

El despilfarro en el Ferrocarril Central y las graves declaraciones de Mr. Walsh

Se anuncia como inminente la venida de Mr. Walsh, Jefe de Contabilidad de los Ferrocarriles nacionales, a esta ciudad, con el propósito de someter a nueva fiscalización los libros de cuentas y la obra del Ferrocarril Central, conforme el mismo alto empleado lo hizo en septiembre del año pasado. De la labor llevada a cabo en ese entonces, el técnico americano, dedujo en varios documentos oficiales, que jamás había contemplado desorden mayor en empresas similares.

En la revisión hecha por la comisión nombrada por el Gobierno para investigar lo que hubiera de cierto en las irregularidades que se denunciaban sobre el ningún orden que había en la Gerencia sobre inversión de fondos y arreglo de cuentas, dicha comisión dedujo, contra lo aseverado por el técnico americano, que nada anormal sucedía en las cuentas de la Gerencia. Después se ha tenido conocimiento de que la Comisión, si bien estudió escrupulosamente los libros y los halló de acuerdo con los gastos hechos, en cambio se abstuvo de conceptuar sobre la exorbitancia de los mismos gastos, por no poseer facultades técnicas para ello, ni haber hecho estudios de peritaje sobre la obra, ya que su misión solo consistía en revisar los libros matemáticamente.

Olvidó la comisión que Mr. Walsh declaró, insinuándole un camino expedito de investigación, que en el Departamento de Contabilidad de dicha empresa, se ignora por completo la cantidad de material que el ferrocarril tiene en existencia, así como también el valor de los artículos gastados; que la Gerencia hace todas las operaciones en "suspense"; que los comprobantes que había hallado eran facturas; que el Contador Jefe no comparaba la distribución de la obra de mano en los diferentes trabajos; que la Contabilidad no es otra cosa, que una oficina de registro que anota números sin control de ninguna especie; que el libro de Caja es el libro de las confusiones, pues hay necesidad de contar el encaje y después comparar con el libro y las listas no anotadas, antes de decir la suma que en realidad hay en Caja, y así en lo demás, no debiéndose pasar por alto, que entre los saldos del Debe y el Haber existía la enorme diferencia de \$ 729.005,92. Declaraciones fueron éstas, que así mismo se permitió repetir a un día barranquillero un conocido Representante al Congreso por Bolívar.

Ahora, el Ejecutivo, en vista del alarma que han producido los datos de gastos publicados por el señor Gerente, y a petición de muchos pueblos interesados, se propone enviar nuevamente a Mr. Walsh, para que compruebe los graves errores cometidos.

También le han solicitado al Gobierno, como dijimos ayer, ordene al señor Gerente publicar la relación de los contratos celebrados por él, en informe especial.

Sobre estos contratos tenemos mucho que decir todavía.

Todas las actividades, todas las diferentes fases del trabajo que se está llevando a cabo, se descompone en una serie de contratos y más contratos, que apenas si aparece por alguna parte la unidad gerenciadora: contratos para extracción de tierra, contratos para instalación de líneas, contratos para exploración de terrenos, etc., etc. Y tan ominosos son para el fisco esos contratos que hay informes que uno solo de esos contratistas se ha ganado en una semana, hasta la suma de \$ 4.000,00. ¿Esto qué prueba? Que hay que establecer cuanto antes la medida urgentísima de que el Ministerio de Obras Públicas intervenga rápida y eficazmente para librar la obra de los excesos que se están cometiendo y a los cuales ha conducido el errado criterio con que hasta hoy se

con el propósito de someter a las cuentas y la obra del Ferrocarril Central, conforme el mismo alto empleado lo hizo en septiembre del año pasado. De la labor llevada a cabo en ese entonces, el técnico americano, dedujo en varios documentos oficiales, que jamás había contemplado desorden mayor en empresas similares.

En la revisión hecha por la comisión nombrada por el Gobierno para investigar lo que hubiera de cierto en las irregularidades que se denunciaban sobre el ningún orden que había en la Gerencia sobre inversión de fondos y arreglo de cuentas, dicha comisión dedujo, contra lo aseverado por el técnico americano, que nada anormal sucedía en las cuentas de la Gerencia. Después se ha tenido conocimiento de que la Comisión, si bien estudió escrupulosamente los libros y los halló de acuerdo con los gastos hechos, en cambio se abstuvo de concebir sobre la exorbitancia de los mismos gastos, por no poseer facultades técnicas para ello, ni haber hecho estudios de peritaje sobre la obra, ya que su misión sólo consistía en revisar los libros matemáticamente.

Olvidó la comisión que Mr. Walsh declaró, insinuándole un camino expedito de investigación, que en el Departamento de Contabilidad de dicha empresa, se ignora por completo la cantidad de material que el ferrocarril tiene en existencia, así como también el valor de los artículos gastados; que la Gerencia hace todas las operaciones en "suspense"; que los comprobantes que había hallado eran facturas; que el Contador Jefe no comparaba la distribución de la obra de mano en los diferentes trabajos; que la Contabilidad no es otra cosa, que una oficina de registro que anota números sin control de ninguna especie; que el libro de Caja es el libro de las confusiones, pues hay necesidad de contar el encaje y después comparar con el libro y las listas no anotadas, antes de decir la suma que en realidad hay en Caja, y así en lo demás, no debiéndose pasar por alto, que entre los saldos del Debe y el Haber existía la enorme diferencia de \$ 729.005,92. Declaraciones fueron éstas, que así mismo se permitió repetir a un día barranquillero un conocido Representante al Congreso por Bolívar.

Ahora, el Ejecutivo, en vista del alarma que han producido los datos de gastos publicados por el señor Gerente, y a petición de muchos pueblos interesados, se propone enviar nuevamente a Mr. Walsh, para que compruebe los graves errores cometidos.

También le han solicitado al Gobierno, como dijimos ayer, ordene al señor Gerente publicar la relación de los contratos celebrados por él, en informe especial.

Sobre estos contratos tenemos mucho que decir todavía.

Todas las actividades, todas las diferentes fases del trabajo que se está llevando a cabo, se descompone en una serie de contratos y más contratos, que apenas si aparece por alguna parte la unidad gerenciadora: contratos para extracción de tierra, contratos para instalación de líneas, contratos para exploración de terrenos, etc., etc. Y tan ominosos son para el fisco esos contratos que hay informes que uno solo de esos contratistas se ha ganado en una semana, hasta la suma de \$ 4.000,00. ¿Esto qué prueba? Que hay que establecer cuanto antes la medida urgentísima de que el Ministerio de Obras Públicas intervenga rápida y eficazmente para librar la obra de los excesos que se están cometiendo y a los cuales ha conducido el errado criterio con que hasta hoy se ha administrado la construcción del ferrocarril.

Lo inteligente en esta cuestión, sería hacer esos contratos por el sistema de licitaciones con algunas casas respetables del exterior, conforme lo indica la Ley 103 de 1922.

De este modo, no solo se unificaría la responsabilidad, sino que el Gobierno tendría una base fija para obrar y se contendría mucho el despilfarro consecuente de esta multiplicidad de ejecuciones que obedecen a numerosas administraciones pequeñas y en las cuales no puede existir el verdadero espíritu de la ejecución más rápida y correcta, sino el anhelo del lucro, y nada más.

Hasta el día, esa diversidad de funciones y de fuertes deseos de ganancia que se ha desarrollado por el sistema de los múltiples pequeños contratos, no han dado sino los pésimos resultados que ahora estamos viendo y contribuido a invalidar la vigilancia del Ministerio de Ferrocarriles, en cuanto a las construcciones contratadas: uniformar esas funciones, sería salvar al país de perecer devorado por este abismo, en cuyas fauces desaparecen actualmente tantos raudales de capital público.

No queremos terminar sin traer, para el asombro del público, los siguientes datos que explican por qué se han gastado \$ 50.000,00 por cada línea kilómetro. Nos referimos al contrato de trazado preliminar, celebrado con un señor Hernández.

En ningún ferrocarril de Colombia, que nosotros sepamos, se ha hecho contratos para trazados preliminares. Solo en éste había de darse la tamaña anomalía. ¿Cuál es ese criterio técnico que encomienda un trazado preliminar a un contratista, sin darse cuenta de que pone en manos de éste, los medios de encarecer la obra, abriendo ese trazado por donde más utilidad le reporte, y no por donde sea más económica la obra?

Pero lo principal no es eso. Hay que ver el costo de esos contratos de trazado. Tenemos que cada kilómetro preliminar, costó \$ 550,00. Esto a tiempo que en el trazado de la vía María la Baja, nos consta, el kilómetro costó \$ 480,00, sin otorgársele a la comisión ninguno de los siguientes exorbitantes privilegios, que dan la tónica en materia de contratos leoninos; se le avanzó de un golpe \$ 5.000,00; se nombró otra comisión de reconocimiento (?) que iba adelante preparándole el terreno, con el siguiente personal: un Ingeniero Jefe de sección con un sueldo de \$ 500,00; un primer Ayudante con un sueldo de \$ 450,00; otro segundo Ayudante con un sueldo de \$ 380,00, y un personal, cuyo jornal se elevó al rededor de \$ 1.800,00 mensuales. Además, se nombró otra comisión llamada de localización a cargo del Ingeniero G. de los Ríos, saliendo el kilómetro a \$ 350,00.

Con todo este derroche de empleos, con todo este maravilloso criterio, cuyo error inicial mayor fué, el contrato para trazado preliminar, hay más que razón suficiente para explicar por qué ha costado la línea kilómetro \$ 50.000,00.

Ante estas conclusiones aplastadoras, nos permitimos formular al señor Gerente las siguientes preguntas, que esperamos nos conteste conforme a su gravedad:

¿Quién ha recibido el trabajo del Contratista Hernández;
¿Qué formalidades técnicas se están llenando para este recibo?

¿Cuál Ingeniero le pone el Visto Bueno a los planos para enviarlos al Ministerio, y asume éste toda la responsabilidad sobre el trabajo?

¿En ausencia del Gerente, quién recibió los planos y perfiles?

¿Qué clase de personal lleva adelante el trabajo de trazado y lo cree el señor Gerente suficientemente idóneo?

¿El Jefe de la Comisión de Localización ha rendido informe alguno respecto al trabajo del Contratista Hernández y en caso afirmativo sería posible hacerlo conocer del público?

¿A qué precio salió el kilómetro de la Comisión a cargo del Ingeniero Gabriel de los Ríos, y qué trabajo ejecutó?

¿La técnica aconseja celebrar contratos de trazado?

¿El Ministerio desde un principio aprobó este contrato?

¿El trazado hecho por el contratista, puede considerarse como definitivo para principiar la construcción?

¿Cómo se verifica el pago al Contratista?

¿Permitiría el Gerente someter el trabajo del señor Hernández al estudio de Ingenieros ajenos a la Empresa?

¿Si se consiguiera que el Ministerio de Obras Públicas nombre una comisión que revise este trabajo, al no hallarlo satisfactorio el señor Gerente, está en disposición de reembolsar al Tesoro Nacional las sumas ya entregadas?

¿Qué caución tiene el Contratista para falta de cumplimiento del Contrato o deficiencias en él?