CLASIFICACION DECIMAL 385 UBICACION: C/9 83- 39

LOS SERVICIOS DE LA EMPRESA DE LOS FF. CC. DEL ESTADO I SUS NECESIDADES

Discurso pronunciado por el Senador i Consejero de Ferrocarriles don Pedro Correa Ovalle, en sesion del Honorable Senado de 31 de Mayo de 1921.

BIBLIOTECA NACIONAL SECCION CHILENA

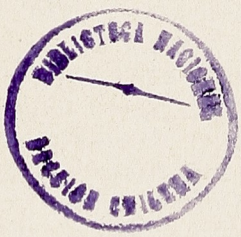
SANTIAGO DE CHILE
Imprenta de los Ferrocarriles del Estado
—
1921

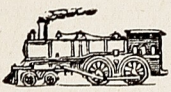
966774
C.I

LOS SERVICIOS DE LA EMPRESA DE LOS FF. CC. DEL ESTADO I SUS NECESIDADES

39343

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL SENADOR I CONSEJERO DE FERROCARRILES DON PEDRO CORREA OVALLE EN SESION DEL HONORABLE SENADO DE 31 DE MAYO DE 1921.





SANTIAGO DE CHILE
Imprenta de los Ferrocarriles del Estado
1921

El trabajo de tipografía es ejecutado
por la Imprenta de los FF. CC. del E.
en la Lanston Monotype

52861

Los servicios de los FF. CC. del Estado i sus necesidades

Discurso pronunciado por el Senador i Consejero de Ferrocarriles don Pedro Correa Ovalle, en sesion del Honorable Senado de 31 de Mayo de 1921, sobre los servicios de la Empresa.

Siento que el señor Ministro de Ferrocarriles no se encuentre presente en la Sala a fin de que tome nota de algunas observaciones que tengo que hacer con referencia al Ministerio de su cargo, pero espero que se impondrá de ellas por la version de la prensa.

Las últimas incidencias ocurridas entre el Ministro de Ferrocarriles i el Consejo de la Empresa que han dado oríjen a un cambio de notas entre el Ministro i el Consejo, han venido a levantar el telon de un episodio que no puedo ménos, señor Presidente, de calificar como bien triste i desconsolador en nuestra vida nacional.

El país ha podido ver con profunda sorpresa el cuadro asustador de un despilfarro de millones que en danza macabra van i vienen de las oficinas de' Ministerio de Hacienda a los bancos, a las Bolsas de Valores i a los bolsillos de los grandes especuladores del cambio.

Millones que salen en préstamo al 10% anual de los bancos de los Estados Unidos, en dólares americanos oro, que se convierten en libras esterlinas papel, que de ellas vuelven a transformarse en pesos, tambien de papel-moneda corriente chilena i, el país no lo sabe aun, pero lo teme, que vuelvan de nuevo, en parte, a

convertirse en dólares americanos, nó, por cierto, en los mismos que les dieron vida, sino en un número mucho menor de ellos.

Todo esto se ha desarrollado en pocas semanas, en poco mas de dos meses i el país va viendo con estupor que los millones se esfuman, que aunque parecían muchos, inagotables, han ido vertijinosamente desapareciendo de las arcas del Estado, i que ya no va quedando de ellos sino el triste recuerdo. Es preciso, sin embargo, que nos detengamos un momento a considerar lo que ocurre i ya que, como he dicho, se ha levantado un estremo del telon, piense el Senado i mire el país adónde nos lleva vertijinosamente el desgobierno o la falta de capacidad del Gobierno.

No cumpliremos con nuestro deber de fiscalizadores si no pusiéramos bien en claro todo lo que ha ocurrido, lo que ocurre hoi día i lo que puede sobrevenir en las finanzas nacionales si continuamos desatentadamente por esta peligrosísima pendiente del derroche en que vamos lanzados ciegamente.

Es preciso, señor Presidente, poner a la luz del día i dar a conocer al país la historia de este empréstito llamado de los Ferrocarriles, la forma en que se ha jenerado i el modo en que se han ido cumpliendo los planes del lejislador, por una parte, i la forma en que el Gobierno de la República ha dado por su parte cumplimiento a las disposiciones legales, o mejor dicho, la forma en que ha violado esas espresas i terminantes disposiciones de la lei que puso en sus manos el manejo de la suma enorme pedida en préstamo en momentos angustiosos para la Nacion, pagando un interes que, hasta hace poco, hubiéramos considerado que entraba en el campo de la usura, por la elevacion de su tipo.

En el mes de Agosto del año que terminó, el Consejo de los Ferrocarriles del Estado, acosado de dificultades por insuficiencia de elementos para hacer el servicio de trasportes, debatiéndose en medio de una huelga de obreros en las minas de carbon nacionales, amenazado de agotamiento de fondos para cumplir con sus presupuestos i obligado a aumentarlo con compras de carbones estranjeros a precios sumamente altos, pero que le era necesario aceptar para evitar paralizaciones de tráfico que hubieran hecho aun mas grave

el mal para el país productor, se dirijió en nota de fecha 11 de Agosto al Supremo Gobierno haciéndole ver de un modo que traducía la alarma del Consejo, la difícil situacion en que la Empresa se encontraba i sujiriéndole las medidas, impostergables ya, de arbitrar recursos que vinieran a salvar la situacion del momento en materia de fondos para el pago de los déficit producidos en los años 18 i 19, i el que inevitablemente tendría que producirse en el año 20.

Ademas, de esos fondos que, en realidad no vendrían a mejorar el estado industrial diré, de los Ferrocarriles, ya que el pago de los déficit no podría producir mejoramiento en el servicio sino a lo sumo regularizacion de una situacion financiera insostenible, llena de deudas, situacion que no sólo era insostenible, como digo, sino indecorosa, pidió en aquella misma comunicacion al Ministerio que se le dieran los recursos para adoptar una serie de medidas tendientes, en conjunto, a levantar la postrada situacion de la Empresa i mejorarla en el futuro.

Esas proposiciones fueron:

Primera.—La adquisicion de un stock de carbon, que la situacion producida en las minas nacionales hacía absolutamente necesario.

Hasta el año 1920 el trabajo en las minas se había ejecutado en un ambiente de paz social, con una produccion normal que permitía la entrega oportuna del combustible a la Empresa, la cual había contado siempre con la produccion de carbon de esas minas, que eran, puede decirse, sus únicos proveedores.

Sus contratos eran fielmente cumplidos, i la Empresa no necesitaba dejar en sus carboneras sino la cantidad necesaria para el servicio durante uno, dos o tres meses.

En Marzo del año pasado se inició la huelga en las minas de carbon. La Empresa vió que contaba con carbon suficiente para tres meses mas, i consideró que esta huelga no podía durar ese tiempo. Las cosas no pasaron así, sin embargo, i se vió despues en la necesidad de restrinjir el tráfico enormemente, casi paralizarlo; tuvo que hacer grandes gastos en compra de leña, que es un combustible mui inadecuado.

Esta esperiencia obligó al Consejo a pensar ya en la formacion de un stock de carbon, i se calculó para

eso la compra de 100,000 toneladas, que a los precios i al cambio de entónces equivalían a un gasto de alrededor de $ 15.000,000.

Fué éste, por consiguiente, el primer capítulo que la Empresa puso en su plan de gastos para ser cubiertos con el empréstito proyectado.

En seguida había que pensar en la compra de equipo, de locomotoras que son absolutamente indispensables i que hacía muchos años que venían solicitándose. Despues, era preciso contar con los fondos necesarios para el mejoramiento de la vía, de las estaciones, de las carboneras, de las maestranzas, i para la construccion de un anexo a la Maestranza de San Bernardo a fin de levantar una poblacion obrera. Por último, era necesario consultar una suma suficiente para llevar a cabo el proyecto hace ya mucho tiempo anhelado por la Empresa, i en el cual se fundan halagüeñas esperanzas de grandes economías; la electrificacion de la I Zona de los Ferrocarriles.

Todo esto, espresado a grandes rasgos por mí en este momento, fué motivo de largas i detalladas esplicaciones dadas al Gobierno en una nota mandada por la Empresa en la fecha que he indicado.

Con esta nota, con este pedido del Consejo, que conoce las necesidades de la Empresa, que siente la responsabilidad de su marcha, el Gobierno, aceptándolo, resolvió la presentacion al Congreso de un proyecto que autorizara la contratacion de un empréstito por la suma que fuera suficiente para satisfacer estas necesidades. No se trataba de realizar un plan completo, ni podía pretenderse eso, pues había que tomar en consideracion el estado de las finanzas nacionales, i de las duras condiciones del mercado del dinero, por lo cual se adoptó un plan limitado que debía desarrollarse en tres o cuatro años.

Para llevar a la práctica ese plan se necesitaban cerca de 8.000,000 de libras esterlinas oro, 7.775,000, i por esa suma se envió el respectivo mensaje al Senado i éste acojió el proyecto sin modificacion En seguida, fué el proyecto a la Cámara de Diputados, donde dió lugar a una larga discusion, orijinada por la profunda desconfianza que en la otra Cámara i en a opinion inspiraba la idea de poner en manos del Gobierno una suma tan enorme en los precisos momentos en que la estrema penuria de la caja fiscal hacía

temer que los fondos que los Ferrocarriles pedían, para darles una inversion lenta durante varios años, tomaran el camino que la necesidad o un concepto distinto de las necesidades públicas han tomado en otras ocasiones fondos de empréstitos que, distrayéndose de su primitivo objeto, han ido a servir otros que el lejislador no contempló al autorizarlo.

El hecho fué que la Cámara de Diputados, inspirada en los temores a que me vengo refiriendo seguramente, modificó el proyecto del Senado i lo redujo de 7.775,000 a 5.000,000 de libras esterlinas oro.

Pero la Cámara, mas previsora que el Senado, introdujo una idea nueva, una idea que hasta entónces no había figurado en ninguna de las anteriores leyes de la República, pero que ahora vemos que fué necesaria i que, a pesar de la claridad de su letra i de su espíritu, no fué eficaz.

El Art. 2.º de la lei Núm. 3,718, de 3 de Febrero último, establece del modo mas terminante i esplícito que «el producto del empréstito se depositará en bancos de primera clase a la órden de la Empresa de los Ferrocarriles, la cual podrá jirar sobre estos depósitos a medida que sus necesidades lo requieran, con acuerdo del Consejo aprobado por el Presidente de la República»

Pues bien, vamos a ver en qué forma ha dado cumplimiento el Gobierno de la República a la lei ya citada, o en qué forma la ha violado, podría decir mejor.

Iniciada la nueva Administracion, el Gobierno de Alianza Liberal quiso romper los moldes establecidos por las administraciones anteriores, considerándolos como rutinarios i atrasados, segun los modernos conceptos que hoi parecen imperar, i no se preocupó de buscar para la formacion del Ministerio a políticos probados en el servicio del país, a personas de talento reconocido en los distintos órdenes de la actividad social. Se rompieron aquellos moldes, i en las circunstancias mas difíciles para el país, cuando los problemas mas arduos i complicado para la economía nacional nos cercaban en forma amenazante e imprevista, cuando estaba en grave peligro de paralizarse la esportacion del salitre, cuando se encontraba anémica la produccion de la industria minera i desvalorizadas las lanas, que forman ya un rubro importante en la produccion del país, el Presidente de la República

llamó a desempeñar la cartera de Hacienda a un jóven ex-alumno de una universidad alemana, que, segun se decía, era toda una esperanza, aunque jamas había actuado en los negocios públicos, ni tampoco en los privados, i que, segun la opinion de la administracion anterior, compartida, debo suponerlo, por el interesado, aun no había terminado sus estudios, puesto que en Junio del año pasado el Ministerio de Instruccion Pública proponía en el proyecto de presupuestos para el año en curso que se consultara en su favor una pension, a fin de que fuera a Europa a terminar sus estudios.

Este era el Ministro que debía manejar las finanzas de Chile en los propios momentos en que todos los países del mundo escojían a sus hombres de primera fila, a sus economistas mas probados para que manejaran sus finanzas sometidas a dura prueba con motivo de los fenómenos a que ha dado oríjen la terminacion de la guerra europea.

Fué ése un error indudablemente, un error que nos ha acarreado amargas consecuencias. Felizmente ya se fué ese Ministro, aunque la huella de su paso por el Gobierno será imperecedera. La Alianza no debe estar contenta de su obra, sin duda alguna.

El Ministerio de Industria i Obras Públicas i Ferrocarriles era la otra pierna de la tijera económica. Las obras públicas estaban semi-agónicas por falta de fondos para ser continuadas o terminadas; los ferrocarriles esperaban la inyeccion de un empréstito para levantarse i vivir; las salitreras se paralizaban, día por día, como igualmente las faenas mineras i los problemas sociales, obreros i del trabajo, iban tomando un camino por demas difícil i peligroso.

En tales condiciones, S. E. el Presidente de la República acudió de nuevo a los moldes reformados, i encomendó la cartera de Industria, Obras Públicas i Ferrocarriles al señor Torrealba, cuya preparacion para ese cargo el país ignoraba, pero que la Alianza adivinó, creyendo talvez en la ciencia infusa, en aquello que no necesita un pasado que le dé normas, ni estudios i esperiencias que la guíen.

Yo creo, francamente, i estoi cierto de que el país piensa lo mismo, que el ensayo no ha dado resultados.

He dicho que quería hacer la historia de la lei que

autorizó la contratacion del empréstito para los Ferrocarriles del Estado.

La Empresa está obligada, conociendo como conoce el servicio i sus necesidades, a formar presupuestos que cubran todos los gastos, aun aquellos que se llaman de renovacion i conservacion, porque sería mui fácil encuadrar los gastos en las entradas si se dejara deteriorar o destruir la línea, el equipo i las instalaciones. Sobre esa base, i despues de un largo i laborioso estudio, el Consejo llegó a formar un presupuesto ascendente a $ 180.000,000. La suma parece enorme, nunca vista en los Ferrocarriles de Chile, pero es conveniente que el Senado i el país se den cuenta de por qué se llegó poco a poco a una suma tan cuantiosa.

Voi a hacer una lijera comparacion entre el presupuesto de la Empresa correspondiente al año 14 i el del año 21, i a dar breves esplicaciones acerca de los aumentos que han esperimentado algunos rubros. Voi a referirme a la Red Central solamente, sin considerar el Ferrocarril Lonjitudinal Norte, i hago la comparacion en esta forma porque en 1914 esta última línea no estaba a cargo de la Empresa.

En 1914 el tráfico en toneladas-kilómetros, es la medida que se emplea en estos casos, fué de 1,366 millones de toneladas en carga i pasajeros-kilómetros, i en 1921 se calculó en 1,775 millones de toneladas-kilómetros.

Por consiguiente, hai una diferencia de 30% entre el tráfico de uno i el calculado para el otro año, en favor del año 1921.

Doi este antecedente previo como base de las comparaciones que voi a establecer.

Los sueldos del personal a contrata arrojaban en 1914 un gasto total de $ 11.576,700 i en 1921 ocasionarán un desembolso de $ 19.941,000, o sea una diferencia de 80%. Esta diferencia proviene de que por lei de la República se aumentaron los sueldos del personal en el año último en una proporcion que ha ocasionado este mayor gasto. Los jornales en 1914 motivaron un desembolso de $ 29.000,000, en números redondos i en 1921 ascenderán, segun el presupuesto de la Empresa, a un total de 33 millones i pico de pesos. A esta suma habrá que agregar $ 7.000,000 que significa la última alza acordada i jestionada por el señor Ministro de Industria para que se aumentaran los

jornales de los operarios, con lo cual esta partida de jornales significará en el año actual un gasto, sólo para la Red Central, de mas de $ 40.000,000 contra los 29 i tantos que costó el año 1914.

En materiales varios que la Empresa necesita constantemente, en el año 14, se gastaron $ 6.739,000 i en el año 21, con el alza de los precios, el valor de estos materiales llegará a $ 26.295,000.

En carbon se invirtió el año 14 la suma de 20 millones 790 mil pesos i para el año 21 el presupuesto sube a $ 32.000,000.

Tengo que detenerme un momento en este rubro porque es posible que el Senado crea que este aumento de gastos provenga de un alza en los precios, imajinando que ellos correspondan a las compras de carbon estranjero hechas a fines del último año.

Debo decir que en los 32 millones calculados para el año 21 no está tomada en cuenta la mayor alza producida en el precio del carbon americano, sino con el precio de los contratos vijentes, aun con nuestras minas nacionales, que tienen una base media de $ 70 la tonelada.

Por durmientes se pagó en 1914 la suma de 1 millon 96 mil pesos i se ha calculado para 1921 un gasto de $ 1.400,000.

En rieles i accesorios en el año 14 se invirtieron $ 2.514,000 i el gasto para el presente año se calcula en mas de $ 5.000,000.

En varias partidas que no es posible detallar, en 1914 se gastó la cantidad de $ 3.547,000 i el gasto para el presente año se calcula en $ 4.700,000.

Esto es lo que puede presentarse como una comparacion entre los presupuestos de los años 14 i 21, es decir, son las partidas que teniendo un equivalente en uno i otro presupuesto, hacen posible entre ellas una comparacion.

Pero, ademas de esto, el presupuesto del año 21 tiene partidas, enormes inversiones que no figuraban en el presupuesto del año 14 i cuya cuantía va a ver el Honorable Senado. Desde luego, hai que considerar la renovacion de la vía, que significa un gasto de $ 5.572,000. Vienen en seguida otros gastos, como los relacionados con la Prevision Social i Caja de Retiros, creada por lei de la República, que significa a la Em-

presa un desembolso de un 2½% de sus entradas brutas, esto es, $ 3.391,000. El año 14 los Ferrocarriles no tenían deudas; hoi las tienen de tal magnitud, que para el servicio de las ya contraídas i para pago de amortizacion e intereses, del empréstito que estaba a punto de contratarse, pues la Empresa tomó a lo serio el pago de este último servicio, porque creyó que eran serias tambien la resolucion del lejislador de autorizar el empréstito i su cumplimiento por parte del Gobierno, destinó $ 23.000,000 para ese servicio de las deudas. Ademas, no es posible que en un presupuesto que pasa de 170 millones no haya imprevistos, desde que las líneas, puentes, etc., están espuestos a accidentes aun por la naturaleza misma, por el clima del país; para este fin hai una partida de $ 3.480,000. Por último, se dejaron $ 2.426,000 para mejoras del servicio. Todo el presupuesto para 1921, en la parte anotada, suma la cantidad de $ 168.471,000.

Pero esto no es todo, señor Presidente. El año 14, como he dicho, no tenía la Empresa la administracion del Lonjitudinal. El Lonjitudinal estaba entónces administrado en su inmensa estension por la Compañía Constructora, la cual se convenció mui pronto que no era buen negocio, i que le era preferible abandonar la pequeña garantía que había dejado i entregar el ferrocarril incompleto e insuficientemente dotado a la administracion del Estado, que, a su vez, lo puso en manos de la Empresa.

Este ferrocarril tiene tales deficiencias i sirve una zona de incipiente desarrollo agrícola i minero todavía que dejará este año una pérdida anual de 11 millones 500 mil pesos, contando tambien, como en la Red Central Sur, con los gastos de renovacion, que la Empresa no deja jamas de considerar como su estricto deber suyo de atender.

El total del presupuesto del año 1921 llega, pues, a la suma de 180 millones; el del año 1914 suma, en total, 75 millones. Esa es la diferencia que existe, señor Presidente, entre uno i otro presupuesto.

Cuando la Empresa formó estos cálculos, que eran el fruto del estudio atento de la situacion, i vista la necesidad que la lei le impone de no presentar presupuestos que no estén saldados, se dirijió al Gobierno i le envió el presupuesto con todos los datos que re-

quiere su estudio, proponiéndole la forma de financiarlo, que no puede ser otra, para la Empresa, que la que la lei le indica: alzar las tarifas.

Estos presupuestos fueron enviados por la Empresa el día 12 de Febrero del presente año. ¿Qué podía esperarse?

Dada la magnitud del problema que tenía en sus manos el honorable Ministro de los Ferrocarriles, a quien corresponde la vijilancia del servicio; que el señor Ministro entraría inmediatamente a ocuparse de este importante, serio i vital asunto encomendado a su atencion; el Consejo esperaba tener luego el concurso del señor Ministro del ramo para que fuera a imponerse a su seno de todo lo que ocurría i para buscar en trabajo armónico, en comunidad de miras, la solucion de este problema gravísimo, con el objeto de encontrar los medios de salvar la situacion que se presentaba i llegar de comun acuerdo al Congreso a solicitar la adopcion de las medidas que sirvieran para remediar la situacion.

No ha sucedido nada de esto, señor Presidente; ha pasado algo mui distinto. El honorable Ministro de los Ferrocarriles ha permanecido en su Ministerio; nunca nos habló sobre esta materia; nunca se presentó al Consejo a pedir mayores datos ni la reforma de alguna partida. Tampoco propuso buscar i encontrar las economías ni arbitrar recursos. Nunca hizo estas cosas. Tampoco envió notas insinuando algunas ideas que vinieran a facilitar la solucion del difícil problema. Lo único que hizo Su Señoría en los últimos tiempos fué patrocinar decididamente una peticion de los obreros de las maestranzas i de las secciones de Traccion de los Ferrocarriles, que pedían que se les aumentara su sueldos hasta en un 60%.

El Consejo había recibido esta peticion de los obreros, i léjos de encarpetarla, la estudió con todo detenimiento. Como base para ju gar de la justicia i equidad de la peticion de los obreros, el Consejo estudió en la industria privada similar los sueldos o jornales que ganaban los obreros. Hizo este estudio con un espíritu de amplia ecuanimidad, procurando, naturalmente, mejorar la condicion de los obreros de los ferrocarriles sobre la condicion que tienen los obreros en la industria privada.

Este estudio se presentó al señor Ministro cuando

el Consejo fué llamado a la Sala del Presidente de la República para examinar esta cuestion i ver modo de solucionarla en forma equitativa. Se le hizo presente al señor Ministro que, en realidad, los salarios que la Empresa pagaba eran superiores a los de la industria privada; que la Empresa, ademas, daba garantías que son de gran valor para los obreros. Desde luego, la Empresa no restrinje su personal, cualesquiera que sean las circunstancias por que atraviesa; no echa fuera del servicio a ningun obrero que cumple con su deber; tienen, en seguida, la lei de jubilacion, tienen el Servicio Médico, tienen licencias, pasajes gratuitos para ellos i sus familias; en una palabra, tienen una situacion que, seguramente, es superior a la de los obreros de la industria privada.

Pero, a pesar de eso, a pesar de que los estudios hechos manifestaban que la Empresa no pagaba salarios inferiores a los de la industria privada, sino superiores, el Consejo pensó que era preferible que una Empresa del Estado fuera mas jenerosa que los particulares, i ofreció, en contestacion a la nota de los obreros, elevar sus jornales en un 10%, haciendo ver la premiosa situacion económica de la Empresa.

Esta contestacion del Consejo fué mirada por el señor Ministro, segun lo dice en una nota mandada por Su Señoría a la Empresa, i que yo no considero mui discreta, como una mofa: dijo que era una contestacion realmente ridícula que el Consejo daba a la peticion de los obreros.

En esa conferencia a que me he referido, se consideraron tambien ciertos peligros sociales que era conveniente evitar, ciertas modalidades que era conveniente adoptar, i se llegó a un aumento escalonado de los sueldos, principiando por 15% los sueldos mas altos hasta llegar al 40% los mas bajos; siempre sobre la base de que la Empresa tuviera los medios materiales de cumplir este acuerdo.

Insistió el señor Ministro, despues, en que se cumpliera el acuerdo a que me refiero, i el Consejo contestó que no podría hacerlo, por grande que fuera su voluntad de acceder a ello, por cuanto carecía de recursos para aumentar sus gastos si la peticion de alza de tarifas i los presupuestos de la Empresa no eran despachados por el señor Ministro.

Poco despues el Consejo tuvo la sorpresa, sorpresa

mui desagradable para mí, porque no creía que el Gobierno de la República pudiera mirar las leyes con tanto menosprecio o falta de atencion, de recibir una nota del señor Ministro de Obras Públicas con que enviaba a la Empresa un ausilio de tres millones i medio de pesos para que tuviera fondos con que cumplir la promesa hecha de aumentar los jornales, ya que el Gobierno reconocía que la Empresa carecía de recursos para ello. Va a ver el Honorable Senado de dónde salieron esos fondos:

«Con fecha 19 de Mayo, el señor Ministro de Ferrocarriles comunica a la Empresa:

«El señor Ministro de Hacienda, en nota confidencial Núm. 36, de hoi, dice a este Departamento lo que sigue:

Este Ministerio ha dado órden al Director Jeneral de Contabilidad para que de los fondos destinados a la ejecucion de las obras públicas en conformidad a la lei Núm. 3,738, de 25 de Febrero último, se deposite en el Banco Español de Chile, de esta ciudad, la suma de $ 3.500,000 billetes a la órden de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado».

Lo que trascribo a Ud. para su conocimiento i fines del caso. Dios guarde a Ud.—Por el Ministro, *Alfredo Balmaceda*».

El señor ECHENIQUE.—Es una nota del Director de Contabilidad i del Director del Tesoro.

El señor CORREA.—No me había detenido a considerar este punto.

Es desconsolador ver cómo se vulneran las leyes de la República: de los fondos contratados para el servicio de los Ferrocarriles se distrajeron $ 50.000,000 para obras públicas i reparaciones de caminos i, ¿a quién pudo ocurrírsele que de estos últimos se destinaría una parte al aumento de los jornales de la Empresa de los Ferrocarriles? Esto fué, sin embargo, lo que se hizo.

He indicado ya, señor Presidente, la necesidad i la obligacion legal que hai de financiar los presupuestos de la Empresa de los Ferrocarriles, ántes de aprobarlos.

Voi, ahora, a formular otras consideraciones jenerales respecto a la forma como se han ido produciendo las situaciones de déficit i de desequilibrio permanente en los presupuestos de la Empresa de los Fe-

rrocarriles, i lo hago porque, como en muchísimas ocasiones se han estudiado leyes para dar grandes recursos a la Empresa, la opinion pública se imajina, talvez, que las cosas van mal por culpa de la Empresa; pero hai que decir i repetir que, en realidad, el ausilio ofrecido a la Empresa no ha llegado a ella, sólo ha habido ofrecimientos.

De los cuatro i pico millones de libras esterlinas que se concedieron primero, por medio de un empréstito proyectado en 1914, no obtuvo la Empresa sino 80,000 libras. Nótelo bien el Honorable Senado: 80 mil libras. El empréstito hasta de $ 24.000,000 que se autorizó a levantar en la Caja Hipotecaria fué invertido totalmente en obras de mejoramiento que se han detallado en distintas comunicaciones enviadas al Gobierno.

En cambio, año por año, se han aumentado los gastos de los Ferrocarriles, con el establecimiento de la Caja de Retiros, con los aumentos de sueldos i jornales, i con el servicio del Ferrocarril Lonjitudinal, con el pago de intereses por las deudas en la Caja i en el Banco de Chile, etc., etc., i, miéntras tanto, el Gobierno no acepta los aumentos de tarifas que acuerda la Empresa.

De aquí es que se van sucediendo i acumulando los déficit hasta llegar a sumar ya mas de $ 60.000,000, a fines del año próximo pasado. Déficit previstos anunciados, ántes de producirse, al Gobierno i acumulados de varios años, como he dicho, señor Presidente.

Si oportunamente se hubiera aclarado la situacion, si se hubiera visto que era inevitable el alza para permitir el desarrollo de los servicios, el déficit se hubiera evitado con un alza relativamente pequeña: lo que pudo hacerse al principio con un 10% fué necesario remediarlo con un 20%, 20% que llega hoi en día al 50%. I aun, esta alza de 50% se pidió para los primeros meses de este año, pero estamos ya en Junio, puede decirse, i el alza no se acuerda, lo que no detiene seguramente la formacion de un nuevo déficit para el actual ejercicio.

El Gobierno parece desentenderse de estas cosas. Con no contestar las notas del Consejo ni tomar resolucion alguna, dejando que las cosas sigan tan tranquilas como ántes, todo le parece que queda solucionado.

Para la Empresa no ocurre lo mismo: los déficit

que se forman durante el año se van acumulando matemáticamente. Por ejemplo, en la nota misma del señor Ministro, que ha dado oríjen a mis observaciones, se cita el caso de haberse presentado una jestion de The International Machinery Company, pidiendo el pago de 600,000 dólares por materiales contratados por la Empresa, pues esa entidad teme que no se le pague dicho valor oportunamente. Esos 600,000 dólares forman parte de los gastos de la Empresa para el año 21; son ellos, conjuntamente con muchas otras partidas, las que orijinarán el inevitable fracaso económico de los Ferrocarriles. I luego despues los veintitantos millones de pesos que la Empresa calculó para el servicio del empréstito, nadie los ha pagado; por noticias de la prensa sabemos que el Gobierno ha creído que no tenía para qué preocuparse del pago del servicio de ese empréstito, i que ha tomado de los propios fondos del empréstito el dinero necesario para su servicio; tomará despues lo que se requiere para el pago de la segunda, la tercera cuota, etc., hasta que se le concluyan los fondos del empréstito.

He dicho lo anterior para levantar los cargos que puedan hacerse a los Ferrocarriles, aunque estoi cierto que ellos no existen entre los honorables Senadores, que son bastante conocedores de todos los servicios públicos.

Pero talvez el público, fuera de esta Sala, se imajina que la Empresa ha dispuesto de los fondos necesarios i que por incapacidad no ha hecho mejoras i mas eficientes sus servicios.

Ahora quiero referirme a lo que mas dificultades ha ocasionado al Gobierno; a lo que se ha resistido en una forma increíble: a las tarifas.

Ha dicho el honorable Ministro de Ferrocarriles, en su última nota al Consejo, que la economía nacional sufriría un enorme perjuicio con el alza de las tarifas, i que los gastos del pueblo hacen imposible tambien elevarlas.

Ignoro si el señor Ministro es poseedor de algun secreto o poder milagroso para hacer entrar fondos a las cajas de la Empresa por otro medio distinto que el alza de sus tarifas. No hai otro medio, escepto el de que el Gobierno le conceda subvenciones, algo que el honorable Ministro de Hacienda, aquí presente, puede decirnos si el Erario está en situacion de conceder.

El honorable Ministro de Ferrocarriles pudo tambien proponer, para hacer frente a esta situacion, que se rebajaran los presupuestos de gastos, para lo cual tenía franco el camino por medio de su insinuacion al Consejo i por la participacion que en la supervijilancia de los Ferrocarriles le ha encomendado la lei. No ha pretendido ni ha insinuado el señor Ministro que se rebajen los gastos calculados. Pero Su Señoria resiste el aumento de las tarifas, lo cual hace que este problema de la situacion aflictiva en que se encuentra la Empresa sea un problema absolutamente insoluble.

Al tratar este punto de las tarifas, que es el que mas apasiona a la opinion pública, i el que ocasiona mayores resistencias en el país, ha provocado la del señor Ministro, quiero referirme primero a las tarifas que cobran los demas ferrocarriles del mundo i señalar la forma en que se han ido aumentando i despues llegar al estudio de las tarifas de los demas ferrocarriles fiscales i particulares de Chile.

El señor BULNES.—Antes de que terminen los incidentes, deseo saber si acaso hai sesion mañana.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Mañana hai sesion del nuevo Congreso, porque la actual lejislatura termina hoi.

El señor BULNES.—¿De manera que mañana no hai sesion del Senado?

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Nó, señor Senador; hai sesion de las dos Cámaras reunidas.

El señor BULNES.—Perfectamente.

El señor ZAÑARTU (don Héctor).—Las observaciones que está desarrollando el señor Senador por Talca son sumamente interesantes, i como, en realidad, este Senado termina hoi, quien sabe si sería conveniente que se dejara a Su Señoría unos quince minutos a segunda hora para dar término a su discurso, porque, de otro modo, no va a poder continuar sino hasta despues de la calificacion de las elecciones.

El señor RIVERA.—Yo modificaría esta indicacion en el sentido de que, como en la órden del día hai dos proyectos bastante interesantes, que valdría la pena que este Senado despachara, se prorrogara la segunda hora por igual tiempo.

El señor ZAÑARTU (don Héctor).—Iba a completar mi indicacion en ese sentido.

El señor OYARZUN (Ministro de Hacienda).—

Yo querría tambien decir algunas palabras en respuesta a las observaciones del señor Senador por Talca relativas a la parte económica de esta cuestion; de manera que solicitaría la benevolencia del Senado para usar de la palabra por unos pocos minutos despues de Su Señoría.

El señor CONCHA (don Malaquías).—En seguida habrá que oír al señor Ministro de Ferrocarriles; de manera que me parece mejor que termine el señor Senador por Talca en otra sesion.

El señor CONCHA SUBERCASEAUX.—Yo hago indicacion para que se prorrogue la primera hora hasta que termine el señor Senador por Talca i haya contestado el señor Ministro de Hacienda.

El señor ZAÑARTU (don Héctor).—Prorrogando la segunda hora por igual tiempo.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Si no hai inconveniente, se dará por aprobado lo que proponen los señores Senadores por Santiago i por Maule.

Aprobado.

Puede continuar al señor Senador por Talca.

El señor CORREA.—Decía que para juzgar de las tarifas de los ferrocarriles chilenos era absolutamente necesario hacer comparaciones con las tarifas de los ferrocarriles de los distintos países del mundo.

Tengo aquí en un folleto publicado por la Empresa algunos datos que voi a leer al Senado. Voi a considerar sólo a aquellos países que casi no han sufrido con la guerra, que se han beneficiado pecuniariamente con ella, i aquellos en los cuales la moneda no ha tenido una depreciacion que haya producido un aumento aparente de las tarifas.

Desde 1914 hasta 1920 se han variado las tarifas ferroviarias en algunos países, en la siguiente proporcion: en Canadá se han aumentado las tarifas de pasajeros en 78% i las de carga en 96%; en Dinamarca, han aumentado las tarifas de pasajeros en $33\frac{1}{2}$% i las de carga en 50%. En Estados Unidos han aumentado las tarifas de pasajeros en 68% i las de carga en 96%; en España, el alza es de 70 a 73% en las tarifas de pasajeros i de 75% en las de carga; en Holanda se han elevado las tarifas de pasajeros en 75% i las de carga en 140%; en Noruega el alza es de 200% en las tarifas de pasajeros de primera clase i de 75% las de segunda i tercera clase i de 200% en las tarifas de car-

ga; en Suiza se han elevado las tarifas de pasajeros en 100% i las de carga en 150%.

Como sabe el Honorable Senado, las tarifas de los Ferrocarriles del Estado en Chile han sido aumentadas desde 1914 en 30% que, agregado a la modificacion de categoría que han tenido algunas mercaderías, llega, en total, a 40%.

El señor CONCHA (don Malaquías).—A eso hai que agregar otro 20% ahora i ademas el recargo que se hace por la desvalorizacion de la moneda, que por sí sólo duplica las tarifas.

El señor CORREA.—Voi a ese punto, señor Senador.

Al hablar de alza de tarifas en diversos países, he hecho comparaciones con las tarifas de los ferrocarriles de países que han mantenido el valor de su moneda; no he querido tomar en cuenta las tarifas alemanas, por ejemplo, en que el alza llega de 145 a 225% en tarifas de pasajeros i a 232% en tarifas de carga.

La tarifa austriaca se eleva en 290% para los pasajeros i en 390% para la carga. Comprenderá el Senado que yo no la tomo en cuenta i que sólo me refiero a países en que se ha mantenido el valor de la moneda.

Aquí en Chile hemos sufrido una baja considerable en el valor de la moneda, i esto, como se sabe, afecta bastante a la Empresa de los Ferrocarriles, porque hai partidas gruesas de dinero que tiene que pagar en oro.

Comprenderá el Senado que los banqueros americanos no recibirán los billetes de Chile sino por el valor que la tasa del cambio les hace; que los proveedores de materiales importados toman tambien en cuenta el cambio para la cancelacion de sus créditos. I en estas partidas el presupuesto de 1921 sube a mas de $ 60.000,000 que se encuentran, como el honorable Senador por Concepcion debe suponerlo, directamente afectados por la baja del cambio, a la cual Su Señoría parece no atribuirle importancia.

Voi, señor Presidente, a tratar un punto delicado.

En la opinion pública, impresionable a veces i no siempre bien informada, se ha llegado a pensar en el posible arrendamiento de los ferrocarriles, como una medida salvadora para el Estado i para el país, de los defectos i de los gastos crecientes de nuestros ferrocarriles.

Una empresa arrendataria haría, se supone, grandes economías i un servicio mas acucioso en los ferrocarriles, con beneficios para el país productor. Sus tarifas serían mas moderadas que las del Estado.

Quieren, por consiguiente, hacer comparaciones entre lo que cobran los ferrocarriles particulares que hoi existen en Chile, con los que tienen los Ferrocarriles del Estado.

La Red Central, con las tarifas vijentes en Enero de 1921, tenía como base el cobro de 4.55 centavos, moneda corriente, por pasajero-kilómetro, i 7.8 centavos por tonelada-kilómetro. Comparemos esta base con la que tienen otros ferrocarriles particulares.

El Ferrocarril de Taltal tiene la base de 8.40 centavos por pasajero-kilómetro, i de 12.6 centavos por tonelada-kilómetro. El de Arica a La Paz tiene, respectivamente, $ 0.15 i $ 0.21. El de Aguas Blancas, $ 0.08 i $ 0.20. El ferrocarril salitrero de Tarapacá tiene 8.06 centavos i 19.1 centavos El Lonjitudinal Norte tiene 9.15 centavos i 15.2 centavos. El de Antofagasta a Bolivia tiene 9.4 centavos i 14.6 centavos. Llamo especialmente la atencion sobre este ferrocarril por cuanto fué el nombrado, segun me parece, en su nota por el señor Ministro como el modelo que podría imitar la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Ahora bien, se puede hacer un cálculo, que es mui curioso, sobre cuál sería la situacion de los Ferrocarriles del Estado con las tarifas que cobran los ferrocarriles particulares, i que acabo de enunciar, Si se cobraran las tarifas del ferrocarril de Taltal, en lugar de tenerse un déficit como el que se anuncia para este año, de $ 46.000,000, habría una utilidad de 31.000,000. Si se cobraran las tarifas del Ferrocarril de Arica a La Paz, la utilidad sería de 165.00,000. Si se cobraran las tarifas del Ferrocarril de Aguas Blancas, el superávit sería de 100 millones. Si se cobraran las tarifas del Ferrocarril de Tarapacá se tendrían 91 millones de utilidad. Si se cobraran las del Ferrocarril Lonjitudinal Norte, la utilidad sería de $ 62.000,000. I por fin, si se cobraran las tarifas del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, no se tendría un sólo centavo de pérdida, sino que habría una utilidad de $ 58.000,000.

Ya ve el Honorable Senado cómo es mas fácil hacer cargos que sostenerlos; ya ve cómo las tarifas actuales, aun suponiéndolas elevadas en la forma en que

lo proponía el Consejo, no serían mas altas que las de los ferrocarriles particulares; no serían tarifas mas altas que las de todos los ferrocarriles del mundo i serán mucho mas bajas que las de los ferrocarriles particulares chilenos.

Pues bien, señor Presidente, esta libertad que se supone que tendrían las industrias i los capitales privados no se concede a la Empresa para modificar las tarifas de los Ferrocarriles del Estado i se la priva de las economías que con esta libertad se podría introducir en los gastos de la misma Empresa. Esta reconoce que tiene en su servicio un numerosísimo personal de obreros envejecidos en el trabajo, que no pueden prestarle un servicio eficaz.

La Empresa le ha hecho saber al Gobierno, con insistencia, por medio de los señores consejeros que han hablado sobre este punto con el señor Ministro del ramo en su sala de despacho, que es indispensable proveer a la necesidad de retirar del servicio a todo este personal inútil; pero al cual es preciso darles alguna garantía al abandonar la Empresa en compensacion a sus años servidos, puesto que sería una injusticia lo contrario.

Por otra parte, desde los primeros tiempos en que el Consejo tomó a su cargo la administracion de la Empresa, comprendió la necesidad de construir una gran maestranza dotada de todos los elementos modernos de trabajo. Invirtió en ese adelanto los fondos que le fué posible proporcionarse.

La Maestranza se construyó i habría permitido reducir enormemente con su utilizacion el personal de todas las pequeñas maestranzas de los Ferrocarriles diseminadas a lo largo de sus líneas; pero como esta idea no ha encontrado aceptacion de parte del Gobierno, idea que ha sido insinuada, como digo, dando a aquel personal una compensacion imprescindible, nada ha podido hacerse i el personal se mantiene en todos los servicios i pequeñas maestranzas.

¿Podría hacer estas economías una empresa privada? Probablemente; pero tendría que tener un gran apoyo moral del Gobierno para impedir que los intereses heridos hicieran imposible dichas economías.

He manifestado cuáles son las causas que han ido orijinando los déficit. Como es necesario, si se quiere cumplir con la lei, que el Consejo busque i encuentre

los recursos que necesita para la administracion de la Empresa, las tarifas deberían ser elevadas por simple acuerdo del Consejo, sin la aprobacion del Presidente de la República. Esa aprobacion no es necesaria, porque el Consejo está compuesto de personas que son designadas por las Cámaras i por el Presidente de la República, i si ellos no reflejaran la opinion de la mayoría de las cámaras o la del jefe del Estado, no tendrían mas que retirarse para ser reemplazados por quienes contaran con esa confianza. Vemos, pues, que lo que el Presidente de la República aprueba en su sala de despacho, puede resolverlo el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles con la aprobacion de los consejeros representantes del Gobierno i de las Cámaras.

Creo que, en realidad, si la Empresa tiene la responsabilidad del servicio, debe tener tambien facultad para elevar las tarifas, siempre que sea necesario.

Llego, por fin, deseoso de terminar lo mas pronto posible a la última cuestion que me quedaba por tratar.

Ya, en las circunstancias actuales, el déficit de los Ferrocarriles para 1921 será inevitable. La Empresa lo calculó en los primeros meses del año en 46 millones de pesos. He manifestado las partidas que crearán ese déficit, que se aumentará en varios millones con la última alza de jornales.

Se pidió un aumento necesario de las tarifas. Si ese aumento se hubiera hecho efectivo en los primeros días de Febrero, habría sido suficiente con un alza del 50%. Pasó el tiempo, i el Gobierno nada resolvió; sin embargo, hace un mes acordó elevar las tarifas en un 20%, despues de elevar los gastos en $ 10.000,000. Este 20% no es ni siquiera suficiente para cubrir este nuevo gasto.

Segun la lei, cualquier aumento de tarifas necesita un plazo de tres meses para ser puesto en vijencia.

Por consiguiente, si el Gobierno estudiara de nuevo este asunto, creo que llegaría al convencimiento de que era justa la peticion de la Empresa, pero ya sería tarde para ponerla en práctica. La eficacia de la medida sería muchísimo menor que la esperada.

El aumento de las tarifas ferroviarias en el momento actual no vendría a entrar en vijencia sino en

Setiembre próximo para rejir solamente en los últimos tres meses del año, los meses de menor tráfico, lo que sería absolutamente insuficiente para saldar el déficit que se prevé.

Comprendiendo que el Gobierno no está en situacion de cubrir el déficit de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, me voi a permitir insinuar una idea al señor Ministro, que siento no esté en la Sala, pero que, a pesar de esa circunstancia, voi a sujerirla en líneas jenerales.

Se calcula que la Empresa tendrá en el presente año un déficit de $ 50.000,000 mas o ménos, i ya que es necesario descartar la idea de aumentar las tarifas en la proporcion necesaria para cancelar ese déficit, lo que traería como única e inevitable consecuencia la paralizacion i desorganizacion del servicio, creo que convendría autorizar desde luego el aumento de tarifas en un 50%, como lo solicitó la Empresa, i como seguramente quedaría todavía una considerable diferencia, dado el escaso tiempo en que, durante este año, el alza rejiría, habría que autorizarla asimismo para que contratara un empréstito bancario por la suma necesaria para saldarlo i en seguida autorizar a la Empresa para que eleve sus tarifas durante los años 1922 i 1923 en un tanto por ciento extra esclusivamente destinado a cancelar el empréstito que se contratara i pagarlo en el plazo máximo de dos años, por medio de abonos mensuales, correspondientes a ese tanto por ciento de elevacion, que como medida transitoria se autorizaría. En una palabra, en la misma forma en que se proceda con las rentas provenientes del 15% adicional sobre los derechos de aduana destinados al pago de obligaciones especiales del Estado.

Proceder de otra manera sería hacer gravitar sobre el país, en los últimos meses de este año, una alza enorme en las tarifas de los Ferrocarriles, que llegaría a producir un trastorno comercial de graves e injustas consecuencias i, por otra parte, inútil ya que un alza de esa naturaleza restrinjiría el tráfico casi hasta paralizarlo. En cambio, la medida que insinúo repartiría en un período relativamente largo: dos años, el pago de una suma por un déficit que no debía producirse, pero que, desgraciadamente, se producirá.

Dejo insinuada la idea i espero que el señor Ministro del ramo habrá de imponerse de ella por la ver-

sion que dé la prensa, i esperaré el momento oportuno para seguir desarrollando mis ideas.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Entiendo que el honorable Senador por Concepcion no tendrá inconveniente para oír al señor Ministro de Hacienda, que ha solicitado que se le permita decir unas pocas palabras.

Puede hacer uso de la palabra el señor Ministro.

El señor OYARZUN (Ministro de Hacienda).—Voi a decir mui pocas palabras, señor Presidente.

De ninguna manera podré entrar a rectificar la esposicion que ha hecho el honorable Senador por Talca, porque no tengo los antecedentes necesarios para apreciar el conflicto económico actual de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Deseo referirme a algunas aseveraciones hechas por el honorable Senador relativas al manejo de los fondos que produjo el llamado empréstito ferroviario.

Sobre este particular, concurro con el señor Senador en que mi antecesor en el Ministerio de Hacienda tuvo un criterio diverso al mío para apreciar la forma en que debió cumplir la lei, en cuanto ordena la entrega inmediata del producido del empréstito a las dos entidades a quienes correspondían esos fondos; esto es, entregar íntegra al Consejo de los Ferrocarriles la parte que se mantuvo en oro, i al Ministerio de Obras Públicas los cincuenta millones en papel que le correspondían.

De esa manera se habrían evitado operaciones financieras i apreciaciones del público que han redundado en perjuicio de toda la Administracion.

En cuanto al manejo mismo de los fondos, quiero rectificar un dato que ha dado el honorable Senador por Talca.

Su Señoría ha dicho que ha habido operaciones de cambio de dólares a libras esterlinas i de libras esterlinas a papel, i finalmente, que ha sido preciso recomprar libras esterlinas para cambiarlas otra vez en dólares, con la consiguiente pérdida por diferencias de cambio en las diversas épocas en que se hicieron las operaciones.

El señor CORREA.—Permítame una interrupcion, señor Ministro.

Yo no he dicho lo que manifiesta Su Señoría.

Precisamente dije que nada sabía respecto de la

recompra de monedas estranjeras, pero que el país temía que hubiera sido necesario hacer la operacion. Celebro que la declaracion que hace el señor Ministro disipe esa idea.

El señor OYARZUN (Ministro de Hacienda).— Estoi en situacion de afirmar, con el testimonio del funcionario que un poco ilegalmente ha querido cargar con el manejo de la caja de estos fondos, que solamente ha habido cambios de dólares a libras esterlinas i a papel-moneda en lo indispensable para satisfacer las necesidades del servicio de la Empresa i al gasto que debe hacer el Ministerio de Obras Públicas.

En cuanto a la falta de capacidad del empréstito para satisfacer las necesidades del servicio de la Empresa, me parece que ello se debe a la accion de todos. El Gobierno, accediendo a las peticiones de la Empresa, presentó un proyecto de lei en que pedía la contratacion de un empréstito por la suma de 7.775,000 libras esterlinas, destinadas esclusivamente a la Empresa. Probablemente la Cámara de Diputados hizo mal al reducir el empréstito a 5.000,000 de libras, e hizo peor, todavía, cuando de los 5.000,000 de libras esterlinas cercenó los $ 50.000,000 para diversas obras públicas con el objeto de ocupar a los obreros cesantes del norte. A esta necesidad debió atenderse por medio de un proyecto de lei que autorizara la contratacion de un empréstito separado. De modo que el Congreso, el Gobierno i todos estamos sindicados para decir a quién corresponde responsabilidad esclusiva en este punto.

En cuanto al alza de tarifas, entiendo que en el Gobierno hai el propósito de acceder, que con este objeto se va a tener un Consejo de Ministros, i si ántes no se atendió a ello fué porque el señor Ministro de Ferrocarriles tenía un criterio distinto. Habiendo necesidad absoluta de aumentar las tarifas, es natural que se eche mano de este recurso.

En cuanto al cargo legal hecho al Gobierno actual sobre el destino dado a parte de estos fondos del empréstito, debo decir algo por lo que me incumbe personalmente.

Como lo manifesté en la Comision encargada de estudiar lo referente a este empréstito, a los pocos minutos de haberme hecho cargo del Ministerio de Hacienda, me encontré en dos situaciones de hecho, que

exijían resolucion inmediata i que me ponían en el doloroso caso de faltar, a sabiendas, a disposiciones terminantes de la lei en cuanto a la disposicion de fondos.

Iban trece días corridos de mora, en Estados Unidos, en el pago del primer dividendo del empréstito. Segun la lei, el servicio debe hacerse con fondos de la Empresa de los Ferrocarriles i en el presupuesto de ésta se habían consultado veintitantos millones de pesos con este objeto, pero el hecho es que el pago no se había ejecutado. Me pareció que era un caso que justificaba al Ministro de Hacienda para tomar una medida suprema, i que debía atenderse inmediatamente a la necesidad, para evitar resultados dolorosos en contra del crédito de la Nacion, i por esto, sin consultar a nadie, di órden para que con los fondos que hai en Nueva York se hiciera el pago, en dólares, de ese dividendo.

La segunda situacion de hecho, como lo ha espuesto el señor Senador, fué que por un acuerdo del Consejo de los Ferrocarriles i del Gobierno se había concedido a los obreros de la Empresa un aumento de jornal desde el mes de Enero; los obreros exijían el pago; yo recibí una visita del Director de los Ferrocarriles para decirme que era urjente que el Gobierno acudiera con fondos para este pago, so pena de un paro jeneral en los Ferrocarriles, cuyas consecuencias no era fácil calcular.

Esta situacion se presentaba con apremio por cuanto el pago debía hacerse el 15 de Mayo, i esto sucedía en la tarde del 13 de Mayo, fecha en que me hice cargo de mi cartera. No atreviéndome a tomar sobre mí la responsabilidad de acudir al empréstito para que los Ferrocarriles tuvieran los fondos necesarios, acudí al medio que se me presentaba como el mas natural dentro de lo irregular, cual fué citar a los comitées de los diversos partidos de la Cámara de Diputados i del Senado para que resolvieran la situacion en que nos encontrábamos, para pedirles la autorizacion necesaria para echar mano de los fondos del empréstito, tonificando en seguida la situacion mediante un mensaje que se presentaría al Congreso. Alcancé a reunir los comitées de la Cámara de Diputados, i de todos ellos obtuve su aprobacion moral para la medida que he indicado. Pero ocurrió que en ese mismo día

se clausuró el Congreso, i no pude dirijirme entónces a los comitées del Senado, porque había una imposibilidad material para hacerlo. Se procedió entónces a hacer por un oficio entrega de los fondos del empréstito concedido a los Ferrocarriles, fondos que por una irregularidad de contabilidad se habían hecho aparecer como una suma determinada de dólares puesta a disposicion del Ministerio de Obras Públicas i liquidada al tipo de $ 6.80 por dólares, mas o ménos, produciendo de tal manera una diferencia de 6½ millones de pesos en la cantidad que debía percibir ese Ministerio. Se tomó, pues, este dinero con cargo a los fondos del empréstito i hasta entretanto que la situacion se normalizaba.

Esta operacion, que constituye una ilegalidad, vendrá representada al Congreso en el Mensaje conjuntamente con la relativa al pago del primer servicio del empréstito. Fueron éstas dos situaciones de hecho que hubo de solucionar en forma dolorosa pero necesaria: una de carácter internacional, en la cual estaba comprometida la fe de la Nacion, i la otra de carácter social, que llevaba ligada la tranquilidad del país, pues existía la amenaza del paro de los Ferrocarriles.

Que estas medidas pueden merecer censura del Congreso, yo no lo niego; pero las entrego a la apreciacion de la opinion pública sensata. Ellas habían sido ya espuestas por mí ante la Comision que tiene por objeto investigar las operaciones habidas con los fondos del empréstito; pero volveré a ocuparme de ellas en el Senado con mas detalles cuando llegue el momento oportuno.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Se suspende la sesion.