DOCUMENTOS

Tercer informe de la Comision Inspectora de los Ferrocarriles del Estado

Santiago, Enero de 1913.

Al señor Ministro de Industria i Obras Públicas.

Señor Ministro:

Hemos manifestado a US. en notas anteriores los defectos de que adolece a nuestro juicio, la parte administrativa de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado; i en ello hemos puesto especial empeño, porque estamos persuadidos que serán inconducentes todas las medidas aisladas que se tomen, todos los reglamentos que se dicten o decretos que se promulguen, si la Direccion superior no se constituye segun las reglas que la esperiencia ha sancionado i las propias ciencias administrativas aconsejan.

Las fuerzas humanas tienen un límite de resistencia al que no debe llegarse en las condiciones normales de la vida, si se quiere sacar de ellas un producto permanente o sea su efecto útil, constante i duradero.

Toda máquina para que su funcionamiento sea provechoso i rinda el máximo de trabajo compatible con su duracion calculada, no debe sometérsele a un esfuerzo excesivo hasta sobrepasar aquel límite de seguridad que ponga en peligro la estabilidad de sus órganos.

Estas leyes elementales mecánicas i fisiolójicas, tienen una necesaria aplicacion en el complicado mecanismo de la Empresa.

Si se pretende que un solo motor de mil caballos de fuerza trasmita la energía que desarrolla a maquinarias que en un instante dado consuman dos mil caballos, se comprende que muchas de ellas quedarán paralizadas en el momento en que su funcionamiento sea mas necesario o para que esto no suceda, se activa la presion de las

calderas para aumentar el rendimiento del motor con peligro inminente de serios accidentes.

Del mismo modo, si a un solo hombre, que aquí seria un Director Jeneral de Ferrocarriles, se le obliga a dirijir i mover toda su administracion bajo el peso de su sola responsabilidad, tratándose de un rodaje tan complicado i subdividido, el fracaso de ese hombre tiene que venir i serán inevitables los tropiezos i perturbaciones en el servicio.

Negocios de tanta entidad no pueden ni deben sujetarse a semejantes eventualidades i continjencias. Los intereses nacionales todos, sin escepcion, están vinculados estrictamente a la correcta marcha de ellos. Hai por esto necesidad absoluta de estudiar con altura, con todo interes patriótico, sin que consideracion alguna personal, política o de otra órden se interponga, la promulgacion de una lei que realice lo que la esperiencia aconseja i que la sana razon, el buen sentido, las leyes mismas naturales i económicas están indicando sabiamente para la administracion de los Ferrocarriles del Estado.

El pais entero tiene sus ojos puestos sobre este negocio. La prensa diaria hace tiempo se ocupa en dilucidar la resolucion de ese problema. El Instituto de Injenieros, en conferencias periódicas, a que han tenido acceso todos los que se interesan por ese tema, ha llegado a sentar conclusiones importantísimas de que no es dable prescindir, viniendo de personas tan bien preparadas técnicamente para emitir juicios i opiniones acertadas. El Congreso mismo se ocupa en dar cima a un proyecto definitivo sobre la materia i la Comision Inspectora que US. tuvo a bien nombrar, que desde el primer instante de su funcionamiento ha señalado en sus notas los defectos de la organizacion actual como orijen primordial de las irregularidades del servicio, cree completar el programa de sus trabajos i cumplir el ofrecimiento hecho sometiendo a la alta consideracion de US. las líneas jenerales que deberian formar la base de su reorganizacion, las que, si fueran aceptadas, podria US. patrocinarlas ante la Comision Mista de ámbas Cámaras que estudia este negocio.

Es mui satisfactorio para esta Comision ver que las conclusiones a que ha arribado el Instituto de Injenieros son las mismas que en nuestras comunicaciones de fecha 27 de Octubre i 8 de Noviembre próximo pasado habíamos insinuado a US. Estando éstas así prestijiadas por un cuerpo técnico tan respetable que con patriotismo se ha puesto a la obra de estudiar con tanta oportunidad esta delicada materia, nos hacemos el honor de aceptar i de reproducir, con lijeras variantes, gran parte de esas conclusiones ya que de una manera tan comprensiva resumen nuestras ideas, formulando los principios capitales que debian incorporarse en una lei definitiva.

Nos apartamos con todo de la manera como el Instituto formula su plan directivo i que no podemos aceptar.

Por las razones enunciadas al comienzo de esta nota, no consideramos posible económica i materialmente considerada que la administracion de los Ferrocarriles sea ejercida por un hombre, aun cuando cuente con ausiliares competentes. Para negocios de tal magnitud se exije que la Direccion sea ejercida por un Consejo del cual

forme parte si se quiere el Jerente, Director Jeneral o Administrador, cualquiera que sea su nombre, pero que se sujete a hacer cumplir los acuerdos del Consejo dentro de las atribuciones que la lei le señala i a ejecutar las que las mismas leyes al Director le confiera, dando cuenta en todo caso al Consejo de quien depende.

Los Consejos Consultivos creados o por crear, para asesorar al Ministro no han dado ni darán resultado alguno, pues echan sobre el propio Ministro la responsabilidad de lo que resuelva i este funcionario no puede ni debe constituirse en el ejecutante de opiniones ajenas; su rol en el cargo que desempeña en la Administracion Pública, tiene que mantenerlo alejado de la direccion inmediata de un ramo de su dependencia.

Este rodaje consultivo viene así a ser un estorbo, mas que una ayuda, recayendo al fin toda la responsabilidad sobre un hombre solo, como seria el Director i sobre quien el Ministro echaria toda la carga, lo que no puede aceptarse.

La única i eficaz Direccion de este negocio debe pues encomendarse a un verdadero Consejo Directivo, en cuyo seno se estudien, discutan i resuelvan la multitud de cuestiones que diariamente se presentan ya sea en el órden técnico, económico, administrativo, financiero, industrial, comercial, judicial o de cualquiera otra naturaleza que sea. Solo con un Consejo Directivo constituido con hombres de esperiencia en estas condiciones, que sigan dia a dia la marcha del negocio i que procuren constantemente las mejoras de los servicios con interes i celo, podrá llegarse a resultados útiles i positivos. Solo un Consejo Directivo así formado, con hombres independientes i bien inspirados, podrá ponerse un dique al desborde de las influencias políticas, parlamentarias o de otra naturaleza que han desquiciado el organismo de la Empresa, rebajando la moral, matando el estímulo del personal i venalizando los empleos de arriba abajo.

La composicion de este Consejo para las cuestiones que está llamado a resolver diariamente, manifiesta que no debe formarse sólo de técnicos ferroviarios ni que es necesario que ellos predominen en él. Al contrario, es conveniente que entren a constituirlo tambien personas dotadas de otros conocimientos i de que los injenieros suelen carecer por la naturaleza de las funciones de su oficio.

Juzgamos asimismo que el nombramiento de ese Consejo debe ser de atribucion esclusiva del Presidente de la República, por tratarse de un servicio público que tan serias responsabilidades impone al Gobierno. A lo mas pudiera establecerse que fuera con acuerdo del Senado o del Consejo de Estado.

Basados pues en las consideraciones ya formuladas por esta Comision en notas anteriores, en las conclusiones del Instituto de Injenieros que corroboran aquellas i en los fundamentos que ahora ponemos de relieve, propondríamos a US. las siguientes bases para la formacion de un proyecto de lei sobre reorganizacion de los servicios de las Ferrocarriles del Estado:

1.º La Empresa de los Ferrocarriles del Estado debe ser administrada como una empresa comercial. En consecuencia, debe conferirse a su administracion toda la autonomía compatible con el réjimen de nuestras instituciones.

2.° El principio de la responsabilidad que implica al mismo tiempo libertad i medios de accion, debe ser el principio dominante. La Direccion Jeneral de la Empresa debe pues estar dotada de la mayor autoridad e independencia. En este órden de ideas, es indispensable evitar de un modo absoluto las influencias de la política militante en los servicios de la Empresa.

3.° La competencia del personal es de la mayor importancia para el éxito de la Empresa. Se debe por esto establecer una reglamentacion rigurosa que determine la clasificacion del personal en categorías, las condiciones de admision para cada uno de ellos (Instruccion Primaria para los empleados inferiores, Secundaria para los intermedios i Universitaria o Especial para los superiores) i un escalafon racional de ascensos dentro de cada categoría. Todo esto sin perjuicio de las escepciones justificadas por méritos notorios

Como complemento de este programa, la Empresa debe cooperar al bienestar de su personal, sosteniendo en su favor instituciones de educacion, de prevision i otras análogas i con el objeto de interesarlo en sus resultados financieros, debe acordarle participacion en las utilidades.

4.° De acuerdo con el principio de unidad de direccion adoptado por la mayoría de las empresas ferroviarias del mundo, la administracion de los Ferrocarriles del Estado debe ser ejercida por un Consejo Directivo compuesto de 7 miembros entre los cuales figurará el Director Jeneral de los Ferrocarriles.

Presidente nato de este Consejo será el Ministro de Ferrocarriles.

Habrá ademas un Vice-presidente que presidirá el Consejo en ausencia del Ministro i que será elejido por el mismo Consejo.

Tres, a lo ménos, de los siete miembros del Consejo, entre los cuales figurará el Director Jeneral, deberán ser injenieros que tengan versacion especial en algunos de los ramos de la técnica ferroviaria.

Los Consejeros serán rentados i su nombramiento será hecho por el Presidente de la República con acuerdo del Senado o del Consejo de Estado.

Serán considerados como Jefes de Oficina para los efectos de su remocion.

5.° Al Director Jeneral corresponderá la ejecucion de los acuerdos del Consejo i la Direccion Jeneral de la Administracion.

El Director Jeneral será ausiliado por los Jefes de Departamentos o servicios especiales con arreglo a las instrucciones que de él reciban.

6.° La lei orgánica de los Ferrocarriles determinará solamente las características jenerales de la organizacion i los casos en que los acuerdos del Consejo deban someterse a la aprobacion del Gobierno. Los reglamentos tendrán toda amplitud i la elasticidad convenientes para atender de cerca las necesidades variables del servicio. Tales reglamentos deben ser suficientemente precisos para evitar la invasion de atribuciones i su cumplimiento debe controlarse de un modo continuo.

7.° Urje dar a la Empresa los recursos necesarios para modernizar sus instalaciones i desarrollar sus medios de accion.

Juzgamos innecesario, señor Ministro, estendernos sobre la urjencia que envuel-

ve la satisfaccion inmediata de la última de estas conclusiones. Todos los injenieros, todas las comisiones de personas idóneas i competentes que han informado al Ministerio sobre este tema, están de acuerdo en pedir esas reformas imprescindibles i que no deben desatenderse por mas tiempo.

Constituída la Direccion en la forma que proponemos como única eficaz a nuestro juicio, para el buen réjimen de los Ferrocarriles i que seria del caso investirla de las facultades i medios necesarios para llevar adelante el programa de reformas materiales que con tanta urjencia deben realizarse i que se condensan en la base 7.ª i último de este informe.

Para terminar esta nota i dando contestacion a la indicacion verbal que US. nos hiciera, de sujerir algunas bases para la Direccion de los Ferrocarriles aislados, diriamos a US. que nuestra opinion seria dar al Consejo que hemos propuesto la Direccion de ellos, pero constituido para el caso, con un Director especial para esos ferrocarriles, el que haria ejecutar los acuerdos del Consejo i cuya mision principal seria estar recorriendo aquellas líneas para vijilar i fiscalizar las administraciones aisladas que de él dependieran. No seria difícil dictar los reglamentos orgánicos para la marcha de este rodaje que parece hoi bastante descuidado, pues el Director de la red central no puede tener tiempo de ocuparse de esos apartados servicios.

Entretanto, dada la situacion especial del ferrocarril de Arica a La Paz, i la conveniencia manifiesta de descargar desde luego de las atenciones de la Direccion Jeneral las labores que le imponen los ferrocarriles aislados, estimamos oportuno indicar a US. la medida de confiar la Direccion de las secciones separadas de la red central a un Delegado especial, nombrado por el Gobierno i bajo la dependencia inmediata del Ministerio de Ferrocarriles.

Dios guarde a US.—Ismael Valdes Vergara.—Manuel Covarrubias.—Emilio Bello Codecido.—Manuel A. Prieto.—Santiago Marin Vicuña, secretario.