

SESIONES EXTRAORDINARIAS

DE LA

CAMARA DE DIPUTADOS

Sesion 1.^a extraordinaria en 15 de Octubre de 1908

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ORREGO

SUMARIO

Se aprueban las actas de las dos últimas sesiones del período ordinario.—Cuenta.—El señor Espejo solicita diversos datos del señor Ministro de Obras Públicas.—El señor Barros Errázuriz solicita diversos datos del señor Ministro de Hacienda.—Se elije Presidente al señor Orrego don Rafael, primer vice-Presidente al señor Besa don José Víctor i segundo vice-Presidente al señor Sánchez don Roberto.—Se fijan los días i horas de las sesiones ordinarias.—El señor Rivas formula observaciones sobre las tarifas diferenciales implantadas en los Ferrocarriles del Estado i propone un proyecto de acuerdo en el sentido de que la Cámara hace suyo el informe espedido por la Comisión especial.—Usan de la palabra los señores Echavarría (Ministro de Obras Públicas) e Irarrázaval Zañartu.—Queda para segunda discusión el proyecto de acuerdo del señor Rivas.—El señor Rocuant anuncia una interpelacion sobre la actitud del Ministerio en la eleccion de Senador por Valparaiso.

DOCUMENTOS

Mensaje del Presidente de la República en que convoca al Congreso a sesiones extraordinarias, a contar desde el día 14 del presente mes, i somete a su deliberacion los proyectos que en el propio mensaje se enumeran.

Mensaje del Presidente de la República con que inicia un proyecto que dispone que el departamento de Temuco se dividirá en nueve subdelegaciones con los deslindes que el propio proyecto establece.

Mensaje del Presidente de la República con que inicia un proyecto que concede un suplemento de diez mil pesos al ítem 1,492 de la partida 20 del presupuesto de Hacienda.

Oficio del señor Ministro del Interior con el que remite los datos solicitados por el señor Correa Bravo, relativos al pago del arrendamiento del local que ocupa el cuartel de Carabineros de Puerto Montt, i a la existencia de Carabineros en el lugar denominado Huito.

Oficio del señor Ministro de Hacienda con el que envia los antecedentes pedidos por el señor Libano en sesion de 31 de agosto último, sobre concesiones de terrenos en Mejillones.

Oficio del señor Ministro de Obras Públicas con que remite, dando cumplimiento a la ley de presupuestos, copia de los informes pasados al Gobierno con motivo de las visitas de inspeccion practicadas a los establecimientos de enseñanza dependientes del Ministerio de su cargo que reciben subvencion fiscal.

Oficio del señor Ministro de Obras Públicas con el que envia los datos relativos a la colocacion de un nuevo techo en la estacion de Llai-Llai.

Oficio del señor Ministro de Obras Públicas con que remite, a pedido del señor Veas, los antecedentes sobre la separacion del jefe de la Maestranza de Santiago, señor Michon, i al convenio con don Arturo Howard para cambiar los tubos a varias locomotoras de la Empresa.

Oficio del señor Ministro de Obras Públicas con que acompaña copia de la escritura pública celebrada entre la Empresa de los Ferrocarriles del Estado i don Alejandro Slater para la descarga en Talcahuano, en la cual está incluido el inventario valorizado de los elementos i materiales entregados a dicho señor, i copia de la boleta de depósito por seis mil pesos para responder a las multas, datos solicitados por el señor Barros Errázuriz.

Oficio del Senado en que comunica que ha aceptado la modificacion introducida por esta Cámara en el proyecto de lei que autoriza el pago de diversas cantidades que se adeudan correspondientes a trabajos efectuados en el edificio del Congreso Nacional, cuyo importe no alcanzó a cancelarse con la suma consultada en la lei número 1,498, de 27 de agosto de 1907.

Oficio del Senado con que devuelve aprobado, en los mismos términos en que lo hizo esta Cámara, el proyecto de lei que concede liberacion de derechos de internacion para la estatua en bronce a don Manuel Barros Borgoño, costeadá por erogaciones populares i destinada a ser colocada en la Escuela de Medicina.

Oficio del Tribunal de Cuentas en el que comunica que ha tomado razon, despues de objetarlos por estimarlos ilegales, de los decretos supremos que enumera.

Informe de la Comision de Guerra i Marina, recaido en la mocion presentada por el señor Libano, que dispone que el capitán de corbeta retirado don Carlos E. Moraga disfrutará del rango i prerrogativas de capitán de fragata i de una pension equivalente al sueldo íntegro asignado a este empleo.

Solicitud de don D. Casanova O., en que hace diversas observaciones para que se tengan presente al discutirse el proyecto de lei sobre mejoramiento del puerto de Valparaíso.

Solicitud de doña Olaya Sepúlveda, viuda de don Manuel J. Díaz, visitador de escuelas de Aconcagua, en que pide pension de gracia.

Informe de la Comision especial encargada del estudio de las tarifas diferenciales implantadas en los Ferrocarriles del Estado.

Mocion del señor Izquierdo don Luis sobre jubilacion del inspector de maestranzas de los Ferrocarriles del Estado, don Santiago Downie.

Telegrama de la Cámara de Diputados del Ecuador con motivo del aniversario del 18 de setiembre.

Se leyeron i fueron aprobadas las actas siguientes:

"Sesion 40.^a ordinaria en 1.^o de setiembre de 1908.—Presidencia de los señores Sánchez, Orrego i Puga Borne.—Se abrió a las 3 hs. 15 ms P. M., i asistieron los señores:

Alemaný, Julio	Huneeus, Alejandro
Alessandri, Arturo	Huneeus, Antonio
Arellano, Roberto	Huneeus, Jorje
Balmaceda, Enrique	Irrarázaval, Alfredo
Bambach, Samuel	Izquierdo, Luis
Barros E., Alfredo	Lámas, Luis
Campillo, Luis E.	Leiva, José Ramon
Campino, Carlos	Leon Silva, Samuel
Concha, Juan Enrique	Letelier, Anibal
Corbalan M., Ramon	Libano, Primitivo
Correa B., Agustin	Lorca M., Perfecto
Correa, Francisco J.	Lorca P., Rafael
Cox Méndez, Ricardo	Lyon P., Arturo
Dávila, Ponciano	Meeks, Roberto E.
Díaz B., Joaquín	Mena L., Anibal
Echáurren, José F.	Montenegro, Pedro N.
Echavarría, Guillermo	Ovalle, Abraham
Echenique, Gonzalo	Palacios, Mariano
Echenique, Joaquín	Pereira, Guillermo
Edwards, Agustin	Pleiteado, F. de P.
Edwards, Raul	Richard F., Enrique
Encina, Francisco A.	Rios Ruiz, Víctor
Errázuriz, Benjamin	Rivas, Ramon
Eyzaguirre, Javier	Rivera, Juan de Dios
Fernández, Belfor	Rocuant, Enrique
Figueroa, Emiliano	Rodríguez, Anibal
Flores, Marcial	Rosselot, Alejandro
García de la H., Pedro	Ruiz V., Eduardo
García H., Enrique	Salas L., Manuel
González J., Samuel	Suárez M., Eduardo
Gutiérrez, J. Ramon	Subercaseaux del R., F.

Subercaseaux Pérez, A. Villegas, Enrique
 Urzúa, Darío Zañartu, Carlos
 Urrutia, Miguel Zañartu, Enrique
 Valdivieso B., Jorje Zañartu, Héctor
 Veas, Bonifacio el señor Ministro del
 Vial Carvallo, Daniel Interior i el Secretario.
 Viel, Oscar

Se leyó i fué aprobada el acta de la sesion anterior.

Se dió cuenta:

1.º De dos mensajes de S. E. el Presidente de la República en los que comunica que con fecha 28 del mes próximo pasado ha aceptado las renunciaciones presentadas por los señores don Rafael Sotomayor, don Federico Puga Borne, don Domingo Amunátegui S., don Enrique A. Rodríguez, don Belisario Prats Bello i don Joaquín Figueroa de los cargos de Ministros de Estado en los Departamentos del Interior, Relaciones Exteriores, Culto i Colonización, Justicia e Instrucción Pública, Hacienda, Guerra i Marina e Industria i Obras Públicas; i ha nombrado en sus lugares a los señores don Javier Figueroa, don Rafael Balmaçada, don Eduardo Suárez Mujica, don Pedro N. Montenegro, don Aníbal Rodríguez i don Guillermo Echavarría, respectivamente.

Se mandó contestarlos i archivarlos.

2.º De un oficio del señor Ministro de Justicia con que remite la Memoria del Departamento de su cargo correspondiente al período de tiempo comprendido entre el 1.º de junio de 1907 e igual fecha del año en curso.

Se mandó tener presente.

3.º De un informe de la Comisión de Policía Interior recaído en las cuentas de entradas i gastos de Secretaría, presentadas por el señor pro-Secretario i tesorero, correspondientes al segundo semestre de 1907 i al primer semestre del presente año.

Quedó en tabla.

4.º De un informe de la Comisión de Legislación i Justicia acerca de la solicitud de don José Ugarte, ex-portero de la cárcel de Santiago, en que pide aumento de la pensión de jubilación de que actualmente goza.

Se mandó a Comisión Revisora.

5.º De un informe de la Comisión de Guerra i Marina, recaído en el proyecto del Honorable Senado, que concede al coronel de Ejército, inválido absoluto de la campaña del Pacífico, don José María Soto, el rango, prerrogativas i sueldo correspondientes al

empleo de jeneral de brigada en servicio activo.

Se mandó a Comisión Revisora.

6.º De dos mociones:

La primera del señor Mena en la que inicia un proyecto de lei por el cual se aprueba el contrato de 6 de diciembre de 1907, celebrado entre el señor Ministro de Hacienda en representación del Fisco i don Augusto Villanueva en representación del Banco de Chile, en virtud del cual se adquiere por el Fisco el ferrocarril de Caleta Coloso a Aguas Blancas i el puerto de Coloso, con todas sus dependencias, equipo i material rodante.

Se mandó a Comisión de Industria.

I la segunda del señor Irarrázaval en que propone un proyecto de lei que dispone que las instituciones con personería jurídica cuyo capital efectivo sea de quinientos mil pesos, podrán constituirse en sociedad anónima conservando sus bienes, cuando sus socios lo acuerden por mayoría de votos.

Se mandó a Comisión de Legislación i Justicia.

7.º De una solicitud de don Manuel J. Valenzuela, prefecto de policía de Coronel, en que pide abono de servicios para los efectos de su retiro.

Se mandó a Comisión de Gobierno.

8.º De un presentación suscrita por veintinueve señores Diputados en que piden al señor Presidente se sirva citar a sesión especial para el día de hoy, de nueve i media a doce de la noche, con el objeto de tratar del proyecto que libera la internación de los útiles i materiales que se introduzcan para la instalación de la industria siderúrgica; del que reglamenta las asociaciones de canalistas i, en jeneral, de los proyectos ya aprobados por el Honorable Senado.

Se mandó tener presente.

A indicación del señor Sánchez (vice-Presidente) se acordó discutir sobre tabla el proyecto de acuerdo propuesto por la Comisión de Policía que aprueba las cuentas presentadas por el señor pro-Secretario i tesorero de la Cámara correspondientes al segundo semestre de 1907 i al primer semestre del año en curso.

Puesto en discusión el referido proyecto, fué aprobado sin debate i por asentimiento unánime.

El proyecto aprobado dice así:

PROYECTO DE ACUERDO:

“Artículo único.—Se aprueban las siguientes cuentas presentadas por el señor pro-Secretario i tesorero de la Cámara:

Las correspondientes al segundo semestre de 1907, que ascienden en entradas a la suma de veinticinco mil ochocientos nueve pesos noventa i seis centavos, i en gastos a la de cuarenta i un mil trescientos cuarenta i cuatro pesos trece centavos, que sumada con el saldo en contra del semestre anterior, que fué de diecisiete mil setenta i un pesos cuarenta i nueve centavos, dan un total de cincuenta i ocho mil cuatrocientos cinco pesos sesenta i dos centavos, i arroja un saldo en contra para el primer semestre de 1908 de treinta i dos mil quinientos noventa i cinco pesos sesenta i seis centavos.

Las correspondientes al primer semestre de 1908, que ascienden en entradas a la suma de sesenta i ocho mil setecientos ochenta i nueve pesos noventa i cuatro centavos, i en gastos a la de cuarenta i seis mil setecientos ochenta i siete pesos nueve centavos, que sumada con el saldo en contra del semestre anterior, que fué de treinta i dos mil quinientos noventa i cinco pesos sesenta i seis centavos, dan un total de setenta i nueve mil trescientos ochenta i dos pesos sesenta i cinco centavos, i arroja un saldo en contra para el segundo semestre del presente año de diez mil quinientos noventa i dos pesos ochenta i un centavos.”

Se pasó a tratar de los asuntos de fácil despacho anunciados en la sesion anterior.

Se puso en discusion jeneral el proyecto que autoriza a los notarios para cobrar mayores derechos que los fijados por el arancel.

Usaron de la palabra los señores Puga Borne, Izquierdo don Luis, Correa Bravo, Fernández, Leiva i Alessandri.

A pedido del señor Rivera don Juan de Dios se eliminó el proyecto de la tabla de asuntos de fácil despacho.

Entrando a los incidentes de primera hora, el señor Villegas hizo indicacion para volver a Comision el proyecto de lei sobre derechos arancelarios de los notarios públicos.

El señor García Huidobro solicitó el asentimiento unánime de la Cámara para discutir sobre tabla el proyecto que autoriza la ereccion de un monumento en San Felipe en homenaje a la memoria del presbítero don José Agustín Gómez.

Quedó sin efecto esta peticion por no haber contado con la unanimidad requerida.

El señor Alemany hizo indicacion para discutir inmediatamente el proyecto que autoriza la construccion de un ferrocarril entre Lebu i Los Sauces, pasando por Cañete.

Quedó, tambien, sin efecto esta indicacion por no hacer contado con la unanimidad requerida.

El señor Sánchez (vice-Presidente) puso en segunda discusion el siguiente proyecto de acuerdo propuesto por el señor Irrázaval, i que quedó para este trámite en la sesion anterior.

PROYECTO DE ACUERDO:

“La Cámara veria con gusto que el Gobierno suspendiera por seis meses la aplicacion de las tarifas diferenciales de los Ferrocarriles del Estado, procediendo, entre tanto, a su publicacion en los principales diarios de Santiago i de provincias para que llegue a conocimiento de los interesados con la anterioridad fijada por la lei.”

El señor Cox Méndez formuló diversas observaciones acerca de la actualidad política.

El señor Valdivieso Blanco formuló indicacion para eximir del trámite de Comision i asignar el segundo lugar de la tabla al proyecto que autoriza la inversion de veintitres mil ciento noventa i cinco pesos treinta centavos en pagar a la Compañía de Transportes Unidos el valor de pasajes otorgados por la Legacion de Chile en la República Arjentina, para la repatriacion de ciudadanos chilenos.

El señor Izquierdo don Luis hizo indicacion para eximir del trámite de Comision i asignar el tercer lugar de la tabla al proyecto que autoriza la inversion de trescientos cincuenta mil pesos en el pago de las deudas pendientes del Ministerio del Interior.

El señor Irrázaval Zañartu hizo indicacion para prorrogar la primera hora, despues de la eleccion de miembros de la Comision Conservadora, por treinta minutos para tratar del proyecto de acuerdo referente a las tarifas diferenciales de los Ferrocarriles del Estado.

Por asentimiento unánime se aprobó esta indicacion.

El señor Edwards don Agustin propuso como modificacion del proyecto de acuerdo del señor Irrarázaval, el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

«La Cámara, confiando en que el Gabinete atenderá la cuestion relativa a las tarifas diferenciales en forma que consulte los intereses jenerales del pais, acuerda enviar a una comision especial el proyecto formulado por el honorable Diputado de Angol.»

A propuesta del señor Orrego (Presidente) quedaron nombrados los siguientes señores Diputados como miembros de las Comisiones que se indican, en reemplazo de los señores Diputados que han dejado de formar parte de ellas por haber sido nombrados Ministro de Estado.

En la Comision de Elecciones:

El señor Lamas en reemplazo del señor Suárez Mujica.

En la Comision de Gobierno:

El señor Rodríguez don Enrique en reemplazo del señor Echavarría.

En la Comision de Relaciones Exteriores:

El señor Balmaceda en lugar del señor Montenegro.

En la Comision de Beneficencia i Culto:

El señor Vergara Correa en lugar del señor Rodríguez don Anibal.

En la Comision de Instruccion Pública:

El señor Pleiteado en reemplazo del señor Suárez Mujica.

En la Comision de Código Orgánico de Tribunales:

El señor Rodríguez don Enrique en lugar del señor Rodríguez don Anibal.

I en la Comision de Policía Interior:

Los señores Dávila i Bambach en reemplazo de los señores Echavarría i Suárez Mujica

Quedó tambien designado miembro de la Comision de Beneficencia i Culto el señor Zañartu don Héctor en reemplazo del señor Sanfuentes don Alberto.

El señor Cox Méndez continuó haciendo uso de la palabra acerca de la actualidad política.

A las cuatro i media de la tarde se suspendió la sesion por diez minutos.

Trascurrido este plazo continuó la sesion, i se procedió a la eleccion de los miembros

que, por parte de esta Cámara, deben concurrir a formar la Comision Conservadora.

El escrutinio entre setenta i siete votantes dió el siguiente resultado:

Por el señor Richard.....	81	votos
Por el señor Subercaseaux Pérez.	80	"
Por el señor Fernández.....	76	"
Por el señor Rodríguez don Enrique		
que.....	74	"
Por el señor Leon Silva.....	74	"
Por el señor Rocuant.....	70	"
Por el señor Izquierdo don Luis..	70	"
Por el señor Leiva.....	7	"
Por el señor Veas.....	7	"

Quedaron, en consecuencia, elejidos los señores Richard, Subercaseaux Pérez, Fernández, Rodríguez don Enrique, Leon Silva, Rocuant e Izquierdo don Luis.

En conformidad al acuerdo adoptado anteriormente se pasó a tratar de los proyectos de acuerdo de los señores Irrarázaval Zañartu i Edwards referente a las tarifas diferenciales de los Ferrocarriles del Estado.

Usaron de la palabra los señores Irrarázaval Z., Edwards don Agustin, Rosselot i Puga Borne.

Terminada la primera hora, i, por asentimiento unánime de la Cámara, se puso primeramente en votacion el proyecto de acuerdo del señor Irrarázaval Z., i fué desechado por treinta i cuatro votos contra veintidos, absteniéndose de votar seis señores Diputados.

La votacion fué nominal, a pedido del señor Barros E.

Votaron por la afirmativa los señores Barros E., Campillo, Campino, Concha don Juan Enrique, Correa don Francisco Javier, Cox Méndez, Echenique don Gonzalo, Flores don Marcial, Hunceus don Alejandro, Irrarázaval, Lamas, Mena, Ovalle, Palacios, Pereira, Richard, Rios Ruiz, Rivas, Ruiz Valledor, Urzúa, Veas i Vial.

Votaron por la negativa los señores Alemany, Arellano, Corbalan, Dávila, Echáurren, Edwards don Agustin, Edwards don Raul, Encina, Fernández, Figueroa, García de la Huerta, Gómez García, González Julio, Hunceus, don Antonio, Hunceus don Jorje, Izquierdo don Luis, Leon Silva, Letelier, Libano, Lorca don Perfecto, Sorca don Rafael, Lyon, Orrego, Pleiteado, Puga Borne, Rocuant, Rosselot, Salas Lavaqui, Sánchez, Urrutia, Valdivieso Blanco, Vergara Correa, Villegas i Zañartu don Héctor.

Se abstuvieron de votar los señores Echavarría, García Huidobro, Gutiérrez, Leiva, Montenegro i Rodríguez don Aníbal.

Se puso en seguida en votacion el proyecto de acuerdo del señor Edwards i fué aprobado por asentimiento unánime.

Se puso, en seguida, en votacion la indicacion del señor Villegas para volver a Comision el proyecto que autoriza a los notarios para cobrar mayores derechos que los fijados en el arancel, i fué aprobada por asentimiento unánime.

En la misma forma se dió por aprobada la indicacion del señor Valdivieso Blanco.

Por cuarenta i seis votos contra diez, absteniéndose de votar dos señores Diputados, se aprobó la indicacion del señor Izquierdo don Luis.

Dentro de la órden del dia continuó la discusion particular del proyecto que concede exencion de derechos de internacion a diversos artículos destinados a la instalacion de la industria siderúrgica en Corral.

Usaron de la palabra los señores Mena e Izquierdo don Luis.

Por haber llegado la hora que con anterioridad se habia acordado prorrogar, se levantó la sesion a las seis i media de la tarde, quedando pendiente el debate i con la palabra este último señor Diputado.

“Sesion 41.^a ordinaria nocturna en 1.^o de setiembre de 1908.—Presidencia de los señores Orrego i Sánchez.—Se abrió a las 9 hs. 45 ms. P. M., i asistieron los señores:

Alemaný, Julio	Letelier, Aníbal
Arellano, Roberto	Lyon P., Arturo
Barros E., Alfredo	Mena L., Aníbal
Campino, Cárlos	Montenegro, Pedro N.
Concha, J. Enrique	Ovalle, Abraham
Cox M., Ricardo	Pereira, Guillermo
Echáurren, José F.	Puga Borne, Julio
Echenique, Gonzalo	Rivas, Ramon
Echenique, Joaquin	Rodríguez, Aníbal
Edwards, Agustin	Subercaseaux Pérez, A.
Edwards, Raul	Urzúa, Dario
Encina, Francisco A.	Urrutia, Miguel
Eyzaguirre, Javier	Yeas, Bonifacio
Figuroa, Emiliano	Vial Carvallo, Daniel
Flores, Marcial	Viel, Oscar
Huneus, Alejandro	Villegas, Enrique
Irarázaval, Alfredo	Zañartu, Cárlos
Izquierdo, Luis	i el Secretaric
Leiva, José Roman	

A indicacion del señor Orrego (Presidente), aceptada por unanimidad, se acordó considerar esta sesion como continuacion de la del dia para los efectos de la aprobacion del acta, que no alcanzó a ser redactada.

Se dió cuenta:

1.^o De un mensaje de S. E. el Presidente de la República, en el que inicia un proyecto de lei que establece que los fondos consultados en el ítem 2.043, partida 11 del presupuesto de Justicia, podrán tambien destinarse a la terminacion de la cárcel de Melipilla.

Se mandó a Comision de Lejislacion i Justicia.

2.^o De tres oficios del Honorable Senado:

En el primero comunica que en sesion de 31 de agosto próximo pasado ha designado a los señores don Juan Castellon, don Abdon Cifuentes, don Luis Devoto, don Ramon Escobar, don Fernando Lazcano, don Ricardo Matte Pérez i don Vicente Reyes para que concurren, por parte de esa Cámara, a formar la Comision Conservadora que debe funcionar durante el receso del Congreso, hasta el 31 de mayo de 1909.

Se mandó contestar i tenerlo presente.

En el segundo acusa recibo del que se le dirijió, comunicándole la designacion de los miembros de esta Cámara para formar parte de la Comision Mista que debe examinar el proyecto de presupuestos de gastos públicos para 1909 i la cuenta de Inversion del año último.

Se mandó al archivo.

I en el último comunica que ha aceptado la modificacion introducida por esta Cámara en el proyecto de acuerdo que concede a la Sociedad de Inválidos i Veteranos el permiso requerido por el Código Civil para que pueda conservar la posesion de un bien raiz que tiene adquirido en la comuna de la Providencia.

Se mandó al archivo.

3.^o De una solicitud del directorio de la Liga contra el Alcoholismo de Valparaiso, con que presenta un proyecto de reforma de la lei de alcoholes de 18 de enero de 1902.

Se mandó a Comision de Gobierno.

A indicacion del señor Barros Errázuriz se acordó, por asentimiento unánime, eximir del trámite de Comision i discutir inmediatamente el proyecto de lei que aumenta en una plaza de redactor segundo el personal de la Redaccion de Sesiones del Senado.

A indicacion del señor Puga Borne se acordó discutir, a continuacion del anterior, el

proyecto que autoriza la inversion de trescientos cincuenta mil pesos en el pago de cuentas pendientes del Ministerio del Interior.

A indicacion del señor Alemany se acordó discutir, a continuacion de los proyectos anteriores, el proyecto que autoriza la construccion de un ferrocarril entre Lebu i Los Sauces, pasando por Cañete.

En virtud de estos acuerdos, se puso en discusion jeneral i particular a la vez, i fué aprobado sin debate i por asentimiento unánime el siguiente

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—Auméntase en una plaza de redactor segundo el personal de la Redaccion de Sesiones del Senado“.

Se pasó a tratar del proyecto que concede un suplemento de trescientos cincuenta mil pesos al presupuesto del Ministerio del Interior.

Puesto en discusion jeneral i particular a la vez, usó de la palabra el señor Eyzaguirre.

Cerrado el debate, se puso en votacion el proyecto i fué aprobado por veintinueve votos contra cinco, absteniéndose de votar un señor Diputado.

El proyecto aprobado dice así:

“Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la suma de trescientos cincuenta mil pesos en el pago de las deudas pendientes del Ministerio del Interior“.

Se pasó a tratar del proyecto referente a la construccion de un ferrocarril entre Lebu i Los Sauces, pasando por Cañete.

Se puso en segunda discusion el artículo 9.º del proyecto propuesto por la Comision, que quedó para este trámite en la sesion de 6 de junio del presente año.

Usaron de la palabra los señores Arellano, Encina, Alemany, Puga Borne, Edwards, Irrázaval Zañartu, Cox Méndez e Izquierdo don Luis.

El señor Arellano formuló indicacion de aplazamiento para el proyecto, hasta que se encuentre presente el señor Ministro de Industria i Obras Públicas.

Puesta en votacion esta indicacion, fué desechada por veintiseis votos contra cinco, absteniéndose de votar tres señores Diputados.

Cerrado el debate, se puso en votacion el artículo en la forma propuesta por la Comision i fué aprobado tácitamente:

El proyecto quedó, en consecuencia, aprobado en los términos siguientes:

PROYECTO DE LEI:

“Artículo 1.º Concédese al señor don Jervasio Alarcon, o a las personas o sociedades a quienes transfiera sus derechos, permiso para construir i explotar un ferrocarril a vapor de trocha de un metro sesenta i ocho centímetros, cuya línea se estienda desde el puerto de Lebu hasta empalmar con los Ferrocarriles del Estado en la estacion de los Sauces, pasando por Cañete.

Los planos de la obra serán sometidos a la aprobacion del Presidente de la República.

Art. 2.º Concédese igualmente:

1.º El uso de los terrenos fiscales necesarios para la construccion de la vía, estaciones, muelles i edificios anexos; i

2.º El uso de la parte de los caminos públicos que atravesase la línea, siempre que este uso no perjudique el tráfico.

Art. 3.º Se declaran de utilidad pública los terrenos municipales i particulares que hubieren de adquirirse durante el tiempo de la construccion de la línea para la vía férrea, sus estaciones, edificios i anexos.

Art. 4.º El empresario queda obligado:

1.º A presentar los planos de la línea dentro de un año, contado desde la promulgacion de la presente lei.

2.º A iniciar los trabajos dentro del año siguiente a la aprobacion de los planos.

Se entenderá que los trabajos han sido sériamente iniciados si se hubieren invertido en ellos mas de cien mil pesos; i

3.º A entregar la línea totalmente concluida al tráfico público cinco años despues de aprobados los planos;

Art. 5.º La línea se dividirá en dos secciones, que se estenderán: la primera, desde el puerto de Lebu hasta el puerto de Peleco, en la laguna de Lanahue; i la segunda, desde el puerto de Peleco hasta la estacion de Los Sauces.

La primera seccion deberá quedar concluida en todo su trayecto i entregada al tráfico público en el término de tres años, contados desde la fecha de la aprobacion de los planos; i la segunda en dos años mas.

Art. 6.º Si el concesionario no iniciare los trabajos o no los terminare en los plazos estipulados, caducará la concesion.

Art. 7.º Las tarifas de fletes i pasajes se fijarán de acuerdo con el Presidente de la República.

Art. 8.º Las personas i carga que se conduzca por cuenta del Estado, así como el carbon que se remite por la línea férrea para el servicio de los Ferrocarriles del Estado i de la Armada Nacional, será trasportado con un diez por ciento ménos que la tarifa fijada para el público.

Art. 9.º El Estado garantiza al empresario, durante veinte años, el interes de cinco por ciento sobre el costo de la obra, no excediendo para la primera seccion de cuatro millones de pesos, i para la segunda de siete millones cien mil pesos estimados a razon de dieciocho peniques por peso.

La garantía se hará efectiva para cada seccion desde que sea terminada i entregada al tráfico público, debiendo hacerse al fin de cada año la liquidacion de sus entradas i abonándose a la Empresa la diferencia que resultare entre el monto del interes garantido i la entrada líquida de la seccion respectiva.

Cuando el producto líquido de cada seccion fuere mayor que el interes garantido, el exceso entrará a reembolsar al tesoro nacional todas las sumas que hubiere erogado por la garantía que establece esta lei, hasta su completo pago.

El derecho del concesionario para cobrar la garantía prescribirá en un año, contado desde la fecha de cada liquidacion.

Art. 10. El Presidente de la República nombrará un interventor autorizado plenamente para tomar conocimiento de los trabajos, examinar los libros i cuentas de la empresa i concurrir a la formacion de los balances.

El sueldo del interventor, que no podrá exceder de diez mil pesos al año, será de cargo de la Empresa.

Art. 11. Despues de ocho años de explotacion, el Estado podrá adquirir este ferrocarril con un aviso previo de dos años, pagando un diez por ciento mas que el precio fijado por peritos, los cuales se nombrarán en la forma ordinaria i harán la tasacion del costo material de la obra.

Art. 12. El Estado podrá en caso de guerra exterior o de conmocion interna tomar desde luego a su cargo el ferrocarril en la forma que establece el artículo anterior“.

Por asentimiento unánime se acordó facultar al señor Presidente de la Cámara para designar la Comision especial que debe nombrarse en virtud del proyecto de acuerdo aprobado en la sesion del dia para estudiar las tarifas diferenciales de los Ferrocarriles del Estado.

A indicacion del señor Izquierdo don Luis se acordó, por asentimiento unánime, discutir inmediatamente el proyecto de lei del Honorable Senado que concede al coronel don José María Soto el rango, prerrogativas i sueldo correspondientes al empleo de jeneral de brigada en servicio activo.

Usó, ademas, de la palabra acerca de esta indicacion el señor Orrego (Presidente).

Por unanimidad se declaró que dicho jefe ha comprometido la gratitud nacional, i con la misma votacion se aprobó el siguiente

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—El coronel de Ejército e inválido absoluto de la campaña del Pacífico, don José María Soto, gozará del rango, prerrogativas i sueldo correspondientes al empleo de jeneral de brigada en servicio activo“.

A indicacion del señor Echenique don Gonzalo se acordó discutir inmediatamente el proyecto de lei que autoriza la ereccion de un monumento en la ciudad de San Felipe en homenaje a la memoria del presbítero don José Agustin Gómez.

Puesto en segunda discusion el referido proyecto, fué aprobado sin debate i por asentimiento unánime.

El proyecto aprobado dice así:

“Artículo único.—Autorízase la construccion, en el local que el Presidente de la República designe dentro de la ciudad de San Felipe, el monumento que se proyecta erijir, por suscripcion popular, en honor a la memoria del ex-párroco de dicha ciudad, don José Agustin Gómez“.

A indicacion de los señores Leiva i Vilegas se acordó, por asentimiento unánime, eximir del trámite de Comision i discutir inmediatamente el proyecto que autoriza la inversion de setenta i tres mil pesos en la construccion de un cuartel de policia en la ciudad de Antofagasta.

Puesto en discusion jeneral i particular a la vez el referido proyecto, fué aprobado sin debate i por asentimiento tácito.

El proyecto aprobado dice así:

“Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para invertir la suma de setenta i tres mil pesos (\$ 73,000) en la construccion de un cuartel de policia en la ciudad de Antofagasta“.

El señor Veas solicitó el asentimiento unánime de la Cámara para discutir sobre tabla

el proyecto de lei que declara abolida la pena de azotes.

Quedó sin efecto esta indicacion por no haber contado con la unanimidad requerida.

El señor Vial Carvallo hizo indicacion para que se acuerde discutir sobre tabla, eximiéndolo del trámite de Comision, el proyecto que autoriza al Presidente de la República para enajenar en venta privada a los señores Hermann Eberhardt i Augusto Kark, algunos lotes de terrenos del plano de Ultima Esperanza, por el valor de tasacion que fijen los ingenieros del Gobierno.

Quedó sin efecto esta indicacion por no haber contado con la unanimidad requerida.

El señor Cox Méndez continuó en el desarrollo de las observaciones iniciadas en la sesion del dia acerca de la actualidad política.

Se declaró terminada la primera hora.

Dentro de la órden del dia continuó la discusion particular del proyecto que libera de derechos de aduana la internacion de los materiales destinados a la instalacion de la industria siderúrgica en la provincia de Valdivia.

Usaron de la palabra los señores Izquierdo don Luis, Concha don Juan Enrique, Zañartu don Carlos, Rodríguez don Aníbal (Ministro de Guerra i Marina) i Encina.

El señor Izquierdo don Luis hizo indicacion para agregar al artículo único del proyecto el siguiente inciso:

“Las sumas a que ascienden los derechos a que se refiere esta lei se reembolsarán, sin interes, al Estado cuando la utilidad líquida pase del seis por ciento, en la forma que establece, respecto de las sumas que se paguen por garantía, el artículo 10 de la lei número 1,968 de 31 de octubre de 1905”.

Cerrado el debate, quedó el proyecto para segunda discusion a pedido del señor Izquierdo don Luis, conjuntamente con el nuevo inciso propuesto por este mismo señor Diputado.

Se puso en seguida en discusion jeneral i particular a la vez, i fué aprobado sin debate i por asentimiento unánime, el siguiente

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta la canti-

dad de veintitres mil novecientos treinta i cinco pesos quince centavos (\$ 23,935.15) en la cancelacion de las cuentas presentadas por la Compañía de Transportes Unidos i que ascienden a dicha suma, valor de los pasajes de los ciudadanos chilenos repatriados por la Legacion de la República Argentina”.

Se puso, en seguida, en discusion el proyecto de lei que reglamenta las asociaciones de canalistas.

A indicacion del señor Huneeus don Alejandro, aprobada por unanimidad, se acordó poner en discusion jeneral i particular a la vez todo el proyecto, acojiéndose a lo dispuesto en el artículo 117 del Reglamento.

Cerrado el debate, se pusieron en votacion en conjunto todos los artículos del proyecto i fueron aprobados unánimemente:

El proyecto aprobado dice así:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Serán personas jurídicas i se regirán por las disposiciones de esta lei, las asociaciones formadas por medio de canales, que se constituyan en conformidad al artículo 20, con el objeto de tomar el agua de la corriente matriz, repartirla entre los accionistas i conservar i mejorar los acueductos.

Art. 2.º Formarán el patrimonio de estas asociaciones los recursos pecuniarios o de otra naturaleza con que contribuyan los dueños de los canales para los fines de la institucion, i los bienes que adquieran por cualquier título.

El agua del canal no pertenece a la asociacion. Es del dominio de los accionistas.

Art. 3.º Son miembros de la asociacion los dueños de las aguas que la constituyen i los que, a título universal o singular, sucedan en sus derechos, sin que valga estipulacion en contrario.

Art. 4.º El derecho de agua de los asociados se determinará en los estatutos por unidades que se denominarán regadores i que consistirán en una parte alícuota de las aguas del acueducto o en cualquiera otra unidad de medida que adopten los interesados.

Art. 5.º Los actos i contratos traslativos de dominio de regadores de agua se perfeccionarán por escritura pública, i la tradicion no se operará sino por la inscripcion del respectivo acto o contrato en un registro especial que se abrirá en cada oficina departamental del Conservador de Bienes Raices i que se llevará conforme al reglamento que dictará el Presidente de la República.

Sin perjuicio de las inscripciones prescritas en el artículo 687 del Código Civil, los derechos de agua se inscribirán también, en todo caso, en el registro conservatorio del departamento en que se encuentre ubicada la boca-toma del canal matriz.

Art. 6.º Los derechos reales sobre regadores de agua se constituirán por escritura pública inscrita en el mismo registro. En igual forma se constituirá el derecho al uso del agua como fuerza tronco.

La disposición del artículo 5.º precedente es aplicable a los derechos espresados en el inciso anterior.

Hai hipoteca de regadores cuando se hipoteca un predio con el agua que le pertenece

Si en la escritura de hipoteca de un predio no se especifica su derecho de agua, se entenderán hipotecados los regadores que aparezcan inscritos como dotación del fundo gravado.

Un regador se entiende dado en prenda cuando garantiza una obligación indispensable del inmueble a cuyo riego o fin industrial está destinado; pero no podrá darse en prenda si estuviere hipotecado en conformidad a los incisos anteriores.

Art. 7.º Son aplicables a los regadores de agua establecidos conforme a esta ley todas las disposiciones que rijen la propiedad inscrita i especialmente las de los títulos VI i VII del libro II del Código Civil.

Art. 8.º Las asociaciones de canalistas deberán llevar un registro en que anoten todas las inscripciones referentes a regadores, sin perjuicio de hacerse también en el Conservador de Bienes Raíces en conformidad al artículo 5.º

Art. 9.º Los créditos prendarios e hipotecarios de regadores preferirán indistintamente unos a otros según las fechas de las inscripciones.

Art. 10. Las asociaciones de que trata esta ley serán administradas por directorios nombrados por las juntas de socios en la forma prevenida en los estatutos i estos directorios tendrán los deberes i atribuciones que les encomienda esta ley, i todo lo que estos mismos estatutos determinen.

Art. 11. Los directorios propondrán a la junta el presupuesto de entradas i de gastos ordinarios i extraordinarios, fijando separadamente la cuota que en unos i otros corresponda por regador.

Los acuerdos de la junta sobre estas materias serán obligatorios para todos los socios i una copia de ellos, debidamente autorizada por el secretario del directorio, tendrá mérito

to ejecutivo contra el poseedor de regadores inscritos morosos en concurrir a los pagos.

Art. 12. Se puede establecer en los estatutos como sanciones para la falta de pago de las cuotas, intereses penales hasta de dos por ciento mensual i la privación del agua durante la mora, sin perjuicio de la vía ejecutiva i del embargo i enajenación de los regadores u otros bienes del deudor.

Las juntas generales celebrarán sus sesiones con la concurrencia de la mayoría absoluta de los accionistas, pero si después de la primera citación no se completare esa mayoría, formarán quorum, en la sesión para la cual se haya citado segunda vez, los socios que concurren a ella.

También se puede establecer en los estatutos o por acuerdo de la mayoría de los socios, a beneficio de la comunidad i contra los accionistas que no concurren a las sesiones de la junta, multas que no excedan de diez pesos por cada infracción, cuando por dicha causa la sesión no hubiere tenido lugar.

Estas sanciones i multas pesan contra terceros.

Art. 13. Los regadores de agua quedan *ipso jure* gravados, con preferencia a toda prenda, hipoteca u otro derecho constituido sobre ellos con posterioridad a esta ley, en garantía de las cuotas de contribución para los gastos que fijan las juntas.

Los cesionarios de regadores responderán solidariamente, con los cedentes, de las cuotas insolutas al tiempo de la cesión.

Art. 14. Los créditos contra los accionistas, procedentes de cuotas para trabajos extraordinarios, como boca-tomas permanentes, marcos, construcción de nuevos acueductos i otras obras de esa importancia, podrán ser dados en prenda, en garantías de préstamos a corto o largo plazo que obtengan las asociaciones o de bonos que emitan ellas mismas para proporcionarse el capital necesario para tales trabajos.

Para que se entienda perfeccionado el contrato será necesario la publicación de un aviso, durante cinco días, en un diario del departamento en que tuviere su domicilio la sociedad i que, además, se comuniquese ese aviso al deudor, en carta certificada.

A falta de periódico en el departamento la publicación se hará en el *Diario Oficial*.

Art. 15. Los créditos dados en prenda con arreglo al artículo anterior no podrán ser modificados, en perjuicio de terceros, por ningún acuerdo de la junta, ni del directorio.

Art. 16. Las instituciones regidas por la ley de 29 de agosto de 1886 podrán emitir bonos

en cambio de obligaciones de las asociaciones de canalistas garantidas con prenda de los créditos de que trata el artículo 14.

Art. 17. El directorio de cada asociacion resolverá, con el carácter de árbitro arbitrador, todas las cuestiones que se susciten entre los accionistas, sobre derechos o reparticion de aguas, i las que surjan entre los accionistas i la asociacion. No habrá lugar a implicancias ni recusaciones, ni a recursos de apelacion o de casacion.

Las resoluciones del directorio se cumplirán en la forma determinada en el Código de Procedimiento Civil para el cumplimiento de las sentencias arbitrales.

Los que se sintieren perjudicados con ella podrán ocurrir en vía ordinaria ante los Tribunales de Justicia, pidiendo se modifiquen con arreglo a la lei i a los contratos; pero este recurso no obstará a que las resoluciones del directorio se cumplan i surtan efecto durante el juicio, salvo que sean suspendidas por auto ejecutoriado del juez de la causa.

Art. 18. Son aplicables a las asociaciones de canalistas rejidas por esta lei las disposiciones del título XXXIII del libro I del Código Civil, con escepcion del inciso final del artículo 549, de los artículos 556, 557, 558, inciso 2.º del 559, 560, 562, 563 i 564.

Art. 19. Las disposiciones de esta lei no se aplican a las sociedades industriales que se forman con el objeto de sacar canales para aprovechar el agua en terrenos propios o para venderla. Tales sociedades se rejirán por el título XXVIII del Código Civil.

Sin embargo, desde el momento en que por enajenaciones de regadores exista entre los adquirentes entre sí o entre éstos i la sociedad empresaria del canal una comunidad de agua, se podrá organizar entre los comuneros una asociacion para los fines de esta lei.

Art. 20. Las asociaciones de canalistas que quisieran gozar de los beneficios de esta lei deberán constituirse por escritura pública i presentar sus estatutos a la aprobacion del Presidente de la República, quien deberá proceder de acuerdo con el Consejo de Estado.

Art. 21. Las comunidades de agua actualmente organizadas podrán modificar sus estatutos para los efectos del artículo anterior, por acuerdo de la junta de socios, tomado por mayoría de votos, aunque aquellos establezcan otra mayoría para la reforma.

Las comunidades de agua que no se rijan por estatutos formados por los comuneros, podrán organizarse i formarlos con arreglo a esta lei, por mayoría de votos de los intere-

sados, que represente mas de la mitad de los derechos de agua, en reunion ante el juez del departamento en que está ubicada la boca-toma del canal principal, provocada por cualquiera de los dueños de agua i debiendo hacerse las citaciones conforme al artículo 823 del Código de Procedimiento Civil“.

A indicacion del señor Zañartu don Carlos, aprobada tácitamente, se acordó proceder inmediatamente a la discusion del proyecto que autoriza a la Caja de Crédito Salitrero para acordar préstamos en bonos con garantía de ferrocarriles en explotacion.

Puesto en discusion jeneral, usó de la palabra el señor Zañartu don Carlos.

Por falta de número se levantó la sesion a las once i media de la noche, quedando pendiente el debate i con la palabra el mismo señor Diputado“.

Se dió cuenta:

1.º De los siguientes mensajes de S. E. el Presidente de la República:

«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

Tengo el honor de poner en vuestro conocimiento que, en uso de la atribucion que me confiere la parte quinta del artículo 73 de la Constitucion Política, i de acuerdo con el Consejo de Estado, he resuelto convocar al Congreso Nacional a sesiones extraordinarias, a contar desde el 14 del presente.

Los asuntos que someto a vuestra deliberacion son los siguientes:

Proyecto de lei de presupuestos para 1909, suplementos al presupuesto vijente i cuentas de inversion;

Reforma de la lei de setiembre de 1884, para restringir la iniciativa parlamentaria en materia de gastos públicos;

Construccion del puerto de Valparaiso;

Pavimentacion de Santiago;

Proyectos sobre ferrocarriles fiscales i particulares;

Proyectos sobre reforma de la lei municipal i sobre eleccion de Municipios en las comunas que no los tienen;

Proyecto sobre la reforma de la lei electoral i sobre fijacion del número de Senadores i Diputados;

Reforma de los Códigos de Procedimiento Civil i Penal;

Reforma de la lei de patentes i de papel sellado.

Tratados i Convenciones Internacionales i

demas asuntos que oportunamente someteré a vuestra consideracion.

Santiago, 12 de octubre de 1908.—PEDRO MONTT.—*J. A. Figueroa*“.

«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

La division administrativa del departamento de Temuco, en lo que se refiere a las subdelegaciones, fué fijada el año 1887, en el carácter de provisional, i actualmente con el desarrollo alcanzado por esas localidades se ve que es indispensable variarla definitivamente.

La enorme estension de algunas de esas subdelegaciones, como la de Freire, por ejemplo, que tiene cerca de doce mil doscientos veinticinco kilómetros cuadrados, dificulta la accion de la justicia i obliga a sus habitantes a hacer viajes de cien o mas kilómetros para llegar hasta el Juzgado de la subdelegacion.

La accion de la policía tambien se hace difícil, i por este motivo se ha desarrollado el vandalaje de una manera alarmante.

La Intendencia de Cautin ha estudiado detenidamente la subdivision de este departamento, del cual se ha segregado la tercera subdelegacion para formar parte del departamento de Llaima i se ha considerado conveniente no variar la primera i segunda, reduciéndose el cambio a la de Freire, que, como se ha dicho, es la mas estensa.

Se pidió informe a la Seccion de Jeografía de la Direccion de Obras Públicas, la cual aprueba la modificacion propuesta i la cree tambien mui beneficiosa para la localidad.

En vista de los antecedentes que tengo la honra de acompañaros, he resuelto, oido el Consejo de Estado, someter a vuestra consideracion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—El departamento de Temuco se dividirá en nueve subdelegaciones, con los siguientes deslindes:

1.ª Subdelegacion Temuco

Limitará: al norte por el rio Temuco, desde el foso que divide el departamento hasta el puente sobre el rio, el camino real, la calle que pasa por el lado sur de la plaza Aníbal Pinto, una recta al oriente hasta tocar el Cautin, el curso de este rio hasta su union con el Quintrilpe, el de este rio hasta su nacimiento i línea recta desde este punto hasta el cerro o volcan Nevado; por el sur i el

este, el rio Quepe hasta el volcan Llaima, en línea recta, despues; i al oeste, el límite del departamento.

2.ª Subdelegacion Temuco

Limitará: al norte, con una línea que partiendo del vado Cuevas pasa por el lado mas austral del pueblo Pillanlelbun, sigue el camino que se dirige al cerro Trihue, de aquí las altas cumbres de Nielol hasta el cerro Pilmatuú; por el poniente, el límite con Imperial; por el sur, el límite norte de la subdelegacion número 1; i por el oriente, el rio Cautin.

3.ª Subdelegacion Huilio

Limitará: al norte por el rio Quepe; al oriente, la línea férrea; al sur, el rio Tolten; i al poniente, el departamento de Imperial.

4.ª Subdelegacion Quepe

Limitará: al norte, el rio Quepe i el rio Huichahue; al oriente, la faja de norte a sur que parte de los indijenas Romero i termina en la hijuela número 97; al sur, la faja de la seccion primera que divide por el norte las hijuelas rematadas en 1893, número 38 hasta la 105; i al poniente, la línea férrea.

5.ª Subdelegacion Freire

Limitará: al norte, faja de la seccion primera de los remates de 1893; al oriente, los rios Trompulo i Allipen; al sur, los rios Allipen i Tolten; i al poniente, la línea férrea.

6.ª Subdelegacion Huichahue

Limitará: al norte, el rio Huichahue; al oriente, la línea de la concesion Silva Rivas i el rio Trompulo; al sur, el límite norte de la quinta subdelegacion; i al poniente, el límite oriente de la cuarta subdelegacion.

7.ª Subdelegacion Coipú-Lafquen

Limitará: al norte, el rio Quepe hasta su nacimiento i despues una línea recta hasta el volcan Llaima; al oriente, la cordillera de Malalcahuello hasta el nacimiento del rio de ese nombre; al sur, el rio Huichahue hasta su nacimiento i despues las altas cumbres de Pinales que divide las ollas del Quepe i del Allipen, sigue la sierra secundaria de Malalcahuello que divide los rios Sahuelhue i Malalcahuello del rio Relpí, esta línea se sigue hácia el oriente hasta la cordillera de Malalcahuello que divide el departamento del de Llaima; i al poniente; la confluencia del Quepe con el Huichahue.

8.^a Subdelegacion Cunco

Limitará: al norte, el rio Huichahue, cordillera de Meto o Llaima, sigue el límite sur de la sétima subdelegacion hasta la cordillera de Malalcahuello que la divide del departamento de Llaima, hasta el portezuelo de Icalma en la cordillera de los Andes; al oriente, la cordillera de los Andes, desde el portezuelo de Icalma hasta el de Llaima; al sur, el rio Curaco, las altas cumbres que llegan a los nevados de Sollipulli i las que siguen hasta la cordillera de los Andes, dividiendo los nacimientos de los rios Curilafquen i Curimeno; i al poniente, la línea de la concesion Silva Kivas, estero Trompulo, rio Allipen i confluencia del Allipen con el Curaco.

9.^a Subdelegacion Allipen

Limitará: al norte, los rios Allipen i Curaco i los límites por el sur de la octava subdelegacion; al oriente, la cordillera de los Andes; al sur, los límites del departamento por este punto; i al poniente, la confluencia del Tolten con el Allipen“.

Santiago, 15 de setiembre de 1908.—PEDRO MONTT.—*Javier A. Figueroa*“.

«Conciudadanos del Senado i de la Camara de Diputados:

Segun se comprueba por el estado adjunto formado por la Direccion de Contabilidad, ha sido insuficiente la suma consignada en el ítem 1,492 de la partida 20 del presupuesto de Hacienda i ha habido necesidad de exceder la cantidad consultada para no entorpecer el servicio que con ella debe atenderse.

El ítem 1,492 consulta la suma de veinticinco mil pesos (\$ 25,000) para gastos de transporte estrictamente personal de los empleados de Hacienda, incluso el valor de los pasajes i fletes de los ferrocarriles del Estado. Lei de presupuestos de 1898.

Se ha atendido con estos fondos a la movilizacion de los empleados de las tesorerías, aduanas i resguardos de la República como consta del detalle de que he hecho mencion.

Por lo que resta del presente año será necesario la suma de diez mil pesos (\$ 10,000), que se destinará al pago del exceso de mil seiscientos setenta i cinco pesos (\$ 1,675) que ya existen en este ítem i a las necesidades ordinarias del servicio.

En consecuencia, el suplemento que es conveniente otorgar a este ítem es de diez mil pesos (\$ 10,000).

Por lo espuesto, i oido el Consejo de Estado, tengo el honor de someter a vuestra consideracion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—Concédese al ítem 1,492 de la partida 20 del presupuesto de Hacienda, para gastos de transporte estrictamente personal de los empleados de Hacienda, incluso el valor de los pasajes i fletes de los Ferrocarriles del Estado“ un suplemento de diez mil pesos (\$ 10,000) para subvenir a los gastos del servicio durante el presente año.“

Santiago, 28 de setiembre de 1908.—PEDRO MONTT.—*Pedro N. Montenegro*“.

2.º Del siguiente oficio del señor Ministro del Interior:

“Santiago, 1.º de setiembre de 1908.—Adjunto tengo el honor de remitir a V. E. los datos solicitados por el honorable Diputado don Agustia Correa Bravo, relativos al pago del arrendamiento del local que ocupa el cuartel de Carabineros de Puerto Montt i a la existencia de Carabineros en el lugar denominado Huito.

Dios guarde a V. E.—*J. A. Figueroa*“.

3.º Del siguiente oficio del señor Ministro de Hacienda:

“Santiago, 30 de setiembre de 1908.—Tengo el honor de remitir a V. E. los antecedentes solicitados por el señor Diputado don Primitivo Libano en sesion de fecha 31 de agosto último de esa Honorable Cámara.

Dios guarde a V. E.—*Pedro N. Montenegro*“.

4.º De los siguientes oficios del señor Ministro de Industria i Obras Públicas:

“Santiago, 9 de octubre de 1908.—Dando cumplimiento a la Lei de Presupuestos, tengo el honor de remitir a V. E. copia de los informes pasados al Gobierno con motivo de las visitas de inspeccion practicadas a los establecimientos de enseñanza dependientes de este Ministerio, que reciben subvencion fiscal.

Dios guarde a V. E.—*Guillermo Echavarría*“.

“Santiago, 5 de octubre de 1908.—Adjunto tengo el honor de remitir a V. E. los datos relativos a la colocacion de un nuevo techo en la estacion de Llailai que han sido remitidos por la Direccion Jeneral de los Fe-

roccarriles del Estado, i que V. E. solicitó de este Departamento a petición de un miembro de esa Honorable Cámara.

Dios guarde a V. E.—*Guillermo Echavarría*“.

“Santiago, 2 de setiembre de 1908.—Adjunto tengo el honor de remitir a V. E. los datos relativos al jefe de la Maestranza de Santiago, señor Michon, i al convenio con don Arturo Howar para cambiar los tubos a varias locomotoras de la Empresa, que V. E. solicitó de este Ministerio a petición de un miembro de esa Honorable Cámara.

Dios guarde a V. E.—*Guillermo Echavarría*“.

“Santiago, 12 de octubre de 1908.—Adjunto remito a V. E. copia de la escritura pública celebrada entre la Empresa de los Ferrocarriles del Estado i don Alejandro Slater para la descarga en Talcahuano, en la cual está incluido el inventario valorizado de los elementos i materiales entregados a dicho señor, etc., i copia de la boleta de depósito por seis mil pesos para responder a las multas; datos que V. E. pidió a este Departamento a petición del honorable Diputado don Alfredo Barros Errázuriz.

El Director Jeneral de los Ferrocarriles me hace presente que, según informaciones suministradas por el señor administrador de la tercera sección, en diciembre de 1907 la descarga de la Empresa en el puerto de Talcahuano, puede estimarse en setentamill toneladas de carbon de piedra i en diez mil toneladas de rieles, que es lo que importará el contrato con el señor Slater i lo cual significa un gasto inferior a ochenta mil pesos anuales.

Dios guarde a V. E.—*Guillermo Echavarría*“.

5.º De los siguientes oficios del Honorable Senado:

“Santiago, 1.º de setiembre de 1908.—El Senado ha tenido a bien aceptar la modificación introducida por esa Honorable Cámara en el proyecto de lei que autoriza el pago de diversas cantidades que se adeudan, correspondientes a trabajos efectuados en el edificio del Congreso Nacional, cuyo importe no alcanzó a cancelarse con la suma consultada en la lei número 1,988, de 27 de agosto de 1907.

Devuelvo los antecedentes.

Tengo el honor de decirlo a V. E. en contestación a su oficio número 141, de fecha 29 de agosto último.

Dios guarde a V. E.—R. ESCOBAR.—*Fernando De Vic-Tupper*, Secretario.“

“Santiago, 1.º de setiembre de 1908.—El Senado ha tenido a bien aprobar, en los mismos términos en que lo hizo esa Honorable Cámara, el proyecto de lei que concede liberación de derechos de internacion para la estatua de bronce a don Manuel Barros Borgoño, costeadá por erogaciones populares i destinada a ser colocada en la Escuela de Medicina.

Tengo el honor de decirlo a V. E. en contestación a su oficio número 137, de fecha 29 de agosto último.

Dios guarde a V. E.—R. ESCOBAR.—*Fernando De Vic-Tupper*, Secretario.“

6.º Del siguiente oficio del Tribunal de Cuentas:

“Santiago, 1.º de setiembre de 1908.—Los Ministerios que a continuación se expresan, han remitido a este Tribunal los siguientes decretos que ordenan tomar razon de los decretos que se indican i que fueron representados por la Corte de Cuentas por estimarlos ilegales.

Ministerio del Interior:

Decreto 3,684, ordena tomar razon de los decretos números 3,209, 3,210, 3,275 i 3,192.

Decreto 3,480, ordena tomar razon del decreto número 3,161.

Ministerio de Relaciones Exteriores:

Decreto 970, ordena tomar razon del decreto número 822.

Ministerio de Hacienda:

Decreto 1,775, ordena tomar razon del decreto número 1,613.

Decreto 1,839, ordena tomar razon del decreto 1,654.

Decreto 1,841, ordena tomar razon del decreto número 1,762.

Decreto 1,903, ordena tomar razon del decreto número 1,576.

Decreto 2,063, ordena tomar razon de los decretos números 1,450, 1,574 i 1,576.

Ministerio de Guerra:

Decreto 1,631, ordena tomar razon del decreto número 1,422.

La Corte de Cuentas hizo a S. E. el Presidente de la República las representaciones prescritas por la lei de 20 de enero de 1888, por estimar ilegales dichos decretos; i S. E. ha tenido a bien insistir en que se tome razon de los mencionados decretos, habiéndose procedido a esta formalidad en cumplimiento a las disposiciones legales que la ordenan.

La Corte de Cuentas acordó poner en conocimiento del Soberano Congreso los decretos objetados i los que ordenan tomar razon de ellos, en virtud de lo dispuesto en el número X del artículo 5.º de la lei de 20 de enero de 1888.

Adjunto remito a V. E. copia autorizada de los decretos i de las representaciones de la Corte de Cuentas.

Dios guarde a V. E.—*J. Aguirre L.*“

7.º De un informe de la Comision de Guerra i Marina, recaído en la mocion presentada por el señor Libano, que dispone que el capitan de corbeta retirado don Carlos E. Moraga disfrutará del rango i prerrogativas de capitan de fragata i de una pension equivalente al sueldo íntegro asignado a este empleo.

8.º Del siguiente informe:

“Honorable Cámara:

La Comision especial nombrada por la Cámara para estudiar la situacion producida por el establecimiento de las tarifas diferenciales en los Ferrocarriles del Estado, ha dedicado toda la atencion que merece a la importante materia sometida a su estudio, que tan profundamente afecta a la economía nacional.

Desde el 1.º de setiembre del presente año, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado ha puesto en vijencia dos innovaciones que, para mayor claridad, se deben estudiar por separado. Es la primera, el cambio de sistema de tarifas, i la segunda, el alza de éstas.

I

TARIFAS DIFERENCIALES

La antigua tarifa obedecia al sistema *proporcional* e importaba el cobro de mayor flete a medida que aumentaba la distancia recorrida. La tarifa nueva es *diferencial*, e importa la disminucion gradual de las bases de los fletes a medida que el recorrido de los transportes aumenta.

La antigua tarifa adolecia de muchos defectos, pues se habia ido formando con bases

arbitrarias en momentos diversos, a medida que se entregaban a la explotacion líneas nuevas i de tipos distintos.

La tarifa *proporcional* restringe el desarrollo del tráfico a medida del aumento de distancias; la *diferencial* lo estimula, pues hace soportables los fletes a grandes distancias i facilita, por consiguiente, la expansion comercial.

La forma en que se ha establecido en Chile la tarifa diferencial es la siguiente: la base, o sea el precio inicial que se cobra como remuneracion de los trasportes de carga, va disminuyendo gradualmente desde el segundo kilómetro a medida que aumenta el recorrido, hasta quedar reducido a la mitad en el kilómetro mil. Mas allá de este límite no aumenta el flete aunque aumente la distancia, es decir, queda fijado de una manera inalterable.

La principal objecion que a primera vista se hace a las *tarifas diferenciales* es la de que afectan al derecho de propiedad, pues desvalorizan los predios cercanos a los centros de consumo, perjudican a los industriales que han ubicado sus negocios cerca de las grandes ciudades contando con la ventaja de los fletes reducidos, modifican los jornales de los operarios, etc.

La Comision ha estudiado este punto, reconoce su gravedad, i considera que una cuestion de tanta entidad no puede ser resuelta por la accion de determinados funcionarios públicos, por idóneos que sean; pero, despues de un detenido estudio de las *tarifas diferenciales* vijentes ha llegado al convencimiento de que el principio diferencial, en la forma en que ha sido aplicado, no envuelve los graves peligros enunciados. Considera, no obstante, que para el porvenir no se debe dejar en manos de la Empresa de los Ferrocarriles la resolucion de un negocio de tanta gravedad, que si hoy ha sido resuelto en forma que puede producir buen resultado, pudiera en otra ocasion resolverse de modo mui diverso.

II

ALZAS DE TARIFAS

a) Las tarifas diferenciales de pasajeros equipajes no importan, en conjunto, un gran recargo sobre las antiguas. Se ha fijado para las diversas distancias precios semejantes a los anteriores. La Empresa solo calcula por este capítulo una mayor entrada de un millon de pesos al año.

b) Las tarifas diferenciales para el transporte de carga significan, tomadas en conjunto, un aumento fijo de veinticinco por ciento, i otro mas de carácter transitorio, de diez por ciento, destinado a desaparecer el 1.º de enero próximo, siempre que el cambio internacional se mantenga sobre diez peniques.

Pero, además, la Empresa ha variado la clasificación de la carga en proporciones considerables, i de esto proviene que muchos artículos tengan que pagar hoy fletes superiores en setenta por ciento i aun en cien por ciento a los que pagaban ántes, como puede verse en el cuadro comparativo de ambas tarifas presentado por la misma Empresa i que ha sido publicado.

La Comisión estuvo de acuerdo en que deberían evitarse estas alzas tan grandes en los precios de los fletes de la carga, que llegan hasta cien por ciento i que traen hondas perturbaciones en los negocios.

Además ha introducido la Empresa ciertos recargos forzosos, como el de pagar el carguío i descarga, aunque estos servicios no sean en el hecho prestados por ella.

I todavía ha introducido una serie de gabelas menudas, como el quintal indivisible, por el cual cobra por un quintal i diez kilos el flete de dos quintales.

Ha limitado la responsabilidad de la Empresa en términos tales, que lo que paga por pérdidas no guarda en absoluto relación con el valor comercial de la mercadería. Esta circunstancia convierte el seguro que la Empresa establece como voluntario en obligatorio i a prima alta.

SITUACION FINANCIERA DE LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO, I SUS VARIACIONES CON RELACION AL CAMBIO INTERNACIONAL.

La Comisión estimó conveniente estudiar la situación financiera de la Empresa, a fin de formarse una idea clara respecto a este punto: si se requirieran medidas de carácter transitorio, o de carácter permanente, para saldar el déficit que se ha producido en su movimiento económico.

Segun datos que la Comisión ha tenido a la vista, i que fueron ratificados por la Empresa—circunstancia que conviene tener presente para que se vea que la Comisión ha partido de bases ciertas i determinadas en sus deducciones i cálculos—la Empresa tendrá, con cambio a diez peniques, el movimiento siguiente:

GASTOS

Presupuesto en moneda corriente	\$ 17.000,000
Presupuesto en oro de dieciocho peniques, dieciocho millones de pesos que, reducidos a moneda corriente al cambio medio de 10 peniques por peso, dan	32,400,000

Total \$ 49.400,000

Entradas calculadas con la tarifa antigua (quince millones de pesos por pasajeros i equipajes; i veinticinco millones de pesos por carga)	\$ 40.000,000
---	---------------

Déficit \$ 9.400,000

Los dieciocho millones de pesos del presupuesto en oro de la Empresa, reducidos a moneda corriente, a tipos medios de cambio diferentes, dan las equivalencias que se espresan a continuación:

A 11 peniques	\$ 29.340,000
„ 12 „	27.000,000
„ 13 „	24.840,000
„ 14 „	23.040,000
„ 15 „	21.600,000
„ 16 „	20.160,000
„ 17 „	18.900,000

Para obtener el total de los gastos ordinarios de la Empresa a un tipo de cambio dado, basta sumar los diecisiete millones de pesos de su presupuesto en moneda corriente con cada uno de los guarismos espresados, que representan la reducción a moneda corriente del presupuesto de dieciocho millones de pesos, oro de dieciocho peniques.

Por consiguiente, si el cambio subiera a un término medio de once peniques, la situación de la Empresa se modificaria en la forma siguiente:

Presupuesto en moneda corriente	\$ 17.000,000
Presupuesto de dieciocho millones de pesos, oro de dieciocho peniques, reducidos a moneda corriente de once peniques	\$ 29.340,000

Total de gastos \$ 46.340,000

Entradas ordinarias en conformidad a la tarifa antigua	\$ 40.000,000
--	---------------

Déficit \$ 6.340,000

Cambio de doce peniques

Presupuesto en moneda corriente	\$ 17.000,000
Presupuesto de dieciocho millones de pesos de dieciocho peniques, reducidos a moneda corriente de doce peniques	27.000,000
Total de gastos	\$ 44.000,000
Entradas en conformidad a la tarifa antigua	\$ 4.000,000
Déficit	\$ 4.000,000

Cambio de catorce peniques

Presupuesto en moneda corriente	\$ 17.000,000
Presupuesto de dieciocho millones de pesos de dieciocho peniques, reducidos a moneda corriente de catorce peniques	23.040,000
Total de gastos	\$ 40.040,000
Entradas en conformidad a la tarifa antigua	40.000,000
Déficit	\$ 40,000

De los cálculos espuestos se deduce que el *déficit* de nuestros ferrocarriles, que será de nueve millones cuatrocientos mil pesos, con cambio a diez peniques, baja a cuatro millones con cambio a doce peniques, i desaparece el cambio de catorce peniques.

Subiendo el cambio de catorce peniques, la tarifa antigua comienza a dejar utilidades, sin recargo alguno.

Todos estos cálculos están hechos sobre la base de que no aumenten las entradas i de que se aplique la tarifa antigua, i todavía sin intentar disminuir los gastos de la Empresa.

Sin embargo, la Comision, teniendo a la vista datos relativos al costo de la explotacion de los ferrocarriles en otros paises, i comparándolos con el de los nuestros, ha tenido que llegar a la conclusion de que los gastos de éstos son bastante exajerados, i dan margen para hacer considerables economías, que podrian por sí solas disminuir el *déficit* en proporcion mui apreciable.

Por consiguiente, la Comision llega a una conclusion que parece lójica: si las dificultades financieras de nuestros ferrocarriles provienen de la gran baja que el cambio ha experimentado en este año, i si se ve que el *déficit* producido no existiria desde el me-

mento en que el cambio alcanzara a catorce peniques, queda demostrado que el mal es de carácter transitorio, i que, si para remediarlo es necesario echar una carga mas sobre los productores de Chile, no es indispensable darle a este gravámen un carácter permanente, sino que bastaria establecerlo en forma transitoria tambien.

La Comision considera que la solucion mas práctica que se pudiera dar al problema financiero de nuestros ferrocarriles, seria la de fijar un recargo anual a las tarifas, que saldara los presupuestos de la Empresa, mientras el cambio no llegue a catorce peniques.

Este recargo deberia ser determinado para todo un año por decreto del Gobierno, dictado dos meses, por lo ménos, ántes del 1.º de enero.

En el mes de octubre de cada año, el Supremo Gobierno, teniendo estudiadas las necesidades de la República para el año siguiente, i calculados los gastos en oro i en moneda corriente que sea preciso hacer en él, podria perfectamente determinar el recargo que fuera necesario en las tarifas de los ferrocarriles para saldar el presupuesto de éstos.

¿Cuál seria el recargo anual que se deberia hacer en las tarifas de los ferrocarriles para saldar los gastos de la Empresa?

Cuestion es ésta que la Comision ha creído que se puede resolver, en vista de los datos espuestos ántes, en la forma siguiente:

Tipo de cambio	Recargo
10 d.	25 ⁰ / ₀
11 d.	16 ⁰ / ₀
12 d.	10 ⁰ / ₀
13 d.	3 ⁰ / ₀

Estando el cambio bajo, los productos de la agricultura i de la industria tienen mejor precio i pueden soportar el pago de mayores fletes; pero, subiendo el cambio, decaen los precios, i ya los productos trasportados no pueden pagar fletes altos, de tal manera que, si se cobran éstos, restringirán la produccion nacional.

Segun informaciones proporcionadas por la Empresa de los Ferrocarriles, desde el año 1906 se nota un aumento en el tonelaje de veinte por ciento al año, i si esta progresion continuara—como es de esperar i de desearlo—la Empresa, manteniendo sus mismos gastos jenerales, aumentaria considerablemente sus entradas.

La Comision nombrada por el Supremo Gobierno para estudiar la cuestion de las tarifas se penetró, como la de esta Honorable

Cámara, de la necesidad de ir aligerando el peso de nuestros fletes a medida que el alza del cambio fuera haciendo más difícil la situación de la Empresa, i obtuvo de ésta los descuentos siguientes:

“ Cuando el cambio se mantenga a doce peniques, se hará una reducción de cinco por ciento sobre la tarifa mista, i por cada penique que el cambio suba de ese tipo, se rebajará otro cinco por ciento hasta enterar un veinte por ciento de reducción, o sea hasta llegar al tipo de dieciseis peniques inclusive.”

Estas reducciones importan, sin duda alguna, un beneficio obtenido para los productores, pero llevan envuelto el inconveniente de la inestabilidad de las tarifas, puesto que éstas tendrían que seguir las fluctuaciones del cambio, lo que importaría una nueva contingencia de fracaso para los negocios, que necesitan basarse en cálculos de duración más o menos larga. El sistema insinuado por la Comisión del recargo fijado para todo un año i con dos meses de anticipación, permitiría a los productores i a los comerciantes ajustar sus contratos sobre la base cierta de los fletes que han de tener que pagar durante un año entero.

Con las tarifas nuevas, e introducidos en ellas los descuentos obtenidos por la Comisión del Supremo Gobierno, el déficit de los ferrocarriles desaparece i se convierte en una utilidad de seiscientos mil pesos con cambio a diez peniques; que sube a tres millones seiscientos sesenta mil pesos con cambio a once peniques; para bajar a tres millones quinientos mil pesos (por los descuentos con cambio a doce peniques; a tres millones ciento sesenta mil pesos con cambio de trece peniques; a dos millones cuatrocientos sesenta mil pesos con cambio a catorce peniques, etc., como se expresa en el cuadro agregado como Anexo B a este informe.

Aquí es del caso examinar una vez más la cuestión tan debatida, relativa a si los Ferrocarriles del Estado deben costear sus gastos con sus propias entradas.

Respecto a este punto, es interesante conocer la opinión de la Comisión nombrada por el Supremo Gobierno, que en su informe de 23 de agosto del presente año dijo:

“Hubo acuerdo unánime en que sería el ideal que debiera perseguir la administración de nuestros ferrocarriles, pero también hubo unanimidad para estimar que no era éste el momento oportuno para perseguir este objetivo llegando a la conclusión, que mientras subsista la actual crisis económica, deben concurrir para nivelar las entradas de la Empresa con sus gastos, no solo el público remitente, sino también el Fisco, con un porcentaje de terminado.”

La Comisión Parlamentaria ha ido más lejos; cree no solo que es un ideal que debe perseguir la administración de los Ferrocarriles, sino que debe i puede hacerlo, sin recurrir a alzas de fletes de setenta i cien por ciento.

Es fácil demostrar con la exactitud de los números, que esto puede hacerse con recargos que fluctúan entre veinticinco i treinta por ciento.

El ideal sería que la Empresa no solo costeara con sus entradas sus gastos ordinarios sino que dejara algún interés sobre los doscientos millones de pesos en que se calcula aproximadamente el costo de nuestros ferrocarriles i equipo.

Esto se conseguiría si el desarrollo de la producción nacional continuara su marcha ascendente, que según las estadísticas de la Empresa de los Ferrocarriles, se ha notado desde 1906 i que, como hemos dicho, alcanza a un veinte por ciento anual, sobre el tonelaje, i haciendo más económica la administración.

DICTAMEN

En vista de las consideraciones espuestas, la Comisión Parlamentaria cree:

1.º Que puede mantenerse el sistema diferencial de tarifas.

2.º Que debe suprimirse el aumento fijo de veinticinco i del diez por ciento adicional sobre el flete de la carga i que debe rebajarse la clasificación de ésta, hasta cobrar fletes semejantes a los que siguieron hasta el 31 de agosto del presente año, prefiriéndose los artículos más gravados, como el vino, la cerveza, aguas minerales, animales, etc., i los de consumo popular.

3.º Que debiera fijarse un recargo anual con relación al tipo probable de cambio, que saide el presupuesto de gastos ordinarios de la Empresa.

4.º Sin embargo, si el cambio internacional se mantuviera largo tiempo bajo diez peniques i fuera necesario aumentar indefinidamente el recargo para equilibrar el presupuesto de la Empresa, la Comisión estimó que debiera detenerse el alza en veinte por ciento, en vista de la gran responsabilidad que tienen nuestros poderes públicos en la baja del cambio, por los enormes gastos hechos en buena parte con los recursos que proporciona la de-

preciacion de nuestro billete, que en el presente año alcanza a sesenta millones de pesos.

Si los poderes públicos no entran por el camino que indica la prudencia de limitar nuestros gastos, de acuerdo con los recursos efectivos del país, lo que contribuiría a normalizar nuestra situación, debiera dejarse que el cumplimiento natural de las leyes económicas venga a limitarles los recursos, poniéndolos en la imposibilidad material de seguir gastando i encareciendo mas i mas la vida de nuestros conciudadanos.

5.º I que debe reducirse desde luego, si es posible, los gastos generales ordinarios de la Empresa, introduciendo las economías necesarias, que equiparen nuestro precio medio de pasajero kilómetro i tonelada kilómetro al de otros ferrocarriles, como los del Estado frances, por ejemplo, con lo cual se podría disminuir el recargo anual.

Sala de la Comision, 9 de octubre de 1908
—Pedro García de la Huerta.—P. Dávila V.
—R. Corbalan Melgarejo.—Alejandro Huneeus G. H.—Anibal Letelier.—Alfredo Irarzával Z., Diputado de Angol“.

ANEXO A

ENTRADAS DE LA EMPRESA CON LA TARIFA DIFERENCIAL VIJENTE

Puede calcularse aproximadamente el aumento de entradas en diez millones de pesos al año, que sumados con los cuarenta millones de pesos de la antigua tarifa, hacen un total de cincuenta millones de entradas, sin tomar en cuenta el diez por ciento adicional que se suprime con el cambio a diez peniques.

DETALLE DEL AUMENTO QUE SE CALCULA EN LAS ENTRADAS CON LA TARIFA DIFERENCIAL VIJENTE SIN EL DIEZ POR CIENTO ADICIONAL.

Veinticinco por ciento sobre veinticinco millones de pesos, flete de la carga.....	\$ 6.250,000
Aumento probable en los pasajeros i equipajes.....	1.000,000
Aumento del tráfico producido por el desarrollo natural del tonelaje i por la vijencia de la tarifa diferencial calculado por la Empresa.....	2.750,000
Total.....	\$ 10.000,000

VARIACIONES DEL PRESUPUESTO DE LA EMPRESA CON RELACION AL CAMBIO CON LA TARIFA DIFERENCIAL VIJENTE.

A diez peniques

Entradas.....	\$ 50.000,000
Gastos ordinarios a diez peniques.....	49.400,000
Utilidad.....	\$ 600,000

Diecisiete millones de pesos (presupuesto en moneda corriente).

Treinta i dos millones cuatrocientos mil pesos (presupuesto en oro reducido a moneda corriente).

A once peniques

Entradas.....	\$ 50.000,000
Gastos a once peniques (diecisiete millones mas veintinueve millones trescientos cuarenta mil pesos).....	46.340,000
Utilidad.....	\$ 3.660,000

A doce peniques

Entradas.....	\$ 50.000,000
Descuento de cinco por ciento.....	2.500,000
Utilidad.....	\$ 47.500,000
Gastos ordinarios (diecisiete millones mas veintisiete millones de pesos).....	44.000,000
Utilidad.....	\$ 3.500,000

A trece peniques

Entradas ordinarias.....	\$ 50.000,000
Descuento de diez por ciento.....	5.000,000
Utilidad.....	\$ 45.000,000
Gastos ordinarios (diecisiete millones mas veinticuatro millones ochocientos cuarenta mil pesos).....	41.840,000
Utilidad.....	\$ 3.160,000

A catorce peniques

Entradas ordinarias.....	\$ 50.000,000
Descuento de quince por ciento.....	7.500,000
Utilidad.....	\$ 42.500,000

Gastos ordinarios (diecisiete millones mas veintitres millones cuarenta mil pesos)..... 40.040,000

Utilidad..... \$ 2.460,000

A quince peniques

Entradas ordinarias..... \$ 50.000,000

Descuento de veinte por ciento. 10.000,000

\$ 40.000,000

Gastos ordinarios (diecisiete millones mas veintium millones seiscientos mil pesos)..... 38.600,000

Utilidad..... \$ 1.400,000

A dieciseis peniques

Entradas ordinarias..... \$ 50.000,000

Descuento de veinte por ciento 10.000,000

\$ 40.000,000

Gastos ordinarios (diecisiete millones mas veinte millones ciento sesenta mil pesos).... 37.160,000

Utilidad..... \$ 2.840,000

A diecisiete peniques

Entradas ordinarias..... \$ 50.000,000

Descuento de veinte por ciento 10.000,000

\$ 40.000,000

Gastos ordinarios (diecisiete millones mas dieciocho millones novecientos mil pesos)..... 35.900,000

Utilidad..... \$ 4.100,000

A dieciocho peniques

Entradas ordinarias..... \$ 50.000,000

Descuento de veinte por ciento 10.000,000

\$ 40.000,000

Gastos ordinarios (diecisiete millones mas dieciocho millones de pesos)..... 35.000,000

Utilidad..... \$ 5.000,000

ANEXO B

RESÚMEN DE LAS UTILIDADES QUE DEJA LA TARIFA VIJENTE CON LOS DESCUENTOS ACORDADOS I CON RELACION AL CAMBIO.

Al cambio de 10d.....	\$ 660,000
Id. 11d.....	3.660,000
Id. 12d.....	3.500,000
Id. 13d.....	3.160,000
Id. 14d.....	2.460,000
Id. 15d.....	1.400,000
Id. 16d.....	2.840,000
Id. 17d.....	4.100,000
Id. 18d.....	5.000,000

9.º De la siguiente mocion:

«Honorable Cámara:

Los antecedentes que tengo el honor de acompañar manifiestan que el inspector de maestranzas de los Ferrocarriles del Estado, don Santiago Downie, acaba de cumplir, el 9 del mes en curso, cincuenta años de servicios a la Empresa i al Estado.

Durante el medio siglo en que se estienden los servicios del señor Downie, no han faltado ocasiones en que su concurso ha sido requerido para los fines de nuestra defensa militar. El señor Downie trabajó con abnegacion en los días del bombardeo de Valparaiso i durante la larga guerra del Pacifico.

Nuestras leyes civiles conceden en la jeneralidad de los casos la jubilacion con sueldo íntegro a los empleados que han cumplido cuarenta años de servicios i no pareceria injusto conceder el mismo favor a un empleado que ha servido cincuenta.

Someto, pues, a vuestra consideracion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Concédese al inspector de maestranzas de los Ferrocarriles del Estado, don Santiago Downie, el derecho de jubilar con el sueldo íntegro asignado a su empleo».

Santiago, 15 de octubre de 1908.—*Luis I. Quierdo*, Diputado de Lebu.

10. De dos solicitudes particulares:

Una de don B. Casanova O., en que hace diversas observaciones para que se tengan presente al discutirse el proyecto de lei sobre mejoramiento del puerto de Valparaiso.

Ila otra de doña Olaya Sepúlveda, viuda de don Manuel J. Díaz, visitador de escuelas de Aconcagua, en que pide pensión de gracia.

11. Del siguiente cablegrama:

«Quito, 18 de setiembre de 1908.—Señor Presidente del Congreso.—Santiago-Chile.

El Congreso del Ecuador, en sesion plena, leida el acta de la independenciam de Chile en esta solemne fecha, resolvió dirijir, por órgano de ese Honorable Cuerpo, cordial felicitacion a esa República hermana, que tan envidiablemente ha hecho prácticas las aspiraciones de quienes, con sus sacrificios, nos legaron patria i libertad.

ABELARDO MONCAVO, Presidente del Congreso.—*Eliano Monje*, Secretario.»

La Cámara oportunamente contestó en los términos siguientes:

«Presidente Congreso.—Quito.—En recesso Cámara Diputados i seguro de interpretar unanimidad sentimientos Cámara i pueblo de Chile agradezco cordialmente la delicada i significativa manifestacion de fraternidad hecha por el Congreso de esa República.

RAFAEL ORREGO, Presidente.—*Néstor Sánchez*, Secretario».

+ Tarifas diferenciales

El señor SECRETARIO.—El señor Presidente da cuenta de que en uso de la autorizacion que le confirió la Cámara, en sesion de 1° de setiembre último, designó a los siguientes señores Diputados para formar la Comision especial encargada de informar sobre las tarifas diferenciales de los ferrocarriles del Estado:

Señores Corbalan, Dávila, García de la Huerta, Huneus don Alejandro, Irarrázaval Z. i Letelier.

Peticion de datos

El señor SECRETARIO.—El señor Espejo pide que se oficie al señor Ministro de Industria i Obras Públicas a fin de que se sirva indicar en detalle el sobre-precio que se ha pagado, sin sujecion a la lei, en los diferentes contratos sobre obras públicas; cuáles se han rescindido i qué obras se construyen por administracion, espresando si los decretos que ordenaron el pago del sobre-precio aludido fueron objetados por el Tribunal de Cuentas. Para que ademas se sirva indicar cuánto se pagó a los ingenieros chilenos que hicieron

los estudios del ferrocarril longitudinal, o sea cuál es el costo total del trazado de dicha línea hecho por personal chileno i cuál es el honorario que se ha pagado o ha de pagarse a los ingenieros belgas i a los alemanes por la rectificacion del mismo trazado i por último, para que se sirva remitir a la Cámara los antecedentes sobre separacion del administrador de la primera seccion de los ferrocarriles, señor Germain, i de su último nombramiento.

El señor Barros Errázuriz pide que se dirija oficio al señor Ministro de Hacienda a fin de que se sirva remitir a la Honorable Cámara un detalle completo de las economías acordadas en los presupuestos de los diversos Ministerios para salvar el déficit financiero del presente año.

Eleccion de Mesa Directiva

El señor ORREGO (Presidente).—En conformidad a lo dispuesto en el Reglamento, se va a proceder a la eleccion de Mesa Directiva.

El escrutinio, siendo setenta i uno el número de votantes, dió el siguiente resultado:

PARA PRESIDENTE

Por el señor Orrego don Rafael.....	52	votos
" " " Muñoz don Fidel.....	2	"
" " " Concha don Malaquías..	1	"
" " " Rivera don Guillermo..	1	"
" " " En blanco.....	15	"

Total..... 71 votos

PARA PRIMER VICE-PRESIDENTE

Por el señor Besa don José Víctor.	52	votos
" " " Rocuant don Enrique..	2	"
" " " Leiva don José Roman	1	"
" " " En blanco.....	16	"

Total..... 71 votos

PARA SEGUNDO VICE-PRESIDENTE

Por el señor Sánchez don Roberto..	52	votos
" " " Lorca don Perfecto.....	1	"
" " " Letelier don Anibal....	1	"
" " " En blanco.....	17	"

Total..... 71 votos

El señor ORREGO (Presidente).—Queda elejida la misma Mesa que estaba en funciones.

El señor ESPEJO.—Deseo hacer presente

a la Honorable Cámara que los Diputados que nos sentamos en estos bancos, hemos cumplido con nuestros compromisos, votando del mismo modo que los Diputados que forman la Alianza Liberal; los votos en favor de los señores Muñoz, Rocuant i Lorca, no sé de dónde vienen ni a qué vienen.

Días i horas de las sesiones

El señor ORREGO (Presidente).—Para los efectos reglamentarios, relativos a los días en que la Cámara debe celebrar sus sesiones ordinarias, propongo que se acuerde fijar los días juéves, viérnes i sábado de cada semana, de tres i media a seis i media de la tarde.

Acordado.

El señor ROCUANT.—¿Incluyendo los días de esta semana, señor Presidente?

El señor ORREGO (Presidente).—Sí, señor Diputado.

Tarifas diferenciales

El señor ORREGO (Presidente).—Tiene la palabra el honorable Diputado por la Victoria, señor Rivas.

El señor RIVAS.—Me he inscrito, señor Presidente, para hacer algunas observaciones respecto de las tarifas diferenciales, problema sobre el cual la Comisión especial designada por esta Honorable Cámara ya ha espedido su informe.

Este informe, tan luminoso como perfectamente estudiado i documentado, debe ser conocido por la Honorable Cámara, por lo cual pido al señor Presidente que se sirva hacerle dar lectura.

El señor ORREGO (Presidente).—Va a leerse, honorable Diputado.

Se leyó el informe que se inserta en la cuenta.

El señor EYZAGUIRRE.—¿Me permite una palabra el honorable Diputado?

Con la vénia del señor Presidente, deseo manifestar que he recibido una comunicacion de numerosos agricultores, industriales i comerciantes de Chillan, que desearia se agregara como antecedente al informe de la Comisión.

Creo que no habrá necesidad de leerla. Basta con que se publique.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Podria leerse.

El señor ROCUANT.—Yo adhiero a la peticion hecha por el señor Eyzaguirre.

El señor BARROS BERRAZURIZ.—Yo tambien hago mia la peticion del señor Eyzaguirre, pues he recibido una comunicacion análoga.

El señor ORREGO (Presidente).—Puede usar de la palabra el honorable Diputado por la Victoria.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Que se publique, señor Presidente, la peticion dirigida al señor Eyzaguirre.

El señor ORREGO (Presidente).—Se publicará, honorable Diputado.

Íce así la solicitud:

“Chillan, 8 de octubre de 1908.—Señores:

Los suscritos, agricultores, comerciantes e industriales de Chillan, en representacion de nuestros intereses i seguros de interpretar el deseo de toda la provincia, nos permitimos dirijirnos a Uds. en demanda de amparo para nuestros negocios seriamente lesionados con la implantacion de las tarifas diferenciales que han aumentado en dos i tres veces el precio de los fletes de nuestros productos, haciendo punto ménos que imposible su traslacion a los puntos de consumo.

Nuestra provincia tiene establecidos importantísimos negocios agrícolas, ganaderos, vinícolas e industriales i hai en sus establecimientos mui respetables existencias que han paralizado su movilizacion desde el 1.º de setiembre, fecha en que se implantó esa desmedida alza en los fletes, que ha ocasionado tantas i tan justas protestas en todo el país.

Prueba de nuestra aseveracion es la enorme disminucion de carga que se nota en todas las bodegas de los ferrocarriles. En Chillan el movimiento es casi nulo i esta disminucion se acentúa cada vez mas.

Escusado nos parece hacerles números a respecto; ustedes, por razon de su investidura los conocen mejor que nosotros. Bástenos repetir que el encarecimiento de los fletes contribuye a agravar de modo mui directo la difícil situacion por que atravesamos i que la disminucion de la demanda de nuestros productos se traduce por la muerte del entusiasmo por los negocios i de la actividad e iniciativas particulares.

Otras provincias han hecho ya formal peticion a sus representantes en el Congreso de impedir que se mantenga tan perjudicial disposicion.

Por nuestra parte, veríamos con agrado i estaríamos de ello orgullosos si fueran los representantes de esta provincia los que con su concurso decidieran la supresion de la vijencia de las tarifas diferenciales.

No dudamos que esta presentacion ha de tener franca acogida de parte de ustedes, i su

obra, en el sentido que dejamos indicado, será debidamente agradecida por sus mui obsecuentes servidores.

Pelegrin Martin.—Doctor A. Carrasco A.—Doctor Ezequiel Rodriguez. Miguel T. Martin.—Etcheverry i Etchevers.—M. Wiker.—Colvin i Andrade.—Manuel Martin I.—E. Medel.—Darío Brunet.—Medel Hnos.—Palma Hnos.—Manuel J. Peña.—Enrique Martin I.—Juan Roemann.—Ranrich Hnos.—Humberto Arrau.—Godoi Hnos.—Ramon Ortiz.—G. Bernier.—Juan Tristan Aris.—Por poder E. Othacé.—E. Green.—Félix Sanit Sauver.—R. Saldías E.—Miguel A. Poblete Gatica.—F. González S.—César Sandoval.—A. Recalde R.—R. Goddard.—Anjel C. Oyarzun.—C. Ojeda A.—C. Gazmuri D.—Francisco Prunés.—Gonzalo Gazmuri.—Leoncio Martin.—D. Riveros.—Arturo Martin M.—Arsenio Cifuentes.—José Miguel Martin.—Alejandro Villalobos V.—Manuel Riveros R.—José Abascal.—Emilio Montefusco.—Heyes i Rio.—Benjamin Rivera.—Ramon Penros B.—Samuel Fuentes.—Romilio Urrutia.—J. M. Quintana G.—P. Pimouguet.—J. Anjel Fernández.—J. Sepúlveda P.—A. Villalobos Concha.—Arturo Sepúlveda P.—Arturo Goldemberg S.—Por poder Duncan Fox i C., D. Nicolet.—Por poder Hacienda Reloca, Bolívar Lavin W.—Celso Contreras.—Arturo González M.—Miguel A. Rodriguez.—José A. Insunza.—Cárlas F. Sepúlveda.—Federico Medina.—Daniel Acuña.—R. Riquelme P.—Luis Villalobos V.—Nicanor 2.º Mendoza. Marco Davison.—C. Rojas.—Andrade i C.ª.—Belisario Zañartu.—S. Labarca W.—Feldoro Tapia M.—E. Desgreux.—L. Zañartu.—E. Rojas.—Eleuterio Fernández.—Ricardo Troncoso Puga.—Pedro A. Flores.—Pedro P. Bahamondes.—Hilario Cuervo.—Pedro P. Medel.—Manuel Herrera.—Leonidas López.—José T. González.—Francisco E. Parra.—José Luis Urrutia.—J. A. González.—Baldomero Arce.

A los señores Federico Puga Borne, Gonzalo Urrejola, Juan de Dios Rivera, Enrique Rocuant, Javier Eyzaguirre, Julio Puga Borne i Alfredo Barros E.

El señor ORREGO (Presidente).—Puede continuar el honorable Diputado por la Victoria.

El señor RIVAS.—Deseo, ante todo, felicitar a los honorables miembros de la Comision especial por su oportuno informe, que revela un estudio paciente, laborioso i documentado, como hemos tenido todos ocasion de apreciarlo.

I, en segundo lugar, deseo felicitarlos por el fondo mismo de este informe, que ha venido a satisfacer a la opinion pública justamente alarmada por la implantacion, desde el 1.º de setiembre, de estas tarifas que yo me atreveria a llamar, sin el menor deseo de ofender a nadie, descabelladas i atentatorias del derecho ajeno.

Con razon se alarmaba la opinion pública, porque estas tarifas no son equitativas, no son convenientes ni corresponden al verdadero rol de esta reparticion del Estado que se llama ferrocarriles.

No son oportunas, por una parte, i por otra están mal concebidas i tan mal estudiadas como mal aplicadas.

Dejo de mano, señor Presidente, hacerme cargo de la teoria sobre las tarifas diferenciales i proporcionales, porque no es del caso estudiarla, como la misma Comision lo ha hecho presente en su informe.

Aquí, so pretesto de una diferenciacion, se ha ido sencillamente a aumentar, a recargar enormemente el trasporte, mas el de carga que el de pasajeros.

Hai que hacer notar, i yo quiero dejar de ello especial constancia, que, por mi parte, me abstengo en absoluto de pronunciarme sobre el fondo de esta teoria, i que, repito, la Comision ni nadie ha estudiado profundamente, porque no se trataba, por el momento, de su aplicacion.

La implantacion de las tarifas diferenciales viene a traer un recargo del flete, un aumento del valor de los trasportes; pero al tocar este punto, quiero dejar una constancia mui especial de mi protesta, ante el hecho de que un jefe de una reparticion administrativa se crea autorizado para imprimir política económica determinada a su reparticion, sin mas responsabilidad que la propia, en la forma que lo ha hecho el Director Jeneral de los Ferrocarriles del Estado con estas tarifas.

No es posible que sea un empleado, el jefe de un servicio público, la persona que lleve a la práctica una política determinada, que es aprobada por un simple decreto i que significa, en el presente caso, la desvalorizacion de la propiedad cercana a los centros de consumo, el alza de los jornales causada por el encarecimiento de la vida proviniendo del mayor valor de los trasportes, i, finalmente, la mas honda perturbacion en la economía doméstica.

Esto, que en cualquier otro pais seria obra de un cuerpo deliberante, del Congreso Nacional, aquí se entrega ¡cosa increíble! al jefe de una reparticion administrativa, a un jefe

quien se le concede derecho para decir: De hoy en adelante, yo impido que tales o cuales industrias prosperen, i hago que tales i cuales otras surjan, determinando a voluntad cuáles sean los artículos que puedan o no trasportarse desde los lugares de produccion a los centros de esportacion i de consumo.

Llamo la atencion de la Cámara hácia este punto, i estoi convencido que todos mis honorables colegas, de cualquiera filiacion política que sean, habrán de abundar en los mismos conceptos que estoi vertiendo.

He dicho que considero que las tarifas diferenciales no son equitativas, i voi a fundar brevemente mi opinion al respecto.

Se dice que hai una desproporcion muy grande entre las entradas i gastos de la Empresa de los Ferrocarriles. ¿De qué proviene esta desproporcion?

Si hubiéramos de entrar a estudiar este asunto, veríamos que la desproporcion tiene su orijen en la enormidad de los gastos que se hacen, en ese tonel de las Danaides, en ese tonel sin fondo i con grandes rendijas a donde van a parar los dineros del Estado que se dedican al ramo de ferrocarriles.

Pareceria natural, entónces, buscar en las economías el remedio a esta desproporcion alarmante.

No se ha pensado, sin embargo—o se ha pensado como una cosa subsidiaria—en nivelar las entradas con los gastos, disminuyendo los gastos i no aumentando las entradas como cumple a toda empresa bien organizada.

Ante todo se quiere obtener una mayor entrada, dejando el recurso de las economías para despues, cuando talvez haya sido malgastado ese presupuesto, que, segun entiendo, era de dieciocho millones de pesos en los tiempos de don Enrique Budge i que ha ido subiendo paulatinamente hasta llegar hoy a una suma incalculable.

Tampoco se ha tomado en cuenta que la baja del cambio es un mal transitorio, un mal que habrá de pasar, i que darlo como una razon para introducir el alza de las tarifas significa en el fondo algo profundamente irritante: significa que el Fisco, que se beneficia en setenta millones de pesos, mas o ménos, con la desvalorizacion del papel-moneda que emite, sea el que nos venga a decir: Yo pago con moneda desvalorizada, pero no puedo aceptar que a mí se pague con esa misma moneda desvalorizada.

Si el Estado es culpable de esta desvalorizacion de la moneda, si él con su falta de juicio para dirigir la economía del pais ha llegado a producir trastornos de esta considera-

cion, ¿por qué van a ser las víctimas, los pagadores de sus desaciertos, los industriales, los fabricantes, los agricultores, los consumidores todos de la República?

¿I si la baja del cambio es un mal transitorio, cómo es que se trata de alzar las tarifas de los ferrocarriles en forma permanente i definitiva?

¿Dónde iremos a parar por este camino?

He dicho tambien que las tarifas diferenciales no son convenientes para la marcha jeneral del pais.

Desde luego, mis honorables colegas se habrán impuesto por la prensa de las presentaciones hechas por algunos industriales que han visto su industria herida de muerte por las tarifas diferenciales que les obligará a cerrar las puertas de sus establecimientos o a apagar sus hornos.

Por otra parte, se estimula la competencia de los mercados estranjeros con este encarecimiento de los fletes.

Veamos lo que pasa a este respecto en el ramo de la ganadería.

Durante este mismo período lejislativo se derogó el impuesto a la internacion del ganado arjentino.

I cuando aun no han pasado años de asestado este golpe a la ganadería nacional, se viene a gravar el transporte de los animales del pais con una tarifa superior en un doscientos por ciento a la que tenia, en forma tal que los ganaderos de la parte austral de Chile, desde Bio-Bio al sur, por ejemplo, no podrán competir con los animales arjentinos que llegan a las poblaciones del centro, a Santiago, con solo seis dias de arreo.

En esta materia hai algo, señor Presidente, en que realmente vale la pena que la Cámara fije su atencion.

La empresa comenzó limitando el número de animales que debian ir en cada carro fijando un flete de sobornal para los que iban en exceso, que produjo una enorme protesta entre los interesados.

Se cambió, entónces, esta tarifa por otra conforme a la cual se paga por cada animal de exceso una parte proporcional a la cantidad de animales que lleva el carro.

Pues bien, con estas tarifas en vijencia, pasó el siguiente caso: que por dos boletos iguales de Alameda a Chimbarongo o de Chimbarongo a Alameda, en que uno de los carros de trescientos veinte quintales que llevaba un animal de exceso i por otro de ciento sesenta quintales, la mitad del otro i que llevaba dos animales de exceso, se pagó exactamente lo mismo, en forma tal que dos ca-

ros, uno de los cuales podria acarrear el doble del otro, pagaron exactamente el mismo flete.

No es conveniente tampoco para la misma Empresa esta alza de tarifas, pues se ha visto que desde el 1.º de setiembre ha disminuido el tráfico por los ferrocarriles.

Yo mismo he sido testigo que del pueblo de San Carlos a Talca se ha preferido, antes que embarcarlos en tren, llevar los animales por tierra a la feria de esa ciudad. Tambien sé que la Compañía Sud-Americana de Vapores ha dado órden de que no se le conduzcan sus animales por tren de Santiago a Valparaiso, sino que se les lleve de arreo.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Hai avisos publicados de empresas que se encargan del trasporte de animales de Chillan a Talca por tierra, con un costo de un setenta por ciento ménos que lo que cobran los ferrocarriles.

El señor RIVAS.—Coinciden con mi datos los de Su Señoría.

De Victoria a Temuco los animales se conducen arriándolos para no emplear el ferrocarril.

Pero no es esto solo.

Hai que hacer notar tambien que no es solo el fuerte flete el que se cobra, sino que hai otro recargo por la emision del boleto, por la carga i por la descarga, servicios estos últimos que no los hace la Empresa, sino que casi siempre son hechos por los mismos individuos que embarcan los animales.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Tengo un certificado de embarque hecho en Angol por ocho o diez carros de animales i se pagó seis o siete pesos por embarque en cada carro.

A personándose al jefe de estacion le dijo el interesado: ya que pago el embarque, embarqueme Ud. los animales, a lo cual contestó el citado jefe: yo no puedo embarcar sus animales, porque no tengo los medios necesarios para hacerlo.

Naturalmente, esto pasa todos los dias i en todas las estaciones.

I no puede ser de otra manera, por cuanto la Empresa no tiene, ni puede tener todos los elementos indispensables para verificar el embarque i desembarque de animales.

Éstos elementos, importan un dineral. Hai necesidad de disponer de caballos, de mozos; todo en abundancia. No se tienen estos elementos, el embarque i desembarque no se hace; sin embargo, se cobra como si esas operaciones se hicieran.

El señor RIVAS.—Yo estoi profundamente

convencido de que, en lugar de aumentar el tráfico con la implantacion de estas tarifas, va a disminuir en una proporcion de un treinta por ciento o mas.

El señor GARCIA DE LA HUERTA.—Bueno es tener en cuenta que el aumento de tráfico a que se refiere la Comision es con relacion a las antiguas tarifas. I se refirió a ellas precisamente para que se viera que no eran tan malas cuando desarrollaban con tanta facilidad el tráfico.

El señor RIVAS.—Así lo creia yo, que no podria referirse a las tarifas actuales.

El señor ORREGO (Presidente).—Escúseme Su Señoría. Ha terminado la primera hora.

El señor ROCUANT.—Entiendo, honorable Presidente, que no hai tabla fijada para la segunda hora.

El señor ORREGO (Presidente).—Así es, honorable Diputado.

El señor ROCUANT.—En tal caso, señor Presidente, yo pediria que se prolongara la primera hora por media hora.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Mejor seria hasta que terminara el incidente.

El señor ROCUANT.—I siempre que yo pudiera dejar formulada una interpelacion que pienso dirigir al señor Ministro del Interior.

El señor ORREGO (Presidente).—La Cámara ha oido la peticion hecha por el honorable Diputado, señor Rocuant, a fin de que se prolongue por media hora la primera hora de esta sesion, i la formulada por el señor Irarrázaval para que la prolongacion sea hasta que termine el incidente provocado por el honorable Diputado por la Victoria.

El señor CONCHA (don Malaquías).—Siempre que se use de la palabra por órden de inscripcion. Yo tambien tengo algo que decir.

El señor LETELIER.—Lo mejor es prolongar la hora destinada a los incidentes hasta que termine el honorable Diputado por la Victoria.

Despues se resolverá lo que convenga.

El señor ROCUANT.—Pero no habiendo tabla, ¿por qué no se acuerda lo que yo he propuesto? Así aprovechamos el tiempo.

El señor LETELIER.—Ya ve Su Señoría la razon que nos ha dado el honorable Diputado por Concepcion.

Hai varios Diputados inscritos que desean hablar.

El señor RIVAS.—Por mi parte, seré mui breve en lo que me resta que decir.

El señor ORREGO (Presidente).—Como

lo ha visto la Honorable Cámara, solo hai acuerdo para prolongar la primera hora hasta que termine el incidente promovido por el honorable Diputado por la Victoria.

El señor ROCUANT.—En ese caso, señor Presidente, haré uso de mi derecho para formular por escrito mi interpelacion.

El señor RIVERA (don Juan de Dios).—Mas conveniente seria prolongar la primera hora por toda la sesion.

El señor ORREGO (Presidente).—Hai oposicion para eso.

Queda acordado prolongar la primera hora solo hasta que termine el incidente provocado por el honorable Diputado señor Rivas.

Puede continuar el honorable Diputado.

El señor RIVAS.—Digo tambien, señor Presidente, que estas tarifas son del todo inconvenientes e inadecuadas, tomando en consideracion el perjuicio que acarrearán a los contratos existentes. Muchos de ellos tendrán que rescindir, empezando, desde luego, por los contratos de compra-venta de vinos.

Me consta, respecto de esta industria, que ya se han suspendido algunos, porque con la implantacion de las tarifas nuevas, los fletes se consumirán totalmente las ganancias de los productos.

Finalmente, dije que estas tarifas no eran oportunas. No son oportunas, señor Presidente, ni por el momento en que se las quiere implantar, ni por la distribucion actual de las líneas férreas del Estado.

En la hora presente soportamos una intensísima crisis, que descansa, por entero, en los hombros de nuestros agricultores i de nuestros productores del centro del pais.

Con la industria salitrera agonizante, i con la industria minera nacional en condiciones no superiores a aquella, no queda sino la riqueza agrícola del pais para hacer frente a las necesidades del momento actual ¡Es, señor Presidente, en estas circunstancias cuando se trata de implantar las tarifas diferenciales, recargando de mil maneras los transportes!

Tampoco creo oportuna la implantacion de estas tarifas, dado el estado de las líneas férreas fiscales.

Yo comprendo que el Gobierno se embarca en esta alza de tarifas, si tuviese el número de líneas necesarias para hacer el acarreo directo de los productos desde los centros de produccion a los de consumo o de esportacion; de tal manera que los agricultores de Melipilla, que están divisando el mar desde sus tierras, pudieran llevar hasta él sus productos sin necesidad de traerlos a Santiago

para hacerlos subir despues la cuesta del Tabon i arrojarlos en seguida en los malecones de Valparaiso; si los agricultores de Curicó no tuviesen que embarcar sus productos en Talcahuano para conducirlos a Valparaiso o al extranjero; si los agricultores del Nuble no tuviesen que hacer dar vuelta sus productos por San Rosendo para embarcarlos por Talcahuano; en una palabra, si tuviésemos ferrocarriles costaneros que nos permitieran aprovechar esa doble vía con que nos ha dotado la naturaleza i puesto a lo largo de nuestro territorio.

Si tales ferrocarriles existieran, si esa distribucion de líneas fuera un hecho, entónces comprenderia que se hubiese discurrido que, en teoría, las tarifas diferenciales pueden ser aceptadas i que hasta en la práctica podrian aceptarse con gusto. Porque, en realidad, seria agradable que en vez de obligarnos a recorrer trescientos kilómetros de via, solo tuviésemos que recorrer cincuenta kilómetros para llevar nuestros productos al lugar de su destino.

Pero, en las circunstancias actuales, cuando la existencia de dichas líneas es todavía un sueño; cuando el ferrocarril a San Antonio, en construceion, va todavía arañando las cuestas de los cerros sin tocar aun la ribera; cuando el ferrocarril a Llico segun me parece, no ha sido aun estudiado; cuando el ferrocarril a Tomé todavía no se piensa en estudiarlo, ¿cómo se pretende decir a los agricultores que en Francia, Alemania, Suiza i Bélgica se cobra tanto por pasajero i por kilómetro i tanto por tonelada kilométrica, ocultándoles que en esos paises los ferrocarriles van directamente desde los centros de produccion a los de consumo o de esportacion? Esto es precisamente lo contrario de lo que sucede en Chile, en donde los productos tienen que dar la vuelta del pavo para llegar a su destino.

Finalmente he dicho, señor Presidente, que estas tarifas diferenciales no han sido estudiadas por los hombres que fueron encargados de hacerlas, ni tampoco por los hombres que están obligados a ponerlas en práctica i de calificar la carga, que es verdaderamente el punto de partida que determina su aplicacion.

Tampoco se hace distincion entre los artículos de consumo necesarios i los que no lo son, subiéndolos todos en una forma tal que llego a imaginarme que urjido el Director de los ferrocarriles para que éstos hagan sus gastos con sus entradas, se puso a confeccionar estas tarifas, que no tienen són ni ton, que no han hecho sino introducir la alarma entre

los productores i consumidores i contra las cuales se levantará la opinion unánime de la Cámara, como ha ocurrido en las provincias i en la prensa toda del país, sin distincion de colores políticos.

Tengo la íntima seguridad de que ni el Director de los Ferrocarriles ni el Ministro que firmó el decreto poniendo en vijencia las tarifas diferenciales, han sabido a punto fijo el alcance i los resultados que iban a tener; i estoi cierto que, con mejor acuerdo, el Ministro que firmó aquel decreto tendrá que deshacer, en su carácter de Senador, lo que hizo como Ministro.

Quiero tocar todavía otro punto, el relativo a la obligacion que se impone a los embarcadores de tener que asegurar sus productos, porque la Empresa ya no responde de su conservacion; i, por consiguiente, este nuevo desembolso recarga todavía mas el valor de las tarifas.

En corroboracion de lo que digo, voi a poner a disposicion del señor Ministro de Industria i Obras Públicas una carta que me ha proporcionado el señor don Máximo Valdes Fontecilla, sobre un reclamo que hizo por la pérdida de muchos animales, i la contestacion que le dió el Director de los Ferrocarriles. Por esta carta comprenderá Su Señoría cómo estos seguros, que se dejan a la voluntad del remitente, son en realidad obligatorios para el que quiere salvaguardar sus intereses.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.— Puede tambien Su Señoría enviarle esta otra carta que tengo en mi poder. Se juntarian dos.

El señor CONCHA (don Malaquías).— Deberia mandarle, ademas, Su Señoría al señor Ministro el Código de Comercio, que obliga a pagar la carga que se pierde.

El señor RIVAS.— Para que se vea hasta qué punto estas tarifas están mal estudiadas, voi a citar un caso que se ha publicado en la prensa i que debe ser conocido por la mayoría de los señores Diputados.

El señor don Camilo Larrain embarcó tres carros pequeños con nueve animales, desde la estacion de Portales a Santiago, i pagó por el transporte la suma de trescientos cuarenta i nueve pesos sesenta centavos.

En la misma fecha i entre las mismas estaciones, embarcó un carro con cuarenta i dos gallinas, pagando quinientos cincuenta i cuatro pesos sesenta centavos!

El señor VEAS. - Serian de la raza belga.

El señor RIVAS.— Se ha dicho que el carro era mui grande. Bien; supongo que esto sea

así i que viniera cargado con lingotes de oro: aun así, creo que en ningun país del mundo se pagaria la cantidad de quinientos cincuenta i cuatro pesos sesenta centavos.

El señor RUIZ VALLEDOR.— Uno de mis honorables celegas que está a mi lado, me dice que las gallinas pondrian talvez huevos de oro.

El señor CONCHA (don Malaquías).— Yo sé el caso de un señor que embarcó diez carneros finos que costaban ciento cincuenta guineas cada uno i que llegaron castrados al lugar de su destino; lo que demuestra que para comerse las birrunchas inutilizan diez carneros...

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.— Permitame el honorable Diputado.

Ocurre con frecuencia un caso que es digno de ser tomado en cuenta por el señor Ministro: todo aquello que no va apuntado en el boleto es robado.

Yo mandé, por ejemplo, un carruaje de Chillan a Cabrero i se me olvidó poner en el boleto que tenia faroles. Pues entónces, ¿qué sucedió? Que se robaron los faroles.

En otra ocasion apunté en el boleto todo lo que tenia el coche, pero no me acordé de poner que llevaba perillas en las portezuelas. Pues, señor, tambien desaparecieron.

Esto está demostrando que el ladron está en la propia Empresa de los Ferrocarriles, que conoce el contenido de las guías i probablemente por esto ocurrió el caso de los carneros que nos citaba el señor Concha.

El señor RIVAS.— Antes de concluir, señor Presidente, quiero insistir nuevamente en la forma como se cobra el transporte de los animales.

La Empresa de los Ferrocarriles no hace en esto una diferencia justa i razonable.

Establece que un carro puede llevar tantos o cuantos bueyes o vacas u otros animales de pié, pero en forma tal que un carro de treinta toneladas, por ejemplo, que puede llevar, segun la Empresa, dieciocho bueyes, no puede llevar tambien sino dieciocho novillos flacos, de dos años; siendo, como es natural, que tal carro puede trasportar hasta cuarenta de esos novillos. En tal caso, el remitente tendria que pagar por esos dieciocho novillos flacos lo mismo que por los dieciocho bueyes trasportados en un carro de treinta toneladas.

Esto, que revela un desconocimiento de la materia, importa para las provincias que son productoras de ganados i no engordadoras, un recargo gravisimo que ha de hacerse sentir forzosamente en la venta de los animales,

recargo que en último término viene a pagar el consumidor.

Pase ahora a felicitar me de que este informe haya sido suscrito por la unanimidad de los miembros que componen la Comisión i que lleva la firma del honorable señor Irarrázaval, i de los honorables señores Huneeus, conservador, Corbalan, radical, Dávila, nacional, García de la Huerta liberal, i del señor Letelier, liberal-democrático.

Esta unanimidad es una lección muda, pero severa, para los que pudieran olvidar por un solo momento que cuestiones de importancia tan vital no pueden ser pospuestas a móviles políticos o situaciones ministeriales, porque estoi seguro que los representantes de los diversos partidos que componen esa Comisión, no han tomado en cuenta, ni siquiera les ha pasado por la mente hacerlo, que las tarifas diferenciales, que entrañan un problema de tanta magnitud, pudieran servir para hacer cuestión política o ministerial.

I aun cuando en la conclusión del informe se establece un recargo de veinte por ciento sobre las tarifas que rejían ántes del 1.º de setiembre, i aun cuando no considero necesario este recargo, fundado en la depreciación de la moneda, en lo que me parece estarán de acuerdo conmigo los señores Irarrázaval i Letelier, sin embargo, lo acepto por móviles patrióticos, aunque, repito, no es justo ni conveniente.

Transijo, pues, para que sea viable el informe presentado i se despache, como estoi seguro, con el apoyo de la mayoría de los miembros de la Cámara, si no por la unanimidad.

Sin hacer mas hincapié i como conclusión de las observaciones que he hecho a la lijera, voi a proponer el siguiente proyecto de acuerdo:

«La Cámara aprueba en todas sus partes el informe emitido por la Comisión Especial acerca de las tarifas diferenciales de los Ferrocarriles del Estado, i lo hace suyo».

El señor ORREGO (Presidente).—En discusión el proyecto de acuerdo.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Pido la palabra señor Presidente.

El señor ORREGO (Presidente).—Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Voi a contestar brevemente al honorable señor Rivas, Diputado por la Victoria.

En materia de tarifas diferenciales hai dos cuestiones principales que contemplar: una de

carácter técnico i otra de carácter económico. Respecto al primer punto no hai discusión: todos están de acuerdo en que la tarifa diferencial de base decreciente es racional i justificada para la administración de los ferrocarriles. Hai que tratar el punto económico.

Hai un saldo calculado en el año actual en contra de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de cuarenta i un millón doscientos catorce mil pesos. I si estimamos en trescientos millones de pesos el costo de las líneas construidas con sus equipos, instalaciones, edificios, etc., i aplicamos a este capital un interés de seis por ciento anual, tendremos como resultado definitivo que el Estado favorece a las rejiones favorecidas por el ferrocarril con la suma de cincuenta i nueve millones doscientos catorce mil pesos. Es decir, entrega la tercera parte de la renta nacional, que es formada por la masa colectiva de los ciudadanos de la República a un determinado número de habitantes, dispensando a éstos un bien esclusivo a costa del esfuerzo i sacrificio de los otros.

Hai en esto, señor, un reparto injusto de la contribución comun.

El señor GARCIA DE LA HUERTA.—¿Me permite una lijera interrupción el honorable señor Ministro?

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Con mucho gusto.

El señor GARCIA DE LA HUERTA.—Deseo que el señor Ministro se sirva decirnos si este saldo de cuarenta i un millones proviene de los gastos ordinarios de explotación de los ferrocarriles o de los gastos extraordinarios tales como los de renovación de equipo, construcción de doble vía, etc. Hago esta pregunta, señor Presidente, porque la Comisión ha basado sus conclusiones en los gastos ordinarios de la Empresa i por eso queremos saber si esa diferencia o saldo de que nos habla el señor Ministro proviene de los gastos ordinarios. La Comisión cree que los gastos extraordinarios deben hacerse con fondos nacionales.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Proviene de los gastos jenerales, honorable Diputado.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Entendámonos, señor Ministro...

El señor ORREGO (Presidente).—Ruego a los señores Diputados se sirvan no interrumpir, a fin de que el señor Ministro pueda dar término a las observaciones que está desarrollando.

Puede continuar el señor Ministro.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de In-

dustria i Obras Públicas).—Decia, señor Presidente, que el saldo era enorme tratándose de un servicio público a cargo del Estado.

Si los que se sirven de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado costearan solamente los gastos ordinarios que ella ocasiona, habría en este país bienestar jeneral porque tendríamos recursos sobrados para llevar a todos los puertos de nuestro territorio los medios del progreso urjentemente reclamados para el desarrollo de la industria, de la agricultura i del comercio.

Actualmente se estudian quince líneas férreas i se construyen catorce. Para estas últimas el Gobierno, tomando en consideracion las entradas i gastos de la Nacion, no ha podido presuponer para su trabajo en el año próximo mas de doce millones de pesos, necesitando i debiendo invertirse veinticinco millones.

Se estudia tambien el mejoramiento de seis puertos, construyéndose ya en uno, en Tal-tal, un muelle i malecon.

Pero todo propósito de progreso material que se traduce en beneficio comun i significa una distribucion equitativa de la renta fiscal, se estrella ante la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, que consume en forma absolutamente desproporcionada los dineros nacionales.

Se dirá que la administracion de los ferrocarriles es dispendiosa, que hai gastos inútiles i que debe hacerse economías. Yo perseguiré con inquebrantable constancia lograr esas economías, mientras ocupe este puesto; i si ellas se consiguen i alcanzan a la suma de cinco, seis o siete millones de pesos, se habrá realizado, sin duda, una obra útil.

Sin embargo, suponiendo reducido en siete millones de pesos el presupuesto en los gastos de la Empresa, quedará siempre un saldo en su contra de treinta i tres millones doscientos catorce mil pesos, cifra enorme todavía para un servicio público de carácter industrial que en buena teoría de Gobierno debiera costearse.

En un país como el nuestro que tiene una renta fiscal considerable i que la fortuna particular es reducida, yo creo que el Estado debe limitar sus contribuciones en razon inversa a los beneficios que pueda proporcionar, es decir, llevar a la colectividad la mayor suma de facilidad i de ventaja para su bienestar económico o individual, gravando los servicios públicos con el minimum justamente necesario para atender los gastos de una ordenada i correcta administracion.

La Empresa de los Ferrocarriles del Esta-

do atraviesa por una situación excepcionalmente difícil, debido en parte principal a la depreciacion de nuestra moneda; casi la totalidad de sus gastos los hace en oro i sus entradas las recibe en papel. Existiendo una diferencia de ciento por ciento entre el papel que recibe i el oro con que paga, sufre la pérdida correspondiente a esta diferencia. I aquí está el punto de la dificultad, el interes en-contrado entre el público que se sirve de la Empresa i la Empresa misma.

La Empresa es de propiedad fiscal, es decir, de la comunidad. Suponiendo que de los cuatro millones de habitantes que hai en Chile, dos millones aprovechen de los beneficios de la Empresa i otros dos millones no lo aprovechen, éstos les dirán a los otros: nos perjudican, nos llevan nuestros derechos, nuestros sacrificios i parte de nuestra renta. Eso no es justo. Tengan las ventajas considerables que les proporciona el ferrocarril. Utilicen el beneficio que les da el interes del capital invertido que es íntegro para ustedes, tomen tambien una parte de la renta pública pero en forma moderada.

Esto es lo que significa el aumento de la tarifa que se ha establecido, aumento de contribucion para los que se sirven de la Empresa, disminuyendo los gastos totales.

En la nueva clasificacion creo que hai algunos errores; creo que hai artículos que tienen recargos desproporcionados i ellos deben modificarse, modificacion que hará el Gobierno de acuerdo con la Comision parlamentaria que la Cámara designó para estudiar este negocio. Espero, en consecuencia, que quedará satisfecho el deseo de la Cámara i resguardado tambien el interes de la Empresa.

El señor RIVAS.—¿Asi es que Su Señoría, —si me permite que lo interrumpa,—no acepta que la clasificacion de la carga quede en el mismo estado en que se encontraba el 31 de agosto?

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.— Porque esa es la cuestion, señor Presidente.

Es preciso tratar de una vez estas cuestiones, con entera franqueza, para así saber a qué atenernos.

Es necesario que se sepa a punto fijo en qué vamos a quedar, porque con lo espuesto por el señor Ministro nos hemos quedado en ayunas.

¿Acepta Su Señoría la conclusion del informe en el sentido de volver a las tarifas antiguas con un recargo de un veinte por ciento?

Esto es lo que queremos saber.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de

Industria i Obras Públicas).—Ya he dicho que no hai inconveniente ninguno para que así se haga.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—¡Acabáramos!

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Las tarifas diferenciales recargan las antiguas en un treinta i cinco por ciento, recargo que será disminuido el 1.º de enero en un diez por ciento; de consiguiente, el aumento será tan solo de un veinticinco por ciento.

Ahora, la Comision parlamentaria nombrada por la Cámara para el estudio de las tarifas consulta en su informe un recargo total de un veinte por ciento. Esto no se puede hacer así en jeneral, porque no le es posible recargar todos los artículos en la misma proporcion, sino que es necesario estudiar las clasificaciones i ver los artículos que han tenido un aumento desproporcionado con el objeto de reducirlo, consultando de este modo los deseos de la Comision.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor ORREGO (Presidente).—La tenia el honorable señor Rivas.

El señor RIVAS.—Desearia que el señor Ministro me contestara esta pregunta: ¿está dispuesto el Gobierno a dejar en vijencia la clasificacion que tenia la carga el 31 de agosto? Porque es eso lo que se pide, señor: que la clasificacion de la carga se deje en el estado en que se encontraba el 31 de agosto último.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Eso no es posible, honorable Diputado.

El señor GARCIA DE LA HUERTA.—Lo que desea la Comision parlamentaria es que se cobre por la carga un flete semejante al que rejia el 31 de agosto.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—I manteniendo la antigua clasificacion.

El señor GARCIA DE LA HUERTA.—Exacto. Porque es indudable que, si se cobra con relacion al cambio, esto habrá de producir algunos trastornos, i a la produccion nacional le interesa mucho contar con una base fija i estable para sus transacciones. La Comision le ha dado mucha importancia a este punto.

Po eso es que se hace necesario que declare el señor Ministro que los fletes que se cobrarán serán semejantes a los que rejian antes del 1.º de setiembre del presente año.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Manteniendo la clasificacion de entónces.

El señor ENCINA.—La conclusion a que arriba la Comision, i que yo acepto, no es que la clasificacion actual de la carga calce con la que existia el 30 de agosto, sino que, variando la clasificacion, se establezca para cada artículo un flete igual al que existia en esa fecha. Así un artículo que el 30 de agosto pagaba un peso por los cien kilos, debe pagar un peso dentro del réjimen de las diferenciales, aunque sea menester bajar la clasificacion a una categoría inferior a la en que el artículo estaba en las tarifas proporcionales.

El señor GARCIA DE LA HUERTA.—El caso no seria nuevo por lo demas, pues ya la Empresa ha hecho esto en otra ocasion; por ejemplo, con las tarifas de pasajeros, que son las mismas que ántes; i con algunos productos como ser el trigo, las papas i la harina, cuyas tarifas ha reducido hasta dejarlas en un término medio mas o ménos parecido a la anterior.

La Comision desea, en consecuencia, que la carga soporte un flete semejante al antiguo, pero con un recargo transitorio del veinte por ciento.

Despues se fijará un recargo total que varie segun el cambio.

Si el señor Ministro está de acuerdo con la Comision en este punto, no habrá ninguna dificultad en solucionar satisfactoriamente los demas.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Concurre, por lo tanto, la Comision en que hai necesidad de aliviar la situacion de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, i al efecto propone, como lo ha dicho el honorable Diputado, un aumento de veinte por ciento, siempre que el cambio internacional esté a ménos de diez peniques.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—La Comision, en su informe, llega al recargo de un veinte por ciento como maximum.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Las tarifas diferenciales mandadas adoptar, representan un aumento en el flete de un treinta i cinco por ciento.

Este aumento, segun ya lo he manifestado, se disminuirá en un diez por ciento a contar desde el 1. de enero próximo, i quedará reducido, en consecuencia, el aumento a un veinticinco por ciento, que se destinará a reducir los gastos de la Empresa.

Si la Comision opta, desde luego, por un recargo de un veinte por ciento, tenemos que entre la situacion creada i la que acepta la

Comision, no habrá mas diferencia a partir del 1.º de enero próximo, que un cinco por ciento, o sea la que existe entre un veinticinco i un veinte por ciento.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.— ¡Nó, señor Ministro!

La diferencia es enorme, es sustancial!

Si me permite Su Señoría...

El señor ORREGO (Presidente).—Le rogaria al honorable Diputado que no interrumpiese.

Puede continuar el honorable Ministro.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Es reconocida por todos la necesidad que hai de salvar la situacion de la Empresa de los Ferrocarriles, para lo cual es indispensable aumentar el flete.

Decia que la Comision especial informante está de acuerdo en que el aumento en cuestion sea de un veinte por ciento, i que el Gobierno, a su vez, ha estimado que debe ser de treinta i cinco por ciento, entendiéndose que este aumento sufrirá una rebaja, a partir del 1.º de enero del año entrante, de un diez por ciento, reduciéndose, por lo tanto, a veinticinco por ciento.

La mayor parte de los gastos de la Empresa, como ser compra de materiales, de carbon, de todos los artículos que se necesitan, se hace en oro, i estando el cambio sumamente depreciado, para satisfacer dichos gastos ha habido que consumir porcion considerable de las rentas nacionales, gravando así a todos los ciudadanos.

Se estimó, en vista de esta circunstancia, que era equitativo i lógico aumentar los fletes, a fin de que los particulares que aprovechan del servicio de los ferrocarriles subvinieran de algun modo a aliviar la situacion de la Empresa, ya que ellos eran los directamente beneficiados con el servicio.

Si, por una parte, el Gobierno ha fijado un aumento de treinta i cinco por ciento, que se reducirá a veinticinco en el año próximo, i si, por otra, la Comision acepta un recargo de un veinte por ciento, queda solo una diferencia de cinco por ciento i será fácil un acuerdo, con tanta mayor razon cuanto que no habrá inconveniente de parte del Gobierno para que se modifique la clasificacion de los artículos que tienen recargo desproporcionado.

El señor ORREGO (Presidente).—Puede ahora usar de la palabra el honorable Diputado por Angol.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.— Siento tener que decir al honorable Ministro que así no podemos entendernos.

Su Señoría presenta las cosas bajo las apariencias de un fácil acuerdo; i para hacérselo consentir, premeditadai cuidadosamente quita las espinas que hai en el asunto i las disfrazas.

Pero la verdad es que estamos de polo a polo, que nosotros buscamos una situacion clara i franca, pues venimos aquí con la visera levantada a pedir lo que el pais necesita.

¿Cómo puede sostenernos formalmente el señor Ministro que podemos llegar a un acuerdo i que la diferencia es solo de un cinco por ciento?

Yo le voi a probar a Su Señoría que en algunas cosas la diferencia se eleva a mas de un ciento por ciento.

Esta disconformidad de apreciacion proviene, señor Ministro, de un error de procedimiento de la Empresa de los Ferrocarriles, que ha suministrado unos datos al señor Ministro i otros distintos a la Comision.

Su Señoría nos acaba de espresar que la Empresa tiene un saldo en contra de cuarenta i un millones de pesos.

El señor CONCHA (don Malaquías).—Sobre un total de sesenta i dos millones de pesos de gastos.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Hablé de un saldo de cuarenta i un millones doscientos catorce mil pesos.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.— He dejado el pico a un lado.

De modo que tenemos que esta Empresa tiene un déficit de cuarenta i un millones de pesos.

Nosotros hemos preguntado a Su Señoría en qué consiste este déficit, porque la cifra es alarmante, por mas que estos datos oficiales han variado en diversas ocasiones.

Así, los datos oficiales que dió la Empresa de los Ferrocarriles a la primera Comision,—recordará Su Señoría que hasta este momento van nombradas tres comisiones,—fueron los siguientes:

Total de gastos.....	57 millones
Total de entradas.....	40 „

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Hai que partir de la base de que es necesario tomar en cuenta la época en que estos datos se dieron.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.— Debemos estudiar detenidamente sus entradas i sus gastos.

El total de sus entradas por la tarifa antigua es de cuarenta millones de pesos, i el total de sus gastos, de cincuenta i siete millones. En estas cifras habrá mui pequeñas di-

ferencias. De manera que se trata de una cantidad de diecisiete millones; pero el caso alarmante es que en el transcurso de dieciocho días corridos desde la última reunion de esta Comision, a la cual se le llevan datos cuyas cifras eran de diecisiete millones, se ha venido a traer ahora un déficit de cuarenta o cuarenta i un millones.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—De cuarenta i un millones, doscientos catorce mil pesos.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Por eso me permito preguntarle al señor Ministro en qué consiste este gran déficit.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—En esta cantidad están incluidos los gastos jenerales.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Su Señoría nos vuelve a decir que estos son gastos jenerales.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Gastos totales, honorable Diputado.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Pero a mí no me importa. Serán entónces, gastos jenerales totales. Lo que yo deseo saber es por qué Su Señoría hace subir este déficit a cuarenta i un millones.

El señor GARCIA DE LA HUERTA.—Pido la palabra.

El señor ORREGO (Presidente).—Estaba usando de la palabra el honorable Diputado por Angol.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Yo esperaba que el señor Ministro me diera un dato ilustrativo para poder continuar.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Los gastos totales que tuvo la Empresa son de ochenta i un millones.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—I los gastos de este año van a ser de ochenta i un millones. ¿En estos gastos están incluidos los del equipo nuevo?

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Todos los gastos.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—La doble vía?

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Todos, señor Diputado.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—¡Ah! mui bien. Pero entónces, fíjese la Cámara en la situación absurda en que viene a colocarse el señor Ministro.

De manera que a esta Empresa se le ocurre hoi dia cambiar todos los carros, i los durmientes, i en un solo año hace todos es-

tos encargos, i para hacerlos, sube la tarifa, de modo que la produccion, en un solo año, dió para todos estos gastos.

¿En qué parte del mundo se toman medidas de esta naturaleza? ¿Cómo no hemos de contemplar que la Empresa tenga un déficit de cuarenta i un millones de pesos, si la produccion no ha aumentado en la misma forma en que ha aumentado el gasto de los Ferrocarriles? ¿Se quiere con esto que los productores sean los responsables de todas las pérdidas i desaciertos de esta Empresa?

Esto no es mirar el problema con talento económico; no es mirarlo tampoco con la mirada de un hombre de gobierno, de un hombre que se interesa por la produccion del país.

El señor CONCHA (don Malaquias).—Pero aun esas cifras están equivocadas. Yo tengo a la vista, porque acabo de verlo en la Comision Mista de Presupuestos, que la cantidad que se propone para la Empresa este año es de sesenta i dos millones de pesos. ¿Estimo que si se gastan ochenta millones ese déficit será de veinte millones i no de cuarenta i un millones de pesos, como dice el señor Ministro.

El señor ORREGO (Presidente).—Puede continuar el honorable Diputado por Angol.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Debo manifestar como miembro de la Comision, cuyo nombramiento me honra, que nos habria sido mas satisfactorio que la Empresa nos hubiera mandado el presupuesto de gastos en oro; pero, a pesar de todos los esfuerzos que hizo la Comision para que estos presupuestos se mandaran detallados, no los pudo obtener.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Fueron enviados esos datos, honorable Diputado.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Con tan mala fortuna que no llegaron a manos de la Comision.

Talvez estarán traspapelados en el Ministerio; pero el caso es que la Comision terminó su trabajo i no pudo obtener auzaca ese presupuesto en oro.

De todos modos, notará Su Señoría la diferencia que hai entre los datos llevados a la Comision Mista, de la cual es miembro el honorable Diputado por Concepcion, señor Concha, i los suministrados por el señor Ministro.

Segun los datos llevados a la Comision Mista, el déficit es de veinte millones, i Su Señoría lo hace subir a cuarenta i un millones.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—En moneda corriente es de cuarenta i un millones.

El señor IRARRAZ VAL Z Ñ ARTU.—Entónces es bueno el dato suministrado por Su Señoría i malo el llevado a la Comision Mista: no pueden ser igualmente exactos los dos.

Por otra parte, yo me permito llamar la atencion de la Honorable Cámara hácia la peregrina teoría económica que acaba de sostener el señor Ministro de Obras Públicas.

Su Señoría dice que el saldo es de cuarenta i un millones de pesos i que los intereses calculados sobre el capital invertido los avalúa Su Señoría en dieciocho millones de pesos mas o ménos, lo que hace subir el déficit de la Empresa a cincuenta i nueve millones de pesos en el presente año.

El señor Ministro terminó diciendo que cómo era posible hacer pagar toda esta suma con que se beneficia a los agricultores, casi únicamente, al resto del pais.

Yo debo recordar a Su Señoría que este gremio a que Su Señoría se ha referido, es el de los que producen, el de los que esportan.

Nosotros no podemos mandar a Europa abogados.

Por este medio no podremos obtener entradas. Es absolutamente inútil pensarlo siquiera. Aunque fletáramos un buque con los mas distinguidos e intelijentes de ellos, nos serian devueltos.

De modo que este gremio de los agricultores, que Su Señoría mira con desden, es el gremio que produce la esportacion del pais.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Yo no lo miro con desden, honorable Diputado.

El señor IRARRAZ VAL Z Ñ ARTU.—Pero Su Señoría encuentra que es mucho gastar cincuenta i nueve millones en los agricultores. . .

Olvida, ademas, Su Señoría que no solo son los agricultores los que hacen uso de los ferrocarriles. Olvida Su Señoría a los consumidores.

Su Señoría encontrará, desde el Presidente de la República abajo, una gran cantidad de personas que no son agricultores, que no lo han sido nunca, que no saben palabra de agricultura ni conocen su importancia, i que, sin embargo, hacen uso de los ferrocarriles todos los dias. ¡Si el pais entero los necesita! ¿De dónde vamos a arrancar esta teoría de que estos cincuenta i nueve millones son solo para los agricultores del pais?

Su Señoría ha olvidado un número formi-

dable, un factor que no sé cómo ha podido Su Señoría dejar traspapelado en el Ministerio.

Su Señoría no ha tomado en cuenta a los consumidores. ¿Por qué Su Señoría se ha olvidado de ellos?

Los ferrocarriles no son para un gremio determinado: son para todo el pais, i para el pais entero vamos a gastar estos cincuenta i nueve millones.

¿I no se horroriza Su Señoría, sin embargo, de que—segun el proyecto que va a tratar la Cámara dentro de poco—se vaya a gastar cuarenta millones de pesos en la construccion del puerto de Valparaiso—suma que, siguiendo la teoría de Su Señoría va a favorecer únicamente a ciertas casas fuertes que con esta obra van a aumentar el valor de sus propiedades, casas que, por lo demas, gastan enormes sumas en la eleccion de determinados i muy conocidos candidatos?

Creo que Su Señoría no seria lójico si no sostuviera que este proyecto solo tiene por objeto favorecer a determinadas casas fuertes i no a muchos otros pueblos del pais.

Quiero suponer que fuéramos a gastar esta enorme suma de cincuenta i nueve millones, desprovista de fundamento—como me comprometo a probárselo a Su Señoría—en el servicio de nuestros ferrocarriles. ¿De qué nos asustaríamos? ¿No estamos viendo que todos los paises del mundo que construyen vías nuevas tienen que soportar estos gastos?

Francia—como todos sabemos—abrió sus puertas a la libre concurrencia de los particulares para la construccion de los ferrocarriles. Llegaron a establecerse ferrocarriles en todas partes de Francia.

Estas compañías quebraron todas: no le alcanzaban sus entradas para hacer frente a los gastos.

El Gobierno frances entónces tuvo que ayudar, con injentes sumas, a hacer los gastos de estas compañías.

En el año actual destina sesenta millones de francos para ausiliar a las compañías que están en mala situacion.

I todavía, el Estado frances acaba de tomar a su cargo el ferrocarril número 2 del Oeste, que no estaba en buena situacion, i esto se esplica porque los ferrocarriles son una clase especial de servicios públicos: con ellos se atiende i se sirve a la industria i al progreso jeneral del pais.

Sus Señorías que adoran la conversion, que ven en ella la realizacion de todas las aspiraciones del pais i que para ello guardan, como los pobres sus monedas en la punta del pa-

ñuelo, los millones de pesos en Europa, en vez de entregarlos al adelanto de la Nación, dando facilidades al productor ¿cómo no piensan aumentar las esportaciones?

De manera que Su Señoría piensa que no se puede favorecer a un gremio, como lo llama Su Señoría, haciendo que soporte el Estado la carga que importa el déficit de los ferrocarriles. I yo le pregunto a Su Señoría: ¿por qué olvida el señor Ministro, que el país está soportando a duras penas la depreciación de la moneda?

¿Qué significa para el Fisco la desvalorización de la moneda?

Si Su Señoría le preguntara a su colega el señor Ministro de Hacienda, él le diría que el Fisco recoge por ello setenta millones de pesos al año.

De manera que la depreciación del cambio hace al Fisco ganar setenta millones de pesos por el remate de oro, i por otro lado le hace perder quince millones en los ferrocarriles.

¿No sería lo lójico, entónces, que el que gana setenta millones pague los quince que dejan de pérdida los ferrocarriles?

Su Señoría nos anuncia que se construyen varias líneas nuevas, dieciseis líneas creo que dijo Su Señoría.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Nó, señor; son catorce.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Líneas que impondrán un gasto de dieciseis millones de pesos.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—De doce millones, señor Diputado.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—En Francia, donde la densidad de la población es tan grande, todas las líneas nuevas han dejado pérdidas; de manera que cuando Su Señoría ponga en servicio esas dieciseis líneas nuevas, habrá, según la teoría de Su Señoría, que recargar los fletes de los productos hasta cubrir los gastos de las nuevas líneas.

Su Señoría tiene en la mente el ferrocarril longitudinal, un ferrocarril que vendrá a producir quién sabe cuándo, si alguna vez produce.

Pues bien, construido ese ferrocarril, si no produce, seguirán las líneas centrales, los productores del país, pagando los gastos que ha ocasionado.

Desgraciadamente, señor, el Gobierno, me permitirá Su Señoría decirle con la franqueza que acostumbro, no ha procedido con

franqueza en ningún momento en esta cuestión.

Cuando se levantó en el país el universal clamoreo que pedía la derogación de estas tarifas, me hice eco en la Cámara de esta premiosa necesidad, i propuse el primer proyecto de acuerdo; pero se me burló designándose una comisión, no parlamentaria, sino administrativa, que el Gobierno cuidó de nombrar.

A esta comisión se han proporcionado datos enteramente distintos de los que tiene Su Señoría. A la comisión se le dijo: ¿Son caras las tarifas diferenciales? ¿Cuál de los artículos de consumo se resiente con su implantación? ¿La madera? Pues, rebajamos el recargo de la madera. ¿La leña? Rebajamos el recargo de la leña. Pero, dejaban el sistema en pié.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—La leña tiene un recargo que ha sido disminuido.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Me parece que dije eso. Pero, en fin, este es un detalle sin importancia alguna: dije "la leña", como pude decir otra cosa que no fuera ella.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—La leña tiene un recargo de treinta i cuatro por ciento.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Repito, honorable señor Ministro, que me referí a la leña como pude referirme a tantas otras cosas: a las gallinas, a los huevos i a muchas otras mas. No le doi a estas determinaciones importancia de ninguna especie: hablo en jeneral, no tomo ningún artículo en particular.

Decía, pues, honorable Presidente, que a la comisión se le ofrecía rebajar el recargo de los artículos que indicara; pero, agrego una vez mas, el sistema quedaba en pié. A Su Señoría se le han proporcionado datos faltos de todo fundamento serio.

Vino, en seguida, la segunda Comisión i ocurrió la misma cosa.

Yo leí en el seno de la Comisión de que tuve el honor de formar parte, algunos datos tomados de comunicaciones oficiales, en que se demostraba que los ferrocarriles del Estado frances, que tienen una extensión kilométrica mas o ménos igual a la de los ferrocarriles chilenos,—gastaban la mitad de lo que gasta en ellos nuestro país.

Acabo de dir al honorable Diputado por Concepción que a la Comisión Mista ha llevado despues el honorable señor Alemany datos muchísimo mas reveladores, que dejan en des

cubierto el mas considerable despilfarro de los dineros nacionales en esta rama de la administracion.

El señor CONCHA (don Malaquías.—De veintitres millones que se gastaron en 1905 i de 25 que se gastaron en 1906, se ha pasado a gastar ochenta millones en 1907.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Entre tanto, el consumidor paga tranquilamente el valor que se le cobra.

I la buena regla es, como se sabe, tranquilizar la oveja de modo que la lana vuelva a salir sin que llegue la tijera hasta la carne o la sangre.

Me va a permitir Su Señoría que refresque un poco su memoria i le demuestre que no es un recargo del treinta i cinco por ciento el que importa la implantacion de estas tarifas.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—En jeneral, honorable Diputado.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Perc señor Ministro, *en jeneral*, hablo yo tambien de las tarifas.

En principio, no hai derecho para gravar con un tanto por ciento tan considerable, como lo voi a demostrar, los trasportes i los fletes, arruinando por completo a las industrias del pais, que se han establecido en condiciones anteriores mucho mas ventajosas que las que ahora se les crean con la implantacion de estas tarifas.

En derecho, quien irroga un perjuicio injustamente está en el deber de repararlo.

No hai mas perjuicios que queden sin la consiguiente indemnizacion que aquellos que impone la misma naturaleza o que dependen de un caso fortuito.

Entretanto, Su Señoría cree que el Gobierno puede perjudicar a las industrias sin mayores miramientos. Vea Su Señoría lo que ocurre con estas tarifas que, segun cree Su Señoría, no imponen mas que un recargo del treinta i cinco por ciento.

Voi a referirme a datos oficiales que se han enviado a la Comision parlamentaria por el propio señor Huet, Director de los Ferrocarriles.

El afrecho, por ejemplo, paga cuarenta i tres por ciento mas que con la antigua tarifa; advirtiendole que no tomaré en cuenta, por ahora, ni el décimo adicional, ni el exceso del kilometraje, como cuando el recorrido es mayor de cien kilómetros: si recorre un artículo ciento un kilómetros, debe pagar como si recorriera doscientos kilómetros. Ni tampoco tomo en cuenta el quintal indivisible i otros recargos. Me refiero únicamente,

en este exámen que estoi haciendo a la lijera, al recargo que resulta de esta lista enviada por el Director de los Ferrocarriles a la Comision parlamentaria.

El afrecho, decia, honorable Presidente, tiene segun esta lista, un recargo de cuarenta i tres por ciento, lo que es mui diferente del treinta i cinco por ciento; i, por consiguiente, no se puede decir que estas tarifas solo introducen un aumento de un treinta i cinco por ciento.

Ahora comprenderá el honorable señor Ministro para qué insisto en que Su Señoría me diga si el Gabinete acepta el mantenimiento de la antigua clasificacion, porque si no se mantiene, podrá suceder en uno que otro caso, lo que Su Señoría sostiene, esto es, que el recargo de las nuevas tarifas no excederá de un treinta i cinco por ciento; pero, en el hecho, para muchos artículos excederá de cuarenta, de cincuenta i hasta de ciento por ciento.

Continúo. Tiene Su Señoría las aves, que están recargadas con un noventa i dos por ciento.

¿Sabe Su Señoría cuántos capitales hai invertidos en esta industria, nada mas que en los alrededores de Santiago, en instalaciones, crianzas, etc., para satisfacer las necesidades del consumo de la capital? I yo pregunto, no al señor Ministro, no al hombre de Estado que se me presenta enteramente negado a transijir con las exigencias de la opinion, sino al hombre de bien i de conciencia, ¿permitirá Su Señoría que se grave esta industria con un recargo de noventa i dos por ciento, por estos nuevos fletes?

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Esto tiene su razon de ser, señor Diputado.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Ya sé lo que me va a decir Su Señoría: que es el déficit; pero en nombre del déficit no se puede arruinar una industria.

Tambien me va a hablar Su Señoría del volúmen; pero, señor, las aves ocupan el mismo volúmen que ántes. Por consiguiente, dejaremos a un lado el volúmen de las aves, i sigamos adelante.

El azufre está recargado con un cuarenta por ciento, la cáscara de quillai con un ochenta i cuatro por ciento, a pesar de que es un artículo pobre que no resiste fuerte gravámen i de que es un artículo de explotacion. Sin embargo, se le recarga. ¿Por qué?

Hai entre nosotros, honorable Presidente, una falta tan grande de respeto por el derecho de propiedad o por los derechos adqui-

ridos, que ya casi no llaman la atencion estas cosas.

En el tiempo que pertenezco a esta Honorable Cámara, he visto matar mas de diez industrias establecidas, ya sea por obra del Gobierno, ya del Congreso.

En nombre del bien público, se suprimieron las fábricas de alcoholes en que habia invertidos enormes capitales i que permitian el aprovechamiento de los granos malogrados por las primeras lluvias en el sur. Todas estas fortunas cayeron al impulso de la lei de alcoholes, sin que se resarciera de sus pérdidas a estos industriales, que tenian invertidos diez, quince o talvez veinte millones de pesos en sus instalaciones.

La sola provincia de Valdivia tenia invertidos fuertes capitales en esta industria; otro tanto pasaba en la provincia de Malleco. Cayeron esas fábricas; i cuando se pregunta quién pagará las pérdidas, todos se encojen de hombros.

La industria ganadera estaba floreciente como ninguna, pues casi todos los campos estaban dedicados a la crianza. Pero vino una lei i dijo: deróguese por dos años el impuesto; i todos esos capitales quedaron improductivos o considerablemente disminuidos.

Las refinerías de azúcar, las fábricas de tejidos de algodón, la de galvanizacion del fierro, tambien fueron suprimidas por medio de leyes inopinadas.

Yo no diré que esas medidas fueron malas; quiero suponer que fueron buenas; pero no habia derecho para arruinar la fortuna de los que se habian dedicado a ellas al amparo de leyes anteriores.

En fin, aquellos han sido casos escepcionales. Pero ahora se quiere hacer esto mismo en grande escala, arruinando a todo el mundo.

Continúo, señor, este análisis que vengo haciendo.

Las castañas se gravan con el ciento once por ciento. No sé de dónde proviene esta mala voluntad para las castañas, que son de los artículos mas recargados.

Las cebollas tienen un cincuenta i cinco por ciento. Con esto los chacareros se ven en una situacion difícil, pues habian arrendado sus tierras sobre la base del precio i de los fletes antiguos.

Comprenderia un gravámen de un cinco o un diez por ciento, pero no uno de cincuenta i cinco por ciento.

A primera vista, se comprende que estas tarifas no han sido el fruto del trabajo de verdaderos hombres de Estado; son la obra de

una administracion que hemos entregado a un extranjero cuya competencia no discuto, pero que no puede desempeñar las funciones de Ministro de Industria, de Agricultura, etc., de todos estos ramos que deben estar en manos de hombres que sepan comprender los altos intereses nacionales.

La cerveza está recargada con un ciento veintiuno por ciento; lo que es casi inverosímil.

Queremos combatir el alcoholismo haciendo frecuente el uso de bebidas inocentes, como la cerveza, i, sin embargo, se la grava enormemente.

I las fábricas tendrán forzosamente que resentirse por esta medida arbitraria.

I por otra parte, pregunto yo: ¿los que estaban en el secreto de esta alza, no la habrán aprovechado para colocar con tiempo su produccion en los mercados de consumo?

Siguiendo, señor Presidente, en el curso de mi análisis, veo que el chacolí tiene un ciento veintiuno por ciento.

Debo hacer notar que los vinos tienen un recargo de setenta i cinco por ciento.

De modo que ocurre el caso curioso de que el chacolí, que es una bebida de ménos valor que el vino, está gravado con el ciento veintiuno por ciento, i este último, solo con el setenta i cinco por ciento.

El señor ECHAVARRIA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Ya he dicho que muchos artículos se han gravado desproporcionadamente i que se pueden revisar esos fletes.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Debo recordar una vez mas al señor Ministro que yo vengo demostrando que se debe aceptar el proyecto de la Comision en cuanto él establece la clasificacion de las tarifas antiguas, pues las nuevas gravan la mayor parte de los artículos con un recargo del ciento por ciento o mas.

De modo que, si yo logro probar que este gravámen es del ciento por ciento i en ocasiones mayor, Su Señoría tendrá que verse obligado a aceptar la clasificacion antigua.

Repito que estos datos son oficiales, proporcionados por el propio señor Huet.

El charqui,—¡ojo al charqui!—que es un artículo de primera necesidad, tiene el noventa i dos por ciento.

El señor PALACIOS.—Todavía está recargado con un veinticinco por ciento mas, pues el dato dado por el señor Huet no es exacto.

Ese dato se refiere solo al flete en carros completos; de modo que el que manda solo

algunos quintales, paga un nuevo recargo de veinticinco por ciento.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.— Tiene razon Su Señoría. No hai quien mande un carro completo de charqui: se manda en lios de una seccion a otra; i como eso se considera como tren directo, tiene un aumento de un veinte por ciento mas, lo que da mas de noventa por ciento de recargo.

La chicha en pipas tiene un recargo de ciento tres por ciento; pero son pocos los que envian un carro completo de chicha; jeneralmente se envian cuatro o cinco pipas a lo sumo; de modo que el artículo tiene que ir por sobornal, lo que lo recarga en un veinte por ciento mas, i el total del recargo es entónces de ciento veintitres por ciento.

I ¿hai el derecho en aumentar en esta cantidad el flete de una mercadería? ¿Se cree que con este aumento puede subsistir una industria establecida sobre la base de un ciento veintitres por ciento ménos?

Esto significa el fracaso de cualquiera industria, i el Gobierno no tiene el derecho de hacer fracasar las industrias de nuestros nacionales.

Los cueros están recargados con un setenta i uno por ciento; el coke, con cincuenta i cuatro por ciento; los durmientes del pais, con cuarenta i cinco por ciento; las frutas, con el cuarenta i uno por ciento; el jabon, con el setenta i seis por ciento; los jamones del pais, con el setenta i seis por ciento; la lana, con el cincuenta i cuatro por ciento.

¿Dónde va quedando entónces el cinco por ciento de que nos hablaba Su Señoría? La diferencia entre lo que establece la Comision i lo que dice el señor Ministro, no es, pues, de un cinco por ciento.

La diferencia es de cincuenta, de setenta i hasta de ciento por ciento.

La miel tiene un recargo de cincuenta i dos por ciento; las nueces, de cincuenta i cuatro; los sacos nuevos, de cuarenta i nueve; la sal, artículo de primera necesidad que consume tanto el pobre como el rico, tiene un recargo de setenta i siete por ciento.

El señor PALACIOS.—I ademias el veinte por ciento.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.— Sí, porque nadie manda un carro entero lleno con sal; de modo que el recargo es de noventa i siete por ciento.

El vino del pais en pipas aparece recargado en un setenta i nueve por ciento; i a este respecto vuelvo a insistir en un punto que he tocado poco há.

¿Se puede perjudicar de esta manera a una

industria tan noble i en que se han invertido tantos capitales, como la vinicultura?

¿Ha pensado el señor Ministro en el desastre que esto puede importar a la industria vinícola del pais?

Hai sociedades que tienen contratos celebrados sobre la base de la tarifa antigua i, ¿cómo se les va a resarcir de las pérdidas que van a tener en vez de la pequeña utilidad que podian esperar con la tarifa antigua? ¿Quién los resarcirá de estos perjuicios que les ocasionará el Director de los Ferrocarriles?

Ahora, los bueyes, cuando ocupen un carro completo, pagarán el cincuenta i uno por ciento de recargo.

Voi a demostrar a Su Señoría, con datos de que dispongo, que los antecedentes que se han suministrado al señor Ministro son falsos.

Siento no tener a mano esos datos, pero quedo comprometido a dárselos mañana para que vea lo que importa el flete de bueyes entre Chillan i Tinguiririca, que equivale a un recargo de mas de ciento por ciento.

I así no es raro que en Chillan se publiquen avisos en diarios que tambien puedo traer a Su Señoría, en que una compañía se ofrece ya para hacer el acarreo de animales, por un setenta por ciento ménos que los ferrocarriles, hasta Parral, hasta Lináres i hasta Talca.

El señor RIVERA (don Juan de Dios).— En vista de que el proyecto de acuerdo presentado por el honorable Diputado por la Victoria es bastante grave, i como hai escasa asistencia de Diputados en este momento, pido segunda discusion para él, a fin de que sea votado mañana.

El señor ORREGO (Presidente).—Queda para segunda discusion.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.— El carbon de piedra, de Concepcion a Santiago, debe pagar flete con un recargo de treinta i dos por ciento. Un artículo que es el motor de la industria i que da vida a tantos pequeños talleres no debe ser recargado. I este recargo es, sobre todo, inaceptable si se toma en cuenta que el carbon nacional, que viene de Concepcion a Santiago, tiene un recargo de noventa i dos por ciento, al paso que el extranjero, desembarcado en Valparaiso i traído a Santiago, está gravado solo con un veinticinco por ciento. De modo que el carbon nacional se grava; pero al extranjero, no hai que tocarlo.

Como ve el honorable Ministro, hai mucha diferencia en el modo de apreciar las tari-

as que tiene Su Señoría i el que tenemos os Diputados que firmamos este informe.

No dudo que la Cámara aceptará el proyecto de acuerdo del honorable señor Rivas; pero quiero que quede establecido en forma que no dé lugar a distingos de especie alguna, que lo que desea la Cámara es que volvamos a las antiguas tarifas, no gravándose artículo alguno con mas de un veinte por ciento i conservándose tambien la antigua clasificacion.

Ninguna industria puede soportar un gravámen mayor del veinte por ciento; gravámen que yo considero antipolítico, antieconómico e inhumano, pero que me veo obligado a aceptar por deferencia al criterio de mis colegas de Comision.

La Comision entiende, i al decir esto hablo en nombre de ella, que ningun artículo podrá ser recargado con mas de un veinte por ciento, i esta interpretacion es la que deseo quede claramente establecida.

Interpelacion.—Eleccion Senatorial de Valparaiso

El señor SECRETARIO.—El honorable señor Rocuant, haciendo uso del derecho que le confiere el artículo 118 del Reglamento, anuncia que interpelará al señor Ministro del Interior sobre la actitud del Ministerio en la eleccion senatorial de Valparaiso.

El señor ORREGO (Presidente).—Tan pronto como el señor Diputado formule su interpelacion, me pondré de acuerdo con el honorable Ministro del Interior para fijar el dia en que deba contestarla.

Como faltan pocos minutos para que dé la hora, se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

Cámara de Diputados

El 16 de octubre no celebró sesión por falta de número.

Asistieron los señores:

Alemany Julio
Concha Malaquías
Dávila Ponciano
Díaz B. Joaquín
Echáurren José Francisco
Encina Francisco A.
Espinosa Jara Manuel
García de la Huerta Pedro
Huneus Anonio

Leon Silva Samuel
Letelier Aníbal
Lorca Marcoleta Perfecto
Lorca P. Rafael
Ovalle Abraham
Rivera Guillermo
Rivera Juan de Dios
Salas Lavaqui Manuel
Sánchez Roberto

Camara de Diputados

El 17 de octubre no celebró sesion por falta de número.

Asistieron los señores:

Campillo Luis E.
Concha Malaquías
Correa Bravo Agustin
Díaz B. Joaquin
Encina Francisco A.
Flores Marcial
García de la Huerta Pedro
Irrarázaval Alfredo
Lorca Marcoleta Perfecto
Lyon P. Arturo

Orrego Rafael
Ovalle Abraham
Pereira Guillermo
Rivas Ramon
Rivera Juan de Dios
Salas Lavaqui Manuel
Sánchez Roberto
Veas Bonifacio
Zañartu Enrique
Zañartu Héctor

