

En la tercera haré un ligero análisis de cómo se ha respetado el espíritu de la ley o su letra misma, durante los años en que ha estado en vigencia.

En seguida, haré presente la necesidad absoluta que existe de dotar a la Empresa de los elementos de movilización que con insistencia han venido pidiendo todos sus directores desde el señor Dorner hasta el que hoy la gobierna.

Finalmente, trataré de esbozar, en grandes rasgos, la situación económica de este servicio.

No me guía, señores, pretensión alguna al formular mis conclusiones; pero creo sí que el estudio de un servicio como el de los ferrocarriles, no es de aquellos que exijan una gran contracción o un poder de investigación y de observación extraordinarios; basta con leer lo mucho que se ha escrito sobre la materia para formarse un criterio o seguir, con cierta minuciosidad, lo que hacen en otros países, donde los ferrocarriles marchan con regularidad, para descubrir el secreto del éxito.

---

El año 1913, comprendiendo nuestro Instituto la importancia que tendría, para el desarrollo de este país, precisar las causas de nuestro crónico mal servicio ferroviario, acordó tratar en una serie de sesiones esta cuestión. Pronunciaron discursos o dieron conferencias, entre otros, don Ascanio Bascañán Santa María, don Manuel Trucco, quien inició el debate, don Justiniano Sotomayor, don Carlos Gregorio Avalos, don Domingo Víctor Santa María y don Santiagò Marín Vicuña. Las conclusiones que se aprobaron y las actas de esas sesiones corren impresas en un folleto que mis distinguidos colegas conocen.

De esas conclusiones voy a copiar las siguientes:

1.º) «La Empresa de los Ferrocarriles del Estado debe administrarse como una empresa comercial. En consecuencia, debe conferírsele toda la autonomía compatible con el régimen de nuestras instituciones».

2.º) «La competencia del personal es de la mayor importancia para el éxito de la Empresa... y... con el objeto de interesarlo en sus resultados financieros, debe acordarle participación en sus utilidades».

3.º) «El principio de la responsabilidad que implica al mismo tiempo libertad y medios de acción, debe ser el principio dominante.

La Dirección General de la Empresa debe, pues, estar dotada de la mayor autoridad e independencia. En este orden de ideas es indispensable evitar de un modo absoluto las influencias de la política militante en los servicios de la Empresa».

Estas conclusiones fueron aprobadas en la sesión que el Instituto celebró el

los hay, y, probablemente, también, hay algunos que no son competentes, que han entrado a la Empresa por influencias políticas y recomendaciones personales».

De don Francisco Valdés Vergara: «Búsquese entonces la autonomía, es decir, la administración comercial de la Empresa, *con entera independencia de las influencias políticas* y con contabilidad correcta».

Más tarde agregaba el mismo senador: «Después del debate a que el proyecto ha dado lugar en esta Cámara, el honorable Ministro, con altura de miras que le honra, ha convenido en aceptar algunas modificaciones encaminadas a constituir la Empresa como entidad autónoma, bajo la supervigilancia del Gobierno, con la mayor independencia posible, tanto *para que su administración no sea perturbada por influencias políticas*, como para que en su régimen económico predominen los métodos y los fines propios de toda empresa industrial».

...«Para tener una buena administración en los ferrocarriles, es preciso que el Director no sea anulado por influencias políticas, ni tenga debilidades para complacer, con sacrificio de la Empresa, a los que recomiendan malos empleados y patrocinan intereses particulares».

Si bien hubo acuerdo, como se desprende de las palabras anteriores, para considerar nociva esta influencia que dificulta la selección, perturba la disciplina y evita que caiga la sanción sobre los que, de algún modo, prevarican en sus puestos, no lo hubo para apreciar los medios de evitar estos males.

Mientras los señores Lazcano y Salinas, principalmente, sostuvieron que era el arrendamiento la única forma posible de terminar con el desastroso mal servicio ferroviario, los señores Bulnes, Zañartu, Valdés Vergara y otros, sostuvieron que esta solución no era conveniente y que envolvía peligros de gravedad.

Decía el señor Bulnes:

«No nos engañemos, señores senadores; el arrendamiento de los ferrocarriles es el arrendamiento del país: es entregar a la voracidad extranjera el último elemento de nuestra riqueza nacional: la agricultura. Si una vez firmamos el contrato, no recuperaremos jamás nuestras líneas. Primero volverán a su nido las golondrinas de Becker antes que los ferrocarriles a poder del Estado. El monopolio ejercerá sus influencias por medio de veinticinco mil empleados, tendrá bajo su puño a los agricultores e industriales y corromperá nuestra vida política en forma tal, que solamente al pensarlo experimento, como chileno, un gran dolor».

«Arrendados nuestros ferrocarriles, agregaba, no habría medio de evitar que los empresarios se hicieran comerciantes, hoy del trigo, mañana del forraje, de los porotos, de la carne, de las papas, y que le pusieran una pistola al pecho a los hacendados diciéndoles: o me venden a mí, a tal precio, o no les doy carros. Y contra este género de abusos no hay escrituración previa posible, porque todas

y la remuneración. El Estado empresario sólo puede mover a los hombres que necesita con la contrata y con la seducción que produce el honor de ocupar altos puestos. Los hechos manifiestan que ambos medios son ineficaces y resulta, por lo tanto, mal empresario el Estado».

«En cambio, las Empresas privadas señalan la remuneración a los hombres que les ayudan en conformidad a las ganancias que se obtengan. Ellos ponen el mayor interés en la economía del dinero y en la bondad del servicio para que sean crecidas las ganancias y grande su remuneración».

«Allí está el secreto del éxito obtenido por las empresas particulares y el desastre de las que corren a cargo del Estado».

El Senado hubo de pesar cuidadosamente los argumentos aducidos en pro y en contra de una y otra tesis y, por fin, se decidió en favor de una administración autónoma y de la participación de los empleados en las utilidades que pudiera arrojar la empresa.

De este modo se creía evitar el peligro del arrendamiento y se satisfacían las exigencias de los que querían ver eliminada la política de la administración. Se satisfacía, también, la duda del honorable senador por Curicó, señor Lazcano, en cuanto negaba al Estado sus facultades de administrador por el escaso interés que los empleados podían tener en el éxito del servicio.

Sin embargo, los artículos de la ley aprobada no consultaban la idea de dar a los empleados de los ferrocarriles participación en las utilidades en una forma práctica. Así lo hacía notar el senador, señor Yáñez, con su habitual elocuencia:

«Durante el curso de la discusión, decía, se han avanzado opiniones en el sentido de apartar al Gobierno de la administración de los ferrocarriles y, al efecto, se han insinuado diversas ideas: la de dar a los ferrocarriles en arrendamiento, la de entregarlos a una sociedad nacional y la de establecer una especie de asociación entre el Fisco y el personal de empleados sobre la base de darles participación en los beneficios. Pero, parece que estas ideas se han abandonado, a lo menos las primeras, y, respecto de la última, la participación se consulta en una forma que no podrá dar buenos resultados; es menester que la participación sea directa, que el empleado sienta la compensación de su esfuerzo. Hace años se estableció en las aduanas un sistema parecido al que ahora se propone, pero dió resultado negativo. La participación en los beneficios de una empresa, como medio de solucionar los problemas entre el capital y el trabajo, debe ser inmediata, directa. Así, por ejemplo, se comprende que un jefe de estación se empeñe en el buen servicio y trabaje en la recepción o remisión de carga si se le da participación directa en las mayores entradas que correspondan a la Empresa por el trabajo que ha desplegado. Pero, si esa participación en los beneficios se le ofrece de los resultados generales que

se proyectaran. Las utilidades que arrojará la administración de la Empresa, se repartirían en cierta proporción entre el administrador y el Fisco.

No veo yo una gran diferencia entre esta forma de administración y el arrendamiento y por eso me explico que quienes rechazaban una fórmula rechazaran también la otra.

He esbozado con algún detenimiento la discusión habida en el Senado de la República, porque ella permite fijar ideas sobre uno de los aspectos de la cuestión que estudio; sobre lo que he llamado el aspecto o problema político que envuelve la administración ferroviaria.

No participo yo a este respecto de las ideas sustentadas por los señores Lazcano y Salinas en cuanto a considerar funesta la intervención del Estado en las industrias. No creo yo conveniente ese su negro pesimismo respecto de las capacidades administrativas del Estado en países jóvenes en que todo está por hacer y en que los capitales privados son escasos. Será tal vez pretensión de joven; pero yo prefiero esta osadía optimista a aquel pesimismo que nos lleva a declarar insolubles los problemas o a abandonar nuestras riquezas en manos del extranjero.

Los extranjeros, señores, merecen nuestro respeto en cuanto ellos nos dan expectativas de un mayor progreso patrio, en cuanto nos aportan sus capitales, nos suministran sus profesores y nos ofrecen su experiencia. Pero no debemos confundir este concurso, que todos los países aceptan, con aquel otro que consiste en explotar nuestras riquezas sin dejar en este suelo hospitalario otro tributo que unos cuantos jornales y todos los gravámenes que corresponden a los países deudores. Aceptemos con gusto al extranjero que quiera radicarse en esta tierra y hacer de Chile su segunda patria; pero pongamos ojo avizor cuando se procura por medio de compañías extranjeras succionar las utilidades que la industria y el comercio crean, llevándolas en su totalidad o en su mayor parte a otros suelos que escasas vinculaciones tienen con el nuestro.

La tesis del arrendamiento de los ferrocarriles es aceptada por aquellos que desesperan de las condiciones organizadoras de nuestra raza o por quienes prefieren encomendar a manos extrañas el estudio y la solución de nuestros problemas.

Ya en Chile constituye una tradición el manejo de los ferrocarriles por el Estado. No confesemos nuestra decadencia renegando de estas tradiciones y declarando nuestra incapacidad.

Prefiramos ahondar en nuestros estudios y llegaremos a la halagadora convicción de que el problema de la correcta administración ferroviaria no es difícil y que sólo requiere un poco de buen gobierno y de fondos para atender sus necesidades.

Yo pregunto también: ¿qué sería de este país si el Estado no hubiera intervenido en materia de ferrocarriles? ¿Acaso alcanzaríamos el grado de progreso en que

hoy nos hallamos? ¿Tendríamos nuestro país unido por el riel desde Tarapacá hasta Chiloé? O bien ¿ocurriría que estaríamos, respecto de nuestros ferrocarriles, en situación más mala que la que alcanza nuestra marina mercante?

Desengañémonos, señores, si en países como el nuestro, de escasos capitales, no interviene el Estado, o las cosas no se hacen o se entregan al extranjero. Entre estos tres términos yo opto sin vacilar por la iniciativa del Estado; y así como me parece previsora la política seguida por Chile respecto de los ferrocarriles, paréceme, también, bastante desgraciada, en lo que atañe a nuestra marina mercante.

¿Qué importaría que en la compra de buques o en su manejo y conservación, se hubieran cometido algunos abusos, grandes o pequeños, si hoy, gracias a esa intervención del Estado, poseyéramos una considerable flota, complemento de nuestra red ferrocarrilera y fundamento de nuestra independencia económica? Los inconvenientes de la administración por el Estado pueden y deben remediarse; pero en ningún caso podremos afirmar que éstos son de tal naturaleza graves, que alcancen a detener el vuelo que el Estado imprime a cuanto favorece con su protección.

Dejemos que este país vaya poco a poco educándose y recogiendo experiencia de los quebrantos que sufre. No abandonemos la tarea cuando ya hemos avanzado más allá de la adolescencia.

---

Me referiré ahora a la discusión habida en este Instituto en el año 1913 y procuraré deducir de las opiniones aquí vertidas el esquema de la organización que debe tener la Empresa.

Casi todos los ingenieros que tomaron parte en ese debate estimaron que para evitar las influencias dañinas de la politiquería en la administración de los ferrocarriles, para dar cierta unidad a su Dirección y suplir de este modo las variaciones del personal de los Ministerios, se imponía la creación de un Consejo análogo al que dirige las empresas ferroviarias de carácter particular. Este Consejo, compuesto de técnicos en ferrocarriles y de financistas, debía ser el organismo fundamental de la Empresa. Sus objetivos debían ser: amparar al Director contra la presión de carácter político, venida de fuera, ejercer una fiscalización o control general sobre todos los servicios, armonizar sus diversos organismos e imprimir rumbos económicos.

Citaré algunas de las opiniones emitidas:

El señor don Manuel Trucco, iniciador del debate, después de analizar las legislaciones extranjeras, concluía diciendo:

«En este régimen constitucional de las empresas, los Consejos de Administración desempeñan el papel de Senado o Parlamento, marcando rumbos ge-

ción toda influencia nociva, interés que conviene aprovechar. Proponían los señores nombrados que se diera a las sociedades de Fomento Fabril, de Agricultura, de Minería y a las Cámaras de Comercio, cierta intervención en la designación de los consejeros; la facultad, por ejemplo, para pasar listas o ternas, a los Poderes Públicos encargados de hacer los nombramientos.

Sea que estas designaciones las hicieran las Cámaras o el Presidente de la República, lo importante era asegurar la idoneidad de los nombrados. A este respecto pienso que habría un incremento de probabilidades en el sentido de asegurar una elección acertada si se pusiera en juego el celo de esas instituciones u otras parecidas, en donde el espíritu de bandería política está muy debilitado o no existe.

El peligro de estos Consejos se cifraba principalmente en la posibilidad de que sus miembros fueran poco a poco abandonando su interés por el buen servicio.

El señor Trucco decía a este respecto:

«Un Consejo que no esté a la altura de tal misión—la que él señalaba—, que sea incapaz de discernir y estudiar debidamente, es, ha sido y será perjudicial. Será un rodaje que no prestará servicios positivos, que no impulsará nada y que detendrá mucho. Un cuerpo de esta especie nacerá fracasado».

Luego agregaba:

«¿Cómo elegir los miembros del Consejo de modo que los nombramientos no obedezcan a influencias políticas y contemplen solamente los verdaderos intereses de nuestros ferrocarriles?»

«Aquí está la gran dificultad, que no se me ocurre cómo resolver; porque es necesario a toda costa:

1) Que todos y cada uno de los consejeros estén a la altura de sus grandes deberes;

2) Que los consejeros celosos e idóneos no vayan poco a poco siendo sustituidos por otros que no lo sean;

3) Que se aproveche la experiencia y conocimientos adquiridos por los consejeros, no reemplazándolos injustificadamente».

Otro punto relativo al Consejo que mereció también unanimidad de opiniones fué el de insinuar que sus servicios fuesen remunerados. El trabajo que estos funcionarios iban a tener a su cargo y la importancia de los intereses que estarían bajo su control hacían, a juicio de los ingenieros, indispensable esta medida.

El señor Trucco manifestaba: «He dicho también que los consejeros no deben desempeñar sus cargos ad-honorem y he dado las razones. Agregaré ahora, que en mi sentir deben ser bien remunerados. La naturaleza de sus funciones lo exige, si se quiere que sean desempeñados concienzudamente. Debe recordarse que se trata de cuestiones de la más trascendental importancia y de valiosísimos intereses y

que una sola intervención oportuna y concienzuda del Consejo puede significar economías incalculables para el presente y quizás mayores para el futuro, aparte de que toda su acción tiende a producir mayor rendimiento y mejor producto».

«Un consejo verdadero y laborioso, por caro que pueda parecer, será realmente una grande economía. Lo es en todas partes; lo será mayor entre nosotros, en donde está todo por encarrilar y todo por hacer y en donde se ha formado una pésima tradición, que es indispensable modificar».

«El presupuesto de la Empresa alcanzará muy pronto alrededor de cien millones. Destínese la suma que se quiera para el control de estos gastos o para su mejor utilización y júzguese si no será justificada».

Debemos ya penetrarnos de que los servicios gratuitos son los más caros y de que por principio democrático, y mejor utilización de los elementos sociales, conviene franquear las barreras que nuestro sistema de gratuidad en los servicios opone a tantos elementos preparados, estudiosos y honrados.

Mucha relación con estas consideraciones tiene también el problema de asegurar la permanencia en la Empresa de los ingenieros que en sus puestos de mayor importancia se forman una situación como profesionales. Son muchos los que han abandonado sus tareas para ir a ocuparse en la industria particular la cual les ofrece una mejor remuneración y mayor seguridad de que se hará justicia a sus méritos. Podría citar muchos nombres de ingenieros que han renunciado sus altos cargos para ir a ganar cuarenta, cincuenta, o más mil pesos, como empleados de oficinas particulares. Es indispensable que a este respecto la Empresa adopte el mismo criterio que la industria privada. De otro modo nunca dejará de ser algo más que un buque escuela en donde van a ejercitarse los principiantes para despedirse de ella en cuanto revelan condiciones.

Los nombres de Pedro Blanquier, de Julio Santa María, de Daniel Risopatrón, de Ruperto Echeverría, Waldemar Schutz, Javier Lagarrigue, Enrique Marfil, Santiago Pérez, son un comprobante de lo que afirmo. En el espacio de seis años, ocho jefes han abandonados sus funciones. Es preciso que haya una reacción y que la experiencia adquirida en la Empresa se aproveche en beneficio de ella. Para conseguir este resultado bastaría con que hubiera generosidad en la retribución de los servicios.

El poder ejecutivo de la Empresa está formado por el Director General y por sus diversas oficinas asesoras; los departamentos centrales y las administraciones regionales.

Al estudiar la constitución de este poder surge una cuestión que se ha presentado en todas partes y que ha sido resuelta con variado criterio. ¿Se da preeminencia ejecutiva a los departamentos, o sea, a las oficinas dirigidas por especialistas

en cada uno de los ramos en que se divide la ciencia ferroviaria o se da esta importancia a las administraciones, o sea, a las organizaciones regionales?

La ley dictada el año 1914 ha querido asignar el papel ejecutivo a las administraciones y ha reservado a los departamentos un papel pasivo de informantes, de fiscalizadores y de propulsores de reformas. Ha querido establecer la jerarquía directiva en esta forma:

Jefe Supremo: El Director.

Jefes regionales: los Administradores.

Asesores, informantes, fiscalizadores de todo el servicio: Los departamentos Centrales.

Conviene precisar bien esta cuestión. Para ello estudiaremos las disposiciones de la ley.

Dice el artículo primero:

«La Administración de los Ferrocarriles del Estado será ejercida, bajo la supervigilancia del Gobierno, por un Consejo de Administración, un Director General y Administradores de zona, con las facultades, deberes y responsabilidades que se determinan en esta ley».

El artículo 10 agrega:

«La Dirección del servicio de los ferrocarriles estará a cargo del Director General, asistido por los jefes de Departamento y los administradores de zona».

La Dirección General se dividirá en los siguientes departamentos:

Transporte.

Vía y Obras.

Tracción y Maestranza.

Materiales y Almacenes.

Contabilidad».

Definiendo las atribuciones de los jefes de estas reparticiones el artículo 16 dice:

«Corresponde a los jefes en sus respectivos departamentos:

1.º El estudio de todos los negocios de su ramo, tanto en lo concerniente a la marcha ordinaria del servicio como a la reforma que convenga introducir en él;

2.º *Velar* porque se cumplan en toda la red las leyes, reglamentos y órdenes de servicio de la Dirección General;

3.º *Fiscalizar* el consumo de materiales y su recepción y contribuir al estudio de las propuestas para su adquisición;



4.º *Practicar visitas* a la línea y oficinas de su ramo e *informar* a la Dirección General sobre las deficiencias, incorrecciones y faltas que notaren;

5.º Resolver por el Director General los asuntos que les conciernan según el reglamento y *los demás que se les encomiende por dicho funcionario*.

Finalmente, el artículo 18 expresa:

«El Administrador es el representante de la Dirección General en su respectiva zona, encargado de *cumplir y hacer ejecutar* sus órdenes, y dar unidad de acción a los diversos servicios y a él está subordinado todo el personal de la zona».

Tenemos, pues, dos series de autoridades de igual categoría: cuatro administradores y cinco jefes de departamento. Los primeros, encargados de hacer cumplir las disposiciones de la Dirección General en sus respectivas zonas; los segundos con la misión de informar, fiscalizar y proponer reformas.

Ya hemos dicho que esta doble serie de autoridades obedece a la necesidad de satisfacer dos órdenes de exigencias. A la necesidad de descentralizar por zonas geográficas corresponde la creación de las administraciones; a la necesidad de dividir el trabajo por especialidades deben su existencia los departamentos.

Así como en un país no se concibe que el Gobierno pueda ser ejercido por un solo hombre y desde un solo punto, y se hace indispensable crear provincias, departamentos, etc., así también en la Empresa de los Ferrocarriles se hace necesario establecer ciertas autoridades regionales que sigan de cerca las necesidades de la zona geográfica que sirven.

Pero el servicio ferroviario demanda una serie tan grande de conocimientos que un solo hombre, por competente que sea, no puede poseer en su totalidad y de aquí nace la división en especialidades. Se hace indispensable crear oficinas que atiendan lo que se relaciona con el movimiento de trenes, con la conservación de la vía y de las obras de arte, con la adquisición y compostura del equipo, con la compra y consumo de materiales, con la contabilidad, etc., análogamente a lo que ocurre en un país y a la necesidad que existe de crear los Ministerios de lo Interior, de Relaciones Exteriores, de Justicia, de Instrucción, de Guerra, etc.

De estos dos órdenes de exigencias nacen también dos sistemas de gobierno diferentes: el federal y el unitario.

En el primero, cada región tiene sus autoridades propias, independientes, y subordinadas tan solo a un poder central.

En el segundo, las oficinas centrales tienen una influencia directa sobre cada uno de los servicios regionales.

La ley<sup>2</sup> del año 1914 sobre ferrocarriles establece en este servicio el gobierno federal, con sus autoridades regionales y con su poder central.

Pero cabe preguntarse: ¿es éste el sistema más a propósito de gobierno en un

país en que el número de especialistas es escaso y en donde la red ferroviaria presenta extraordinarias condiciones de homogeneidad?

Escuchemos la opinión de un distinguido ingeniero, que ha sido durante dos períodos consejero de los Ferrocarriles, del señor Miguel Letelier.

Dice así:

«Hemos hecho notar que las oficinas y departamentos técnicos de la Dirección General, el Departamento de Explotación, el de la Vía, el de Tracción y Maestranza y el de Contabilidad y Estadística, encargados de fijar las pautas y los procedimientos de la explotación, que moral y aparentemente, por el nombre que llevan, cargan con la responsabilidad de cada uno de sus ramos, carecen de mando, de autoridad efectiva en la línea. Ellos elaboran planos y reglamentos, indican la manera de proceder, inspeccionan si aquéllos se cumplen, pero no pueden tomar por sí mismos medidas ejecutivas, castigar, suspender, remover a los funcionarios que se advierten rehacios en el cumplimiento de sus deberes y entorpecedores de los planes que tratan de llevar a la práctica. Los investidos de estas facultades ejecutivas, por disposición de la ley, son los administradores de cada una de las cuatro zonas, en que administrativamente se considera dividida la red. De aquí nace, a nuestro juicio, la perjudicial inconsecuencia en la administración de la Empresa, que consiste en que unos jefes conciben y dictaminan cuál ha de ser la marcha de ella e inspeccionan, en seguida, para dar cuenta al Director General de los defectos que notaren; y otros jefes, que no son subordinados a los anteriores, sino de igual rango e idéntica categoría, ejecutan las disposiciones de los primeros. Ya hemos apuntado en párrafos anteriores que es humano que haya cierta flojedad en la acción, un menor entusiasmo en la realización de programas ajenos. Esto no sucedería si el que concibiera, autoritariamente ejecutara, penetrado de la bondad y poseído de la nerviosa iniciativa de lo por sí mismo estudiado y dispuesto. Y esto es tanto más de notarse si se medita un instante que no es entre dos altos funcionarios ilustrados y muy por encima de las pequeñeces cotidianas, los jefes de Departamentos y Administradores, donde surgirá la dificultad presunta, sino entre los subalternos de uno y otro jefe, que pondrán más orgullo y más amor propio en ser obedecidos cuanto menor sea su grado o jerarquía y que harán valer lo más posible los fueros y atribuciones independientes de las reparticiones de que dependen. Se me dirá que la posible dificultad que surge entre un inspector de uno de los departamentos y un funcionario de la Administración no será resuelta por ellos, sino por sus jefes. Si ello es muy cierto no deja por eso de ser más dañoso, no sólo por la gestación del asunto mismo que promovió la dificultad, sino para la moralidad y la disciplina de los grandes y de los pequeños. La dificultad de los pequeños llegará a sus superiores administradores y jefes de Departamento en forma de nota a que tanta afición

tienen nuestros burócratas, reforzada de sus alegatos personales, de sus quejas y también, porque ello es muy humano, de su puntillo de amor propio y de su pequeño ataque. Y en la solución de esta dificultad intervendrá primordialmente el factor hombre, la amplitud de espíritu, el celo por el bien de la Empresa, la amistad y el espíritu de justicia entre los jefes que quieren ver con criterio bien intencionado las incidencias del asunto. Si, por desgracia, así no fuera, el asunto irá, expuesto por uno y otro jefe, separadamente hasta el Director General; en el mejor de los casos serán simples transcripciones de notas, si, poseídos cada cual de la justicia de su causa, no refuerzan también las argumentaciones y el alcance de los hechos. Y el Director General, al resolver la primera dificultad que, con buen espíritu, impecable convicción, le fué presentada por dos jefes de igual jerarquía, de idéntico rango, en favor de uno o de otro, como sea de justicia, no alejará para siempre la posibilidad de que, en las dificultades posteriores, la debilidad humana no deje caer en cada una de ellas, una gota de veneno».

«¿Por qué confiar puntos tan trascendentales de la eficiencia de la ley al azar de los caracteres y al precario avenimiento de los hombres? ¿Por qué exponer a los jefes a la lucha estéril y a las dificultades de cada día? ¿Por qué no facilitarles el camino que ha de llevar a buen término el mejoramiento de la Empresa en vez de poner en sus manos el arma de sus prerrogativas dudosamente interpretadas por ellos mismos?»

«Este régimen de descentralización creado por la ley vigente no es nuevo en los ferrocarriles chilenos, ni ha dejado de ser ensayado en otras redes regidas por el Estado; pero, no se encontrará en ninguna empresa o negocio particular de ninguna especie, donde se busca con tesón que haya responsabilidad efectiva en todos y en cada uno de los funcionarios, en cuyas manos se ponen los medios efectivos para sobrellevarla».

(Continuará).

---