen establecido es que se ha llegado a obtener economías de consideracion, conseguidas por la mejor calidad del carbon i el estricto cumplimiento en las recepciones de él.

El Departamento de Contabilidad debe controlar i vijilar las recepciones del carbon, verificando que el peso de éste sea exacto i se dé así estricto cumplimiento a los contratos. Así está ordenado en disposiciones de la Administracion.

Paso a demostrar en seguida la imposibilidad de llevar a efecto la reduccion en la Direccion, como se estima, suprimiendo el puesto de Injeniero de la Lubricacion, los puestos de oficiales 4.º i 5.º, reduccion del sueldo del escribiente del Director i por último la supresion de las subvenciones para casa i los viáticos.

Desde que se creó el puesto de Injeniero de la Lubricacion ha reportado tales beneficios a la Empresa este empleado, que estimo sería inconveniente su supresion. Su labor continúa i eficaz ha dado como resultado una considerable economía en el costo o gastos de materiales de lubricacion, lo que, segun datos que se pueden apreciar hasta la fecha, en aceite sólo, será al rededor de \$ 50,000 en el presente año, i ya que la recepcion de éstos se hace invariablemente con la intervencion de dicho empleado i despues de practicados los análisis o comparaciones segun sean los casos en el Laboratorio de la Empresa, el cual tambien tiene a su cargo. Tanto el control de recepcion como la distribucion oportuna de los materiales de lubricacion se efectúan tambien por este empleado.

La constante vijilancia ejercida por este Injeniero en el servicio de lubricacion ha dado en la práctica resultados mui benéficos para los intereses de la Empresa, porque han disminuido considerablemente las caldeaduras del equipo en jeneral, comprobándose este hecho con la estadística minuciosa que forma el Departamento de Esplotacion.

De cada entrega que se hace de material de lubricacion en cumplimiento de contratos, se saca una muestra en comun i ésta es sujeta a

un análisis químico i en vista de su resultado se procede a la recepcion en definitiva; con lo cual se ha conseguido que los contratistas entreguen un material de calidad igual a la muestra presentada por ellos i que despues de su análisis químico sirve de base para la aceptacion de su propuesta.

Ademas este Injeniero de lubricacion tiene a su cargo, como ya se ha dicho, el Laboratorio Químico de la Empresa, en el cual se efectúan los análisis respectivos de todos aquellos materiales o artículos susceptibles de analizar que se adquieren no sólo por este Departamento, sino tambien por los demas.

Asimismo el carbon, que es el principal factor en los gastos de este Departamento, se adquiere previo los análisis que se hacen de sus calorías, etc., i en vista de su resultado se acepta la oferta más conveniente a los intereses de la Empresa.

Como se ve, pues, la existencia del empleo de injeniero de lubricacion que tiene a su cargo el Laboratorio, dada su vastísima labor, está suficientemente justificada i no sería posible suprimirlo sin graves i cuantiosos perjuicios a los intereses de la Empresa.

---

La esposicion que sigue demuestra la economía en aceites lubricantes.

El consumo de aceites lubricantes durante el primer semestre del presente año, comparado con el del año próximo pasado, se espresa en el siguiente cuadro:

|                                          |                  |
|------------------------------------------|------------------|
| 1903.—Kilos 326,830 con un valor de.. .. | \$ 187,797       |
| 1904.— » 543,741 » » » » .....           | 165,916          |
| Menor gasto en 1904.....                 | <u>\$ 21,881</u> |

Esta economía de \$ 21,881 tendrá que ser mayor en el segundo semestre, toda vez que es en los primeros meses del año cuando se movilizan las cosechas. Podemos hacer el siguiente cálculo:

|                                        |               |
|----------------------------------------|---------------|
| Menor gasto en el primer semestre..... | \$ 21,881     |
| » » » » segundo » .....                | 25,000        |
| Menor gasto en el año 1904 .....       | <u>46,881</u> |

Esto sin tomar en cuenta el aumento de kilometraje que es, más o menos, de un 6% al año.

Veamos ahora el presupuesto vijente:

Para aceites lubricantes se consultan las siguientes partidas:

|                                 |            |            |
|---------------------------------|------------|------------|
| 1. <sup>a</sup> Seccion.....    | \$ 55,000  |            |
|                                 | 65,000     | \$ 120,000 |
| <hr/>                           |            |            |
| 2. <sup>a</sup> Seccion.....    | 75,000     |            |
|                                 | 60,000     | 135,000    |
| <hr/>                           |            |            |
| 3. <sup>a</sup> Seccion.....    | 70,000     |            |
|                                 | 55,000     | 125,000    |
| <hr/>                           |            |            |
| TOTAL.....                      | \$ 380,000 |            |
| <hr/> <hr/>                     |            |            |
| O sea por semestre.....         | \$ 190,000 |            |
| Se han gastado.....             | 165,916    |            |
| <hr/>                           |            |            |
| Menor gasto en el semestre..... | \$ 24,084  |            |
| <hr/> <hr/>                     |            |            |

Tomando sólo \$ 25,000 a favor para el segundo semestre, se ve que el año se cerrará con una *economía en aceites lubricantes, al rededor de \$ 50,000.*

La supresion de los oficiales de pluma 4.<sup>o</sup> i 5.<sup>o</sup>, es en la práctica imposible llevarla a efecto, desde que su subsistencia es indispensable al buen servicio, el cual de lo contrario se vería perturbado.

La prolongacion de la línea central i la anexion de diferentes ramales que se ha venido haciendo desde algunos años a esta parte, como se comprende fácilmente, han aumentado considerablemente los trabajos de estadística, como ser: kilometraje, consumos, etc., i por esto el personal de empleados de año en año se va haciendo insuficiente, pues ademas del servicio propio de oficina del Departamento hai que atender a la formacion de cuadros de propuestas por materiales para los Ferrocarriles del Norte, atencion i despacho de otros diferentes pedidos directos de los mismos.

Es por los motivos anteriores i por los laboriosos e indispensables servicios i estadísticas que tiene a su cargo el personal de esta Direccion

que se hace necesario los empleos 4.º i 5.º. Pues está penetrado el infrascrito que pesa sobre él una labor sumamente abrumadora, i por esto estimo que en vez de reducirse debe aumentarse el personal.

La reduccion del sueldo del escribiente del Director de Traccion es a mi juicio inaceptable, ya que por el carácter mismo de este empleo se ve con facilidad que él no estaría remunerado con el que se pretende asignarle.

Si ademas de ser éste un empleado de confianza, el incremento que ha tomado i que tendrá que tomar el servicio de oficina de esta Direccion, aconseja aumentar su personal, se comprende que no debe rebajarse el sueldo de un empleado de cuyos laboriosos servicios el infrascrito ha podido imponerse i, mui al contrario, a mi juicio, i dada la importancia del puesto, es mui equitativo el sueldo que percibe.

En cuanto a la supresion de las subvenciones para casa aconsejada, encontrándose el infrascrito implicado por gozar del beneficio en referencia, se abstendrá de emitir opinion al respecto.

A la mayor parte de los empleados públicos se les acuerda un viático, siempre que en comision del servicio se vean obligados a ausentarse del punto de su residencia, lo que naturalmente les orijina gastos extras i que es mui lójico les sean remunerados con un viático por cada día que estén ausentes. No sería conveniente remunerar éstos de un modo distinto, como ser aumentando los sueldos, desde que éstos son remuneraciones fijas i los viáticos una eventual i que se paga sólo en los casos en que se da a los empleados una comision. Estimo que no es justo privar a los empleados de la retribucion de gastos extras que en el servicio de la Empresa les irroga el desempeño de las comisiones a ellos encomendadas.

No cabe márjen a la rebaja de los sueldos de los Ingenieros-Ayudantes de las Maestranzas, por las siguientes razones:

Para llenar esos puestos se llamó a concurso a ingenieros titulados i en vista del resultado de éste, se optó por nombrar a aquéllos que por sus trabajos dieron prueba de competencia. No sería posible, pues, pretender encontrar personas de honorabilidad, competencia i preparacion que con más exiguo sueldo se hicieran cargo de los laboriosos puestos de ingenieros ayudantes de las Maestranzas.

Convendría más bien aumentar los sueldos de los ingenieros de traccion, ya que la importancia i labor de los puestos merecen se les preste la atencion necesaria en ese sentido, cuyos sueldos no obstante de considerarse reducidos han permanecido estacionarios por no haberse modificado la lei del año 1884 que los fijó.

Los ingenieros de traccion tenían en años anteriores fijadas sus residencias en los recintos mismos de las estaciones donde están situadas las Maestranzas, con el propósito de atender más de cerca los servicios a su cargo; pero posteriormente las exigencias de otro orden, como ser ensanches de bodegas, etc., por mayor desarrollo del servicio de transporte i residencia por otra parte de las policías de la Empresa dentro de sus propiedades, han obligado a aquéllos a desalojar las casas que ocupaban i a la Administracion a concederles subvenciones para que fijasen su domicilio lo más inmediato posible, siendo ellas demasiado exiguas al objeto.

Cuando se dictó la Lei de Administracion de los Ferrocarriles el año 1884 i se fijó el sueldo a estos empleados, se tuvo naturalmente en cuenta que éstos ocupaban casa de propiedad de la Empresa, lo que, como se ha dicho, hoy no es posible por la estrechez de local, i es por esto que se les ha acordado dicha gratificacion.

Las restantes supresiones de empleados que se aconseja hacer en las Maestranzas, es materialmente imposible efectuarlas, pues su personal actual i que es el mismo que atiende el servicio desde algunos años acá, no alcanza a dar abasto a los trabajos ordinarios i estadísticos inherentes a cada servicio de Maestranza.—Sus servicios son indispensables i con la supresion que se pide sería imposible conseguir una buena marcha i orden en los trabajos.

### Observaciones jenerales

Puede verse en las memorias de la Empresa que, desde el año 1884, época en que se reorganizó el servicio, hasta ahora, se nota un aumento progresivo en los gastos de materiales i jornales que casi constantemente está en relacion con el kilometraje recorrido, relacion razonable, perfectamente justificada i si se considerase algo subida la cifra de estos desembolsos, ello no se debería a otra circunstancia o escusa que al estado casi ruinoso del material rodante, i que aun así resulta menor que el costo que demandarían estos trabajos si fueran entregados a las fábricas particulares.

Habiendo servido los puestos del Departamento de Traccion en tantos años trascurridos numerosas personas como Directores, Jefes de Maestranzas, etc., es estraño que no se hubiesen apreciado las economías posibles a que hace referencia el señor diputado don Malaquías Concha.

Se advierte que el señor diputado al indicar las supresiones de algunos empleados, no es equitativo ni razonable; así pide la supresion

en la primera seccion de los puestos de mayordomo de locomotoras i de jefe del depósito de locomotoras. ¿Por qué no pide igualmente la supresion de los mismos puestos en la segunda i tercera seccion?

En la segunda i tercera seccion pide la supresion de los puestos de inspectores de maquinistas ¿Por qué no pide tambien la supresion del mismo puesto en la primera seccion? No se alcanza la razon.

Parece natural que si esos puestos son necesarios en una seccion, que lo sean tambien en las demas i si son inútiles en una lo han de ser en todas ellas. Pero la verdad del caso es que dichos puestos son indispensables en todas las secciones; así lo estima esta Direccion, pues no podría efectuarse el servicio de las casas de máquinas sin sus correspondientes jefes, ni el estricto cumplimiento de las funciones del personal de maquinistas sin que sean vijilados por los respectivos inspectores.

En el cuadro siguiente se ve la relacion proporcionada i que puede considerarse económica entre el valor del material rodante i el costo de sus reparaciones anuales.

JORNALES PAGADOS EN LA REPARACION DEL EQUIPO RODANTE,  
DURANTE EL AÑO 1903

| CUENTA                     | 1. <sup>a</sup> SECCION | 2. <sup>a</sup> SECCION | 3. <sup>a</sup> SECCION | TOTAL                  |
|----------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|------------------------|
| Carruajes, reparacion..... | \$ 87,104.85            | \$ 164,334.11           | \$ 49,451.56            | \$ 300,890.52          |
| Carga id. ....             | 213,093.96              | 208,886.86              | 67,153.71               | 489,134.53             |
| Locomotoras, id. ....      | 336,084.11              | 411,094.46              | 158,061.37              | 905,239.94             |
| <b>TOTALES.....</b>        | <b>\$ 636,282.92</b>    | <b>\$ 784,315.43</b>    | <b>\$ 274,666.64</b>    | <b>\$ 1,695,264.99</b> |

Valor del Equipo rodante de la Red Central,  
el 31 de diciembre de 1903..... \$ 22,887,773.52

Jornal invertido en la reparacion del Equipo,  
en el mismo año..... 1,695,264.99,

lo que equivale a un gasto de 7.42% sobre el capital.

El trabajo ejecutado por las fábricas particulares es más caro que el que efectúan las Maestranzas de los Ferrocarriles.

EJEMPLOS:

Las fábricas pidieron por hacer plataformas de madera para carros planos de 16 toneladas, de 1,300 i 1,600 pesos cada una, oro de 18d.

La Maestranza de Yungai las está construyendo de acero, para 20 toneladas, i sólo por 950 a 1,000 pesos moneda corriente.

REPARACION DE CALDEROS

Por cambiar fogon nuevo de acero, tubos nuevos de acero, etc.

|                                                                        |                     |
|------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| Fábricas de Valparaíso hicieron algunos calderos en esa forma por..... | \$ 6,800 oro de 18d |
| En fábricas de Santiago por.....                                       | 3,750 m/c           |
| I el material suministrado por la Empresa                              | 2,256 »             |
|                                                                        | <hr/>               |
|                                                                        | \$ 6,006            |

Hechos estos mismos trabajos por la Maestranza, cuestan lo siguiente:

|                                |              |
|--------------------------------|--------------|
| Obra de mano, a trato.....     | \$ 1,750 m/c |
| Materiales.....                | 2,256 »      |
| Carbon, herramientas, etc..... | 576 »        |
|                                | <hr/>        |
|                                | \$ 4,582 m/c |

|                                       |                     |
|---------------------------------------|---------------------|
| Construccion fábricas Valparaíso..... | \$ 6,800 oro de 18d |
| I fábricas Santiago....               | 6,006 m/c           |

Por cambiar planchas tubulares nuevas, del frente de acero:

|                                          |                   |
|------------------------------------------|-------------------|
| Fábricas de Valparaíso.....              | \$ 800 oro de 18d |
| Fábricas de Santiago (Obra de mano)..... | 500 m/c           |
| Valor del material.....                  | 160 »             |
|                                          | <hr/>             |
|                                          | \$ 660 m/c        |

|                                       |            |
|---------------------------------------|------------|
| En la Maestranza del Ferrocarril..... | \$ 410 m/c |
| Más herramientas, carbon, etc.....    | 35 »       |
|                                       | <hr/>      |
|                                       | \$ 445 m/c |

#### REPARACION DE LOCOMOTORAS

De resultas de un choque hubo que reparar las locomotoras Núms. 117 i 91.

A ámbas hubo que colocarles cilindros nuevos, cajas de humo, planchas tubulares del frente, enderezar, parchar i pegar marcos, cajas graseras nuevas, enderezar i arreglar el mecanismo, trompa i bogies, casi nuevos; en una palabra una reparacion idéntica a ámbas.

La Núm. 117 la obtuvo la Fábrica Balfour Lyon para repararla por la suma de \$ 14,000 oro de 18d.

La Núm. 91 fué reparada en la Maestranza de los Ferrocarriles con el siguiente costo:

|                             |                  |
|-----------------------------|------------------|
| Jornales.....               | \$ 6,970.74 m/c  |
| Materiales de consumo... .. | 4,800.07 »       |
|                             | <hr/>            |
|                             | \$ 11,770.81 m/c |

#### Direccion de Esplotacion

La Direccion de Esplotacion es sin duda, una de las oficinas de más labor en la Empresa i el personal consultado en el Presupuesto para atender sus servicios, es tan reducido, que los empleados se ven obligados a trabajar en horas extraordinarias para dar abasto al despacho diario de los múltiples asuntos que por ella se tramitan.

Para comprobar lo ya espuesto basta tomar en consideracion que su trabajo ordinario i diario da un movimiento en el despacho de la oficina de más de 50,000 piezas al año, entre las cuales figuran más de 12,000 planillas de pago que son fiscalizadas i autorizadas por esta Direccion.

Por otra parte, esta oficina carece actualmente de un personal técnico i bien preparado para la atencion de los distintos servicios que dependen esclusivamente de este Departamento, como lo hai en otros ferrocarriles cuya organizacion está bien establecida. Este personal que debe ser idóneo se encargaría de la confeccion de itinerarios, formacion de horarios que regule la marcha de los trenes, movilizacion del equipo en toda la línea, su distribucion diaria que dé a conocer con exactitud los servicios que presta en las diversas secciones, i el estudio de la

tarifas i reglamentos aplicables al servicio en jeneral, cuyo desarrollo toma cada día mayor incremento.

Creo escusado entrar en detalles, acerca de la importancia i responsabilidad que asume el Departamento de Esplotacion, siendo como es, el encargado de todos los servicios que se relacionan con el movimiento jeneral de trenes, movilizacion de carga en las estaciones, tráfico de pasajeros, etc , etc., i la atencion constante del numeroso personal a su cargo, indispensable, por cierto, para efectuar un servicio satisfactorio.

Por las consideraciones espuestas, el infrascrito estima que léjos de llegar a una reduccion del actual personal de esta Direccion, debe más bien tenerse presente las circunstancias anotadas para resolver favorablemente el proyecto de aumento que próximamente someteré a la aprobacion del Consejo Directivo.

#### INSPECTOR DE TRENES I ESTACIONES

Este empleado, que presta sus servicios como agregado a esta Direccion, desempeña las funciones de encargado del estudio de los sumarios que se tramitan en toda la línea por accidentes o incidentes en el servicio, cumple las comisiones que esta Direccion le encomienda en las diferentes secciones i durante el tiempo que permanece en esta oficina, lo dedica en gran parte a controlar la movilizacion que se hace del equipo dentro de cada Seccion.

Como se verá por lo espuesto, este puesto de por sí, es de reconocida necesidad i por consiguiente, estimo que su actuacion en el servicio en referencia es indispensable.

#### AUXILIAR DE LA OFICINA ENCARGADA DE LA MOVILIZACION DEL EQUIPO

Para atender el servicio de control de la movilizacion del equipo es necesario la permanencia de dicho empleado, pues esta oficina, con el personal que atualmente tiene no podría mantener al día los libros estadísticos que se llevan del movimiento del equipo.

#### COMPROBADOR DE PESOS AVALUADOS

Los servicios que presta el comprobador de pesos avaluados, puesto de reciente creacion, no pueden estimarse todavía, ya que esta creacion se ha hecho por vía de ensayo, esperando los resultados que dé, a fin de crear uno por cada Seccion, si sus servicios fueran eficaces, o suprimirlo en caso contrario.

#### ENCARGADO DE LAS ROMANAS

A cargo de este empleado está la vijilancia i conservacion de más o ménos mil romanas, fijas i portátiles, de bodegas i equipajes, destinadas a pesar carros, carretones, etc., que necesita observar frecuentemente a fin de mantenerlas en perfecto estado. Para este objeto se ha puesto a disposicion de dicho empleado un personal de operarios dedicados esclusivamente a este servicio.

El Taller de Romanas es un establecimiento organizado en las mejores condiciones i que en la práctica ha dado espléndidos resultados, siendo indispensable que continúe bajo la dependencia de la Direccion de Esplotacion, ya que es este Departamento el que necesita usar de las romanas en los diferentes servicios confiados a su direccion.

La persona que actualmente ocupa el puesto de Jefe del Taller de Romanas, es un empleado que durante el tiempo que presta sus servicios a la Empresa, ha adquirido en este ramo la práctica i competencia necesarias para desempeñar con acierto sus funciones.

El valor para materiales que se consulta en el presupuesto, léjos de disminuirlo hai que aumentarlo, por cuanto se ha llegado a comprobar que hai excesos en los gastos, pues la sola instalacion de dos o tres romanas para pesar carros nos obligaría a un gasto mayor que el consultado, fuera del que orijinan ordinariamente las composturas de las romanas en servicio en toda la línea.

#### VIÁTICOS

Todos los empleados que por motivos del servicio salen fuera del lugar de su residencia tienen derecho a viáticos, como pasa en todos los servicios públicos i la cantidad consultada en el presupuesto es insuficiente, dado el numeroso personal con que cuenta la Empresa.

#### CARPAS

Esta partida es indispensable para atender a la renovacion de carpas que anualmente se destruyen. Hai necesidad de resguardar de la lluvia, la carga que se moviliza en carros abiertos i la que se deposita en patios de las estaciones, miéntras no se construyan los galpones para este servicio.

#### TALLER ELÉCTRICO

El Taller Eléctrico i Telegráfico está encargado de la instalacion i mantenimiento del alumbrado eléctrico, en la estacion de Santiago i coches en que se haya establecido el servicio de la luz eléctrica.

Así mismo, mantener en perfecto estado de servicio 400 máquinas telegráficas, 180 teléfonos, diversas campanas eléctricas de anuncios de trenes i más de 200 instalaciones eléctricas.

Para atender instalaciones, conservaciones i reparaciones de todos estos delicados servicios se necesita por lo ménos un personal de 60 operarios para el mantenimiento de este importante servicio.

La oficina a cuyo cargo corre el Taller Eléctrico i Telegráfico requiere los empleados consultados, es decir, un tenedor de libros para la distribucion de los gastos que le corresponde a cada uno i que por lei debe establecerse i el guarda-almacen, que es indispensable para el reparto de materiales que no podrían quedar a disposicion de los mismos operarios; por consiguiente, la permanencia de estos empleados, es una garantía para este servicio.

#### INSPECTOR JENERAL DE TELÉGRAFOS

Empleo de Lei, dependiente del Departamento de Esplotacion.

El ramo de Telégrafos tiene en los Ferrocarriles una importancia capital, ya que de él depende en gran parte el espedito i seguro movimiento de los trenes.

La lei de 1884 dió solamente al puesto de Inspector de Telégrafos el sueldo anual de \$ 2,400, porque no le reconoció la importancia que las necesidades del servicio han venido dándole.

Actualmente está a su cargo el personal telegráfico, que se compone de 341 empleados. Al efecto, entiendo en las promociones, licencias, suspensiones, multas i, en jeneral, en todo lo que se relaciona con el personal especial de este ramo.

Es responsable del servicio telegráfico de toda la Red Central i por lo tanto cuida del buen funcionamiento de los aparatos en servicio.

Suministra los artículos telegráficos, muebles i demas útiles que necesitan las diversas oficinas.

Lleva la estadística completa del servicio que le está encomendado, en la forma minuciosa que aparece en los informes anuales de la Direccion Jeneral.

Con el sueldo de \$ 2,400 anuales no era posible mantener a cargo de estos servicios a una persona preparada i que prestara una vijilancia especial, sobre todo al implantarse el servicio telegráfico nocturno en toda la línea. Se hizo, pues, necesario recabar del Supremo Gobierno una subvencion de \$ 1,700 anuales, para el pago de casa al Inspector Jeneral de Telégrafos, tanto para mejorar su situacion, como para obligarlo a vivir inmediato a la estacion central, a fin de que acudiera con oportunidad al producirse cualquier entorpecimiento en el servicio.

Con la espresada subvencion el exiguo sueldo señalado a este empleado ha venido a elevarse modestamente en armonía con el papel que desempeña en esta Administracion, cuya importancia ha podido apreciarse en el trascurso del tiempo.

Para estimar mejor el inmenso desarrollo que ha alcanzado actualmente este ramo, bastará hacer la siguiente comparacion entre el movimiento observado en el año de 1884, en que se reformó la Administracion de los Ferrocarriles, i los años de 1902 i 1903:

| AÑOS | Estension de las líneas telegráficas Kilómetros | Número de aparatos en servicio | Número de oficinas en servicio | Comunicacion telegráfica trasmitada |            |
|------|-------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|------------|
|      |                                                 |                                |                                | Telegramas                          | Palabras   |
| 1884 | 947,000                                         | 118                            | 87                             | 261,950                             | 4.028,548  |
| 1902 | 3.103,877                                       | 381                            | 204                            | 2.966,810                           | 56.586,866 |
| 1903 | 3.269,593                                       | 388                            | 209                            | 2.850,767                           | 55.839,854 |

#### SUB-INSPECTORES DE TELÉGRAFOS

Siendo comunes a estos empleados las mismas razones que influyeron para otorgarles subvencion para pago de casa, me referiré en conjunto a los cuatro que disfrutaban de tal beneficio.

Los Sub-inspectores tienen una permanencia obligada en la oficina, de catorce o más horas diarias, i deben concurrir a ella a cualquiera hora que las necesidades del servicio así lo exijan.

Por estas razones i en la imposibilidad de que la Empresa pudiera proporcionarles casa-habitacion de su propiedad dentro del recinto de

la estacion, como lo hace con los Sub-inspectores de la 5.<sup>a</sup> i 6.<sup>a</sup> Sub-inspeccion, se concedió una subvencion a los Sub-inspectores siguientes:

|                                               |           |
|-----------------------------------------------|-----------|
| Al de la 1. <sup>a</sup> Sub-inspeccion ..... | \$ 480.00 |
| » » » 2. <sup>a</sup> » .....                 | 600.00    |
| » » » 3. <sup>a</sup> » .....                 | 480.00    |
| » » » 4. <sup>a</sup> » .....                 | 480.00    |
| » » » Sub-inspeccion Central .....            | 600.00    |

#### AYUDANTES DE LOS SUB-INSPECTORES

Estos empleados tienen la comision de visitar diariamente las oficinas i de fiscalizar el servicio. A pesar de esto i de necesitarse para el buen desempeño de dicho puesto de conocimientos más vastos que el de los telegrafistas, la renta de los primeros es igual a la de que gozan los telegrafistas de 1.<sup>a</sup> clase.

No habiendo sido posible asignar a los ayudantes un sueldo en armonía con el trabajo que ejecutan, se les ha concedido una gratificacion para el pago de casa a los de Santiago, San Fernando i Talca para dejarlos en igualdad de condicion con los de Llai-Llai, San Rosendo i Renaico, a quienes la Empresa les proporciona casa de su propiedad dentro del recinto de la estacion.

#### TELEGRAFISTAS NOCTURNOS

Los empleados nocturnos de Quillota i Requínoa, carecen del beneficio de habitacion que se proporciona a los demas de la misma categoría, por lo que se les ha asignado noventa i seis pesos anuales al primero i ciento ocho al segundo para pagar habitacion.

Los telegrafistas nocturnos hacen las veces de jefes de estacion; su labor es pesada i la remuneracion de cien pesos mensuales está mui léjos de corresponder a sus sacrificios. Como mejor comprobante de lo espuesto, se puede citar el caso de que casi todos los nocturnos solicitan pasar a servir de día con sesenta pesos de sueldo, i que son mui pocos los que se resignan a ese servicio despues de uno o dos años.

#### TELEGRAFISTAS DE LLAI-LLAI

Se consultan trescientos sesenta pesos para arriendo de una casa próxima a la estacion, en la cual viven los ocho telegrafistas.

En Llai-Llai son muy escasas las habitaciones i como la Empresa no tiene edificios propios i necesita que esos empleados estén cerca de la oficina para utilizar sus servicios en cualquier momento, se ha visto precisada a tomar en arriendo una casa, ya que no sería justo obligar a esos servidores a incurrir en un gasto de que los demas de su clase están exentos.

#### TELEGRAFISTAS DE SAN BERNARDO

Al telegrafista de 2.<sup>a</sup> clase se le da una gratificacion anual de ciento ochenta pesos para pago de habitacion, por haber sido desalojado de la casa que tenía i que fué demolida cuando se construyó el nuevo edificio.—El telegrafista de 3.<sup>a</sup> clase de la misma oficina conserva la habitacion.

#### TELEGRAFISTAS DE TRAIGUEN I COLLIPULLI

Se concedió una gratificacion de ciento veinte pesos anuales a cada uno de estos empleados para que paguen habitacion, por cuanto no tiene la Empresa edificio propio como en las demas estaciones.

Réstame hacer presente que necesitando la Empresa utilizar los servicios de los empleados de telégrafos, no sólo en las horas de trabajo ordinario sino que tambien en las horas avanzadas de la noche, hai conveniencia para el servicio en que éstos tengan su domicilio dentro de las estaciones o lo más inmediato posible a ellas.

El escaso sueldo de que disfrutaban los telegrafistas i el precio elevado que en todas partes alcanzan las habitaciones próximas a las estaciones, haría difícil encontrar quien sirviera esos puestos con la regularidad debida.—Cuando ménos se verían obligados a vivir en puntos apartados de las estaciones, lo que sería un grave inconveniente para hacerlos concurrir en caso de necesitarse sus servicios en horas avanzadas de la noche.

### **Inspeccion 1.<sup>a</sup> Seccion**

#### OFICINA DE LA INSPECCION

Reducir los sueldos de los tres oficiales de número no es posible. Tienen trabajo durante nueve horas diarias i hai que tomar en cuenta que la vida en Valparaíso es más cara que en ésta.

Los tres Inspectores de trenes i estaciones no deben suprimirse pues estos funcionarios prestan servicios importantes en la supervijilancia i fiscalizacion constante del tráfico en jeneral, pues hacen las veces de Jefes seccionales del Tráfico, atendiendo al reparto del equipo, horario de los trenes, servicios de estaciones i bodegas, sumarios por accidentes, etc.

Las subvenciones para casa están autorizadas por decreto supremo. Los Inspectores de la 2.<sup>a</sup> i 3.<sup>a</sup> Seccion, tienen casa de la Empresa para vivir. El de la 1.<sup>a</sup> Seccion tambien tiene casa en los altos de la estacion de El Puerto, pero como actualmente vive ahí el Intendente de la Provincia, ha habido que arrendarle casa al Inspector de esa Seccion.

No pudiendo la Empresa proporcionar casa-habitacion de su propiedad a los Inspectores de Trenes i Estaciones i debiendo exigir de estos empleados que fijen su residencia en puntos cercanos a las estaciones i presten sus servicios a cualquiera hora de la noche, les ha asignado una gratificacion para casa.

## Servicio Jeneral de Estaciones

### SUPLENTES DE JEFES DE ESTACIONES

En el Presupuesto se consultan dos para la 1.<sup>a</sup> Seccion i son los llamados a reemplazar a los jefes de estacion en las licencias a que tienen derecho por el Reglamento, ya sea en casos de enfermedad u otras causas justificadas.

En muchos casos estas suplencias recaen en estaciones donde solamente existe un ayudante telegrafista a quien no sería posible encargar de la jefatura de la estacion, considerando la responsabilidad i poco conocimiento del movimiento del tráfico. Además, estos empleados reemplazan a jefes que jeneralmente gozan de mayor renta i la Empresa les asigna solamente como viático un peso cincuenta centavos diario.

Los auxiliares son insuficientes para atender el gran recargo de servicio en las estaciones i bodegas i durante la época de cosecha es necesario aumentarlos para llenar debidamente las exigencias del servicio.

### CAMBIADORES

Creo, por las razones espuestas, que debe aumentárseles el sueldo a los 157 cambiadores que tiene esta Seccion con renta anual entre

\$ 480 i 600, haciendo un total de \$ 90,924. El aumento propuesto por el Diputado señor Malaquíás Concha elevaría el gasto en \$ 29,076.

#### GUARDAS

Los 83 guardas en servicio imponen un gasto de \$ 35,100.

El aumento propuesto por el Diputado señor Malaquíás Concha elevaría el gasto a \$ 37,550, o sea un mayor gasto de \$ 2,450.

#### SUPRIMIR LA SUBVENCION PARA CASA A LOS JEFES SUPLENTE DE ESTACIONES

Esta asignacion es de \$ 300 al año i se ha asignado por la misma causa que a los Inspectores de Trenes i Estaciones, i por consiguiente debe considerarse tambien como justificada.

#### SUELDOS DE JEFES DE ESTACIONES

Estos empleados sólo gozan de la renta asignada al empleo. El gasto que este servicio impone en la 1.<sup>a</sup> Seccion asciende a \$ 70,300 i el propuesto a \$ 80,600, lo que da un mayor gasto de \$ 10,300.

#### BOLETEROS

En vista de la responsabilidad que pesa sobre estos empleados, considero que habría conveniencia en remunerar mejor sus servicios i se estudia al efecto un proyecto sobre el particular que próximamente someteré a la consideracion del Consejo Directivo.

Los en actual servicio orijinan un gasto de 20,700 i el aumento que el Diputado señor Malaquíás Concha formula en su proyecto lo elevaría en \$ 6,400.

#### GUARDA-EQUIPAJES DE ESTACIONES

A 16,300 asciende el gasto de este servicio. El aumento propuesto lo elevaría a \$ 21,600, o sea un mayor desembolso de \$ 5,300.

#### PESADORES DE EQUIPAJES

Considero que el jornal que se paga a este personal está bien remunerado i el valor de \$ 20,400 que se consulta en el Presupuesto está suficientemente calculado para atender este servicio. El aumento que se propone asciende a la suma de \$ 5,000.

#### PESADORES DE CARGA

El proyecto del Diputado señor Malaquías Concha propone fijar el sueldo de éstos en \$ 400 anuales cada uno i el presupuesto les designa a los doce pesadores de servicio como sigue:

3 con \$ 600;

3 con 480; i

6 con 360, lo que vendría a reducir el sueldo a los seis primeros, aumentándoles en una pequeña cantidad a los últimos.

#### GUARDAS DE BODEGAS

Hai veinte i cinco en esta seccion, con sueldos en jornales que suben a \$ 2,660.

El aumento propuesto, fijando el jornal de \$ 600 anuales, aumentaría el gasto en \$ 2,340.

### Trenes de pasajeros i mistos

#### CONDUCTORES

Este Departamento se ha preocupado del estudio de un proyecto para mejorar la condicion de estos empleados, dividiendo sus categorías en dos clases: de carga i pasajeros.

En este proyecto se establecerá que estos empleados no tengan tren fijo i sus servicios lo prestarán en la forma que lo disponga la Administracion.

Los conductores en actual servicio imponen un gasto de \$ 23,340 i el aumento propuesto por el honorable diputado señor Malaquías Concha lo elevaría \$ en 9,060 más.

#### AYUDANTES DE TRENES

Esta partida se aumenta, segun el proyecto, en \$ 1,200.

#### GUARDA-EQUIPAJES DE TRENES

Segun el proyecto este gasto se elevaría a \$ 3,200.

#### PALANQUEROS

Considero mui atendible el aumento que se propone para mejorar la condicion de estos empleados, el que ascendería a \$ 7,540.

#### CONDUCTORES DE TRENES DE CARGA

Como lo he manifestado anteriormente está en proyecto un estudio que mejora de sueldo a estos empleados.

En la actualidad se invierte \$ 41,740 i el aumento propuesto lo elevaría en \$ 14,500 este gasto.

En resumen el total de aumento de sueldo para esta Seccion, asciende a la suma de \$ 106,426 segun el proyecto formulado por el Diputado señor Malaquías Concha.

### Inspeccion 2.<sup>a</sup> Seccion

#### OFICINA DE LA INSPECCION

No podría rebajarse los sueldos a los empleados existentes ni suprimir los oficiales 4.<sup>o</sup> tomando en consideracion la gran labor de la oficina i que no podría hacerse el servicio si se suprimieran los empleados que se indican.

La Empresa no proporciona casa al Sub-Inspector de la 2.<sup>a</sup> Seccion por no tenerla, i el buen desempeño de sus funciones exige vivir cerca de la estacion para estar listo a fin de acudir a los llamados que se le hagan, ya sea por accidentes u otras causas que reclamen sus servicios.

#### INSPECTORES DE ESTACIONES I TRENES

Estos empleados son encargados de la supervijilancia del tráfico i representan a los Inspectores de Seccion en todos aquellos servicios que éstos no puedan atender personalmente, siendo encargados de los sumarios por accidentes i de la fiscalizacion del movimiento del equipo.

#### SUPLENCIAS DE EMPLEADOS

Se consultó en el Presupuesto de este año para este servicio \$ 10,000, suma que se ha excedido en \$ 12,200. Este solo dato prueba que no es posible reducir la partida que se consulta con este objeto.

#### JEFES SUPLENTES DE ESTACIONES

El servicio de estos empleados es indispensable, considerando la responsabilidad que les afecta en el servicio del tráfico, siendo ellos los llamados a reemplazar a los jefes de estaciones que en la mayor parte

de los casos tienen un mayor sueldo, no obstante percibir una renta por demas exigua i un viático nunca superior a \$ 1.50 diarios. Debo tambien llamar la atencion a la circunstancia de ser los jefes suplentes los reemplazantes del jefe de estacion cuando éste hace uso de la licencia que por el Reglamento se le concede i que jeneralmente no pueden ser subrogados por sus ayudantes debido a la gran responsabilidad que tienen estos servicios.

#### SUBVENCION PARA CASA DE LOS JEFES SUPLENTES

La renta escasa de estos jefes suplentes que sólo alcanza a \$ 100 mensuales fué la circunstancia que se tuvo presente para que por decreto supremo se les asignara una subvencion de \$ 25 para casa, aparte de la necesidad de que estos empleados vivan cerca de las estaciones a fin de que puedan prestar oportunamente sus servicios cuando se les solicite.

#### SERVICIO DE POLICÍA

El personal de la policía es el estrictamente necesario para el servicio. Si se disminuye, la vijilancia será deficiente.

#### VESTUARIO

La cantidad consultada para este objeto es la indispensable para el servicio de la Guardia. Si se reduce esta partida no podría adquirirse la ropa que se necesita.

#### SUBVENCIONES PARA CASAS DE EMPLEADOS

Estas subvenciones han sido concedidas por decreto supremo en casos mui justificados, tomando en cuenta que la Empresa no ha podido proporcionar a los empleados casa-habitacion i exigir que éstos residan próximos a las estaciones.

#### ESTACION DE SANTIAGO

No es posible suprimir el ayudante 3.º de la Estacion ni los cuatro auxiliares, por ser indispensables sus servicios.

#### ADMINISTRADOR DE LOS COCHES-SALONES

No debe suprimirse este puesto en atencion a que el servicio que tiene a su cargo adquiere día a día mayor desarrollo i cuya labor au-

mentará con los nuevos coches que se entregarán al tráfico i que exigirán mayor personal para atender debidamente el aseo i desinfeccion de ellos. Ademas es el encargado de la conservacion de la ropa i demas articulos que hai en uso en los coches dormitorios i salones.

#### AYUDANTES DE BODEGAS I AUXILIARES

El buen servicio no permite suprimir ninguno de estos empleados.

#### REDUCCION DEL PERSONAL DE GUARDIANES DE POLICÍA

Ya se espresó que este personal no debe reducirse.

#### CUOTAS DE REPARTICION DE LOS GASTOS QUE INDICA

Esta es la parte proporcional con que contribuyen los Departamentos para atender al gasto de alumbrado eléctrico de sus respectivas oficinas.

#### ASEADORES DE COCHES-SALONES, ETC.

Este personal, si se quiere, se puede considerar deficiente i por consiguiente ninguno debe suprimirse.

#### BOYERIZOS

Hai cinco de estos empleados encargados de los siguientes servicios:

Uno en la romana norte;

» » » » sur;

Dos en la bodega remisora sur; i

Uno en los corrales de Alameda.

Todos son indispensables i por consiguiente ninguno debe suprimirse.

#### CUIDADOR DE POTREROS

No debe suprimirse el cuidador del potrero porque, dada la ubicacion de él, se robarían los animales de la Empresa que permanecen en ese predio.

#### PALANQUEROS DE PATIOS

El personal consultado es el indispensable para el servicio de la estacion.

AGUA

No se consulta este gasto para el año 1905 puesto que la estacion de San Diego tiene agua potable para su consumo.

BUEYES

Se procurará adquirir bueyes para el servicio, a fin de evitar el pago que hoy día se consulta para este objeto; pero tendrá que aumentarse el ítem para poder atender a la renovacion de éstos por exceso de trabajo.

GRATIFICACION A CONDUCTORES

Estas gratificaciones se conceden semestralmente a los conductores como un estímulo para el buen servicio i se distribuyen a aquéllos que no tengan ninguna falta durante este tiempo. Hai un acuerdo del Consejo en este sentido aprobado por el Supremo Gobierno.

MATERIALES

No es posible reducir esta partida, pues en el presente año se ha producido ya un exceso ascendente a \$ 8,164.

Respecto de los aumentos propuestos por el Diputado señor M. Concha para el personal de esta Seccion, el mayor gasto sería de \$ 126,185, cuyo detalle es el siguiente:

|                                           |    |         |
|-------------------------------------------|----|---------|
| En cambiadores.....                       | \$ | 47,240  |
| » guardas de estacion.....                |    | 3,660   |
| » jefes de estacion.....                  |    | 17,600  |
| » boleteros.....                          |    | 7,000   |
| » guarda-equipajes.....                   |    | 5,300   |
| » pesadores de equipajes.....             |    | 7,108   |
| » pesadores de carga .....                |    | 2,160   |
| » guardas de bodegas.....                 |    | 3,360   |
| » conductores de trenes de pasajeros..... |    | 8,347   |
| » ayudantes de trenes de pasajeros.....   |    | 1,360   |
| » guarda-equipajes de trenes de pasajeros |    | 3,250   |
| » palanqueros.....                        |    | 2,300   |
| » conductores de trenes de carga.....     |    | 17,50   |
| TOTAL.....                                | \$ | 126,185 |

### Inspeccion de la 3.<sup>a</sup> Seccion

Se hacen extensivas a esta Seccion las observaciones hechas al tratar de la 1.<sup>a</sup> i 2.<sup>a</sup> Seccion.

El mayor gasto que impondría el proyecto sería de \$ 152,533.50, cuyo detalle es el siguiente:

|                                       |    |            |
|---------------------------------------|----|------------|
| Cambiadores.....                      | \$ | 53,300     |
| Guardas de estaciones.....            |    | 14,044     |
| Jefes de estaciones.....              |    | 17,100     |
| Boleteros.....                        |    | 8,900      |
| Guarda-equipajes.....                 |    | 2,900      |
| Pesadores de equipajes.....           |    | 13,096.50  |
| »    »    carga.....                  |    |            |
| Guardas de bodegas.....               |    | 4,835      |
| Conductores de trenes de pasajeros..  |    | 6,786      |
| Ayudantes    »    »    »    »    ..   |    | 1 800      |
| Guarda-equipajes    »    »    »    .. |    | 2,266      |
| Palanqueros.....                      |    | 5,106      |
| Conductores de trenes de carga.....   |    | 22,400     |
|                                       |    | <hr/>      |
| TOTAL.....                            | \$ | 152,533.50 |

### Resúmen jeneral

|                              |    |            |
|------------------------------|----|------------|
| 1. <sup>a</sup> Seccion..... | \$ | 106,426    |
| 2. <sup>a</sup> »    .....   |    | 126,185    |
| 3. <sup>a</sup> »    .....   |    | 152,533.50 |
|                              |    | <hr/>      |
| TOTAL.....                   | \$ | 385,144.50 |

que aumentaría el Presupuesto de la Empresa segun el proyecto formulado por el Honorable Diputado señor Malaquías Concha.

## FERROCARRILES DEL NORTE I SUR

El señor Concha propone la reduccion de los presupuestos correspondientes a estas líneas en la siguiente forma:

|                       |                     |
|-----------------------|---------------------|
| Para Chañaral, a..... | \$ 290,000          |
| Para Huasco, a.....   | 170,000             |
| Para Coquimbo, a..... | 650,000             |
| Para Valdivia, a..... | 280,000             |
| Total.....            | <u>\$ 1.390,000</u> |

La Administracion ha pedido para la atencion de esos Ferrocarriles durante el año 1905, las siguientes cantidades:

|               |            |
|---------------|------------|
| Chañaral..... | \$ 300,000 |
| Huasco.....   | 133,300    |
| Coquimbo..... | 700,000    |
| Valdivia..... | 330,000    |

Total ..... \$ 1.463,300 es decir,  
\$ 73,300 más que la suma indicada por el señor Concha.

El señor Diputado rebaja en \$ 10,000 el presupuesto ordinario de Chañaral, en \$ 50,000 el de Coquimbo i en \$ 50,000 el de Valdivia; i aumenta en \$ 36,700 el de Huasco.

Las razones que haya tenido para proponer estas rebajas i aumentos no se divisan. ¿Por qué deben disminuirse en las sumas espresadas los presupuestos de Chañaral, Coquimbo i Valdivia i aumentarse el de Huasco? ¿A qué partidas debe afectar la reduccion en el presupuesto de los primeros i el aumento en el del último? No se sabe.

La Administracion ha pedido para esas líneas las sumas antes indicadas aun estimando que son demasiado exiguas para el correcto funcionamiento de esos servicios.

El presupuesto vijente para esos ferrocarriles alcanza a \$ 1.496.000; el del año 1903 sumaba \$ 1.301,614, sin incluir la partida de \$ 191,460 para la nueva línea de Serena a Rivadavia que en ese año fué entregada a la Empresa.

Si en 1903 con \$1.493,074, i en 1904 con 1.496.000, no han podido atenderse desahogadamente esos ferrocarriles, ¿por qué se es una exajerada para 1905 la suma de \$1.463,300 que se consulta,

llegar a resultados inexactos, porque en ellos no se computan las ventajas, apreciables en dinero, que recibe el público en jeneral; i los intereses del público son tambien beneficio para la Nacion. Es evidente que si hubiera de computarse en dinero los fletes que la Empresa deja de percibir a consecuencia de sus reducidas tarifas, podría estimarse este capítulo de provecho en algunos millones que significarían más de un 4% sobre el capital más alto en que pudiera estimarse el valor real de estos Ferrocarriles. O se aplica a esta Empresa el criterio comercial o el de proteccion a los intereses jenerales del país: en el primer caso elévense sus tarifas; en el segundo no se exija de ella grandes utilidades en dinero. Pero no se pretenda arrancar esas ganancias únicamente en la restriccion de los gastos indispensables de explotacion, afectando directamente a su movimiento i desarrollo.

Antes de terminar, conviene tomar nota de una observacion de carácter jeneral que, con referencia a los presupuestos, se hace en la Memoria anual correspondiente al año 1902, presentada al Ministerio de Industria i Obras Públicas. Dice así:

«En la actualidad los presupuestos de la Empresa no forman un todo independiente, sino que hacen parte de los presupuestos jenerales de la Nacion, lo que da lugar a que, con el objeto de hacer aparecer éstos reducidos en lo posible, se rebajen aquéllos, sin tenerse en cuenta que los servicios de la Empresa, afectados por esa rebaja, no pueden dejar de hacerse, a cuyo efecto se exceden las respectivas partidas, sin que sea posible evitarlo».

«Este estado de cosas no es propio de una administracion bien ordenada; i la mejor manera de no seguir en él sería la formacion de los presupuestos de la Empresa sobre la base de sus propias entradas, i constituyendo en cierto modo un presupuesto independiente del de la Nacion, para evitar las rebajas aludidas i sus inevitables consecuencias. No parece regular que los presupuestos de una Empresa de carácter industrial, como es la de los Ferrocarriles del Estado, puedan comprometerse en la discusion de los presupuestos jenerales de la Nacion, discusion que puede llegar a resultados que afecten grandemente los cálculos i previsiones de la Empresa i aun sus resultados económicos».

Segun este orden de ideas, lo único que debiera aparecer en los presupuestos jenerales de la Nacion en lo tocante a las inversiones de los Ferrocarriles, serían los auxilios con que acudiesen las Tesorerías Fiscales por deficiencias de las entradas de la Empresa para cubrir sus necesidades i compromisos, i en el estado jeneral de entradas de la Nacion los sobrantes anuales de dinero.

---