

Sesion 32.^a extraordinaria en 15 de diciembre de 1913

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ALDUNATE SOLAR

Sumario

Se pone en discusion i se aprueba el proyecto de lei que permite la residencia de fuerzas del Ejército en el lugar de las sesiones del Congreso.—Se toma en consideracion i se aprueba una modificacion introducida por la Cámara de Diputados en el proyecto de lei que incluye al director de bandas del Ejército en la escepcion que establece el artículo 66 de la lei de 22 de febrero de 1912.—Incidente sobre la aplicacion del Reglamento en la formacion de la tabla; usan de la palabra los señores Aldunate (Presidente) i Lazcano.—El señor Claro solicita ciertos datos relacionados con la concesion para el ferrocarril de Lebu a los Sauces.—El señor Ochagavía hace algunas consideraciones jenerales sobre actualidad política i administrativa.—El señor Echenique solicita del Ministerio de Hacienda copia de los contratos celebrados con bancos alemanes i norte americanos, sobre depósitos de los fondos de conversion.—Se toman en consideracion i se despachan las modificaciones hechas por la Cámara de Diputados en el proyecto de lei que modifica las condiciones de retiro de los oficiales mayores del Ejército.—A indicacion del señor Guarello, se acuerda preferencia al proyecto de lei sobre creacion de una Caja de Crédito Popular.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa la discusion del proyecto sobre reorganizacion de los Ferrocarriles del Estado i usa de la palabra el señor Salinas.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Balmaceda J. Elías Búlnes Gonzalo
Barros E. Alfredo Búrgos Gregorio

Claro Solar Luis	Ochagavía Silvestre
Correa Ovalle Pedro	Reyes Vicente
Charme Eduardo	Salinas Manuel
Echenique Joaquin	Sanfuentes Juan Luis
Figueroa Joaquin	Urrutia Miguel
García de la H. Pedro	Urrejola Gonzalo
Guarello Anjel	Valdes Valdes Ismael
Lazcano Fernando	Valdes V. Francisco
Letelier Silva Pedro	Walker M. Joaquin
Mackenna Juan E.	

I el señor Ministro de Industria i Obras Públicas.

Residencia del Ejército

El señor **Aldunate** (Presidente).—Solicito el asentimiento unánime del Senado para tratar sobre tabla, en la presente sesion, los mensajes del Ejecutivo sobre fijacion de las fuerzas de mar i tierra para el año próximo, i sobre residencia de cuerpos del Ejército en el lugar de las sesiones del Congreso Nacional.

El señor **Claro Solar**.—Creo que no convendria discutir en la presente sesion el proyecto que fija las fuerzas de mar i tierra para el año próximo, por estar íntimamente relacionado con los presupuestos de Guerra i Marina, que no han sido despachados aun. De manera que convendria postergar la discusion de este proyecto para la sesion próxima.

El señor **Aldunate** (Presidente).—La Mesa ha comparado las cifras del mensaje relativas a las fuerzas del Ejército con las del presupuesto de Guerra, aprobado por el Senado, i ha podido constatar que están de acuerdo. No ha podida hacerse lo mismo con las cifras relativas a las fuerzas de Marina ni con las de Carabineros, por la circunstancia de no haber sido aprobados todavía los presupuestos respectivos.

Si no hai inconveniente, se procederá en la

forma que acabo de indicar respecto del proyecto sobre residencia de los cuerpos del Ejército.

En cuanto al otro, quedará para la sesión próxima, como lo desea el honorable Senador por Aconcagua.

Queda así acordado.

Se dió lectura al mensaje que termina proponiendo el siguiente proyecto de lei:

«Artículo único.—Permítese, por el término de un año, la residencia de los cuerpos del Ejército permanente en el lugar de las sesiones del Congreso Nacional i diez leguas a su circunferencia.»

Puesto en discusion jeneral i particular a la vez, se dió tácitamente por aprobado.

Director de bandas del Ejército

El señor **Aldunate** (Presidente).—La Cámara de Diputados ha devuelto con una pequeña modificación el proyecto relativo al director de bandas del Ejército.

Como se trata del simple cambio de una palabra por otra, creo que no habrá inconveniente para tomar en consideración esta modificación.

Si no hai inconveniente, quedará así acordado.

Acordado.

El señor **Secretario**.—El proyecto aprobado por el Senado decia así:

«Artículo único.—El cargo de director de bandas del Ejército quedará comprendido en la escepcion que, respecto de los médicos-cirujanos, establece el artículo 66 de la lei número 2,466, de 23 de febrero de 1912.

La modificación introducida por la Cámara de Diputados consiste en cambiar la palabra «quedará» por «está».

Sin debate se dió tácitamente por aprobada la modificación.

Retiro de oficiales mayores del Ejército

El señor **Aldunate** (Presidente).—La otra Cámara ha devuelto tambien el proyecto sobre retiro de oficiales mayores del Ejército, con dos modificaciones: la primera relativa a intercalar en el inciso 2.º del artículo único del proyecto las palabras «del Ejército», para distinguir a estos oficiales de los de la Armada, i la otra relativa a suprimir el inciso último, que dice:

«La pensión de retiro de los oficiales mayores será la que corresponda al empleo que sirvan segun la equiparación hecha en el artículo

2.º de esta lei i se fijará con arreglo a lo establecido en el inciso 1.º del artículo 11 de la lei número 2,064, de 13 de setiembre de 1907.»

El inciso que la otra Cámara propone suprimir tiene por objeto establecer que la pensión de retiro se compute con relacion al sueldo del empleo que sirven los oficiales en el momento de retirarse del servicio, i no con relacion al del empleo superior, como lo establece la lei vijente, i ademas que, para fijar la pensión se tome como base el setenta i cinco por ciento del sueldo i no el total.

Como las modificaciones son mui sencillas, podrán considerarse sobre tabla, si no hai inconveniente.

El señor **Lazcano**.—Iba a preguntar si la Cámara habia acordado tomar en consideración estos proyectos, porque, si así no fuera, pediria que se observara rigurosamente el Reglamento. Acepto que se trate ántes de los incidentes de todos aquellos asuntos que por su sencillez no den lugar a debate; pero, en jeneral—i me anticipo a declararlo, porque no quiero colocarme en situación antipática—me opondré a la discusión de aquellos proyectos cuyo debate pueda quitar tiempo a los incidentes.

El señor **Aldunate** (Presidente).—La Mesa ha tomado como sistema el de proponer, inmediatamente despues de la cuenta, que se traten sobre tabla los asuntos pendientes de la consideración del Senado, que son de carácter sencillo i que no han de dar lugar a debate. En caso de que un señor Senador se oponga a la medida o si el negocio da lugar a algun debate algo prolongado, la Mesa retira su indicación, bastando para ello la insinuación de cualquier Senador.

Así, en el presente caso, basta la insinuación que ha hecho el honorable Senador por Curicó para que no tenga lugar la indicación que habia hecho la Mesa.

Si la Cámara acepta este procedimiento, se seguirá observando en lo sucesivo, pues él facilita considerablemente la tramitación de los asuntos, i al mismo tiempo resguarda el derecho de promover incidentes en la primera hora.

Aprovecho esta oportunidad para manifestar a la Cámara que los negocios de que se da cuenta quedan en situación incierta cuando no se hace indicación para que sean agregados a la tabla o para que pasen a Comisión, porque segun el Reglamento, es menester que se formule indicación en uno u otro sentido i que ésta sea aprobada para que se les dé algunas de esas tramitaciones.

El señor **Lazcano**.—Por mi parte, considero la situacion reglamentaria en forma distinta que el señor Presidente.

Todos los negocios que están en estado de tabla deben figurar en tabla, porque el trámite de Comision no es obligatorio en esta Cámara, segun el Reglamento. Es por eso que es menester que se formule indicacion i que el Senado acuerde ese trámite para que un asunto sea enviado a Comision.

La situacion incierta a que acaba de referirse el señor Presidente en que quedan los asuntos de que se da cuenta cuando no son agregados a la tabla ni enviados a Comision, no lo es, en realidad, porque la Mesa tiene facultad para agregar a la tabla todos los proyectos que han quedado para tabla.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Desearia aclarar un poco las ideas sobre este punto.

Los asuntos de que se da cuenta quedan para la tabla, pero no son agregados a la tabla, pues, para que lo sean, es necesario que algun señor Senador haga indicacion en ese sentido; de otra manera quedan en la situacion incierta a que me referia hace un momento.

El señor **Lazcano**.—Me ha comprendido mal el señor Presidente.

Yo no he dicho que los asuntos ingresados pasan de hecho a ocupar un lugar en la tabla, porque ésta la forma la Cámara misma; como se ha dicho muchas veces, la Cámara es dueña de formar su tabla, i esta es la práctica de todos los Parlamentos.

Quiero dejar constancia de esto, porque no seria posible pretender que todos los asuntos que ingresan al Senado quedaran de hecho agregados a la tabla.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Me alegro de la aclaracion que ha hecho el honorable Senador en cuanto a que los asuntos de que se da cuenta no quedan en tabla, sino para tabla, i entónces pueden los señores Senadores o la Mesa pedir en cada caso que se agreguen a la tabla.

Celebro, pues, estar de acuerdo con el honorable Senador por Curicó acerca de este punto.

El señor **Walker Martínez**.— Por mi parte, hago indicacion para que se acuerde discutir este proyecto en el tiempo sobrante de la primera hora.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Si no hai inconveniente, se procederá en la forma que indica el honorable Senador.

Queda así acordado.

Peticion de datos.—Ferrocarril de Lebu a Los Sauces

El señor **Claro Solar**.—La lei número 2,137 concedió permiso a un particular para construir un ferrocarril de Lebu a Los Sauces, i le concedió al mismo tiempo, i durante veinte años, la garantía de cinco por ciento sobre el costo de la obra con un minimum de cuatro millones de pesos, oro de dieciocho peniques, para la primera seccion i de siete millones cien mil pesos de la misma moneda para la segunda.

Esa lei, que fué promulgada el 29 de octubre de 1908, fijó el plazo de un año para la presentacion de los planos, el de dos para la iniciacion de los trabajos i el de cinco para la terminacion de la obra.

Yo desearia que el Senado tuviera conocimiento de los antecedentes que existan en el Ministerio de Industria i Obras Públicas respecto de este ferrocarril, porque, dado el tiempo trascurrido i la situacion que se va a crear al Estado, en caso que se venzan esos plazos, sin que se haya dado cumplimiento a la lei, podrá orijinar un gravámen demasiado pesado para el Erario nacional.

Para mí la situacion de este negocio es hoi perfectamente clara, i creo que ha llegado el momento de declarar la caducidad de la concesion. Si se declara esa caducidad, el Estado tomaria a su cargo las obras en las condiciones que determina la lei; miéntras que, si se permite al concesionario llevar a cabo las obras fuera de los términos de la lei, se producirian dificultades seguramente para hacer ingresar a la red ferroviaria del Estado esta linea, que es de importancia capital para aquella rejion.

Ruego, pues, a la Mesa que a mi nombre se sirva dirigir oficio al Ministerio de Industria i Obras Públicas, pidiendo que se sirva remitir al Senado todos los antecedentes que haya en ese Departamento respecto del cumplimiento de esta lei, incluso el informe que ha debido mandar el interventor que, en conformidad al artículo 10 de la lei, tiene el Presidente de la República facultad para nombrar.

Me permito dar estos detalles, a fin de que el señor Ministro se dé cuenta del alcance de esta peticion.

Actualidad política i administrativa

El señor **Ochagavía**.—Los debates producidos en esta Cámara, con motivo de la

situacion de la Hacienda Pública i del resultado de la administracion de los ferrocarriles del Estado, me han sugerido algunas reflexiones que creo oportuno manifestar al Honorable Senado.

Ante la falta de éxito que se nota en los diversos servicios de la Nacion, yo me pregunto, señor Presidente, si ese mal resultado no obedecerá a una misma causa jeneral que es comun a todos ellos.

Estamos acostumbrados a hablar con complacencia de nuestras antiguas administraciones públicas; ellas libraron al pais de la anarquía, cimentaron el orden i con un espíritu en que se mostraban todas las virtudes cívicas, echaron las bases de esta Nacion que tan hermosas pruebas ha dado de su fuerza en la paz i en la guerra.

El Gobierno, encabezado por el Presidente, que nombraba libremente sus Ministros, des pues de asegurar el orden i la responsabilidad de la Nacion, podia consagrar su poderoso esfuerzo a formar, vijilar e impulsar con mano segura cada uno de los servicios públicos, desde la instruccion pública hasta las obras de progreso material, desde la colonizacion de nuestro territorio hasta el buen cuidado de nuestra Hacienda manejada con la mas escrupulosa delicadeza.

Tal es el concepto que nos ha quedado de nuestros antiguos gobiernos, fuertes, libres, responsables, capaces de satisfacer todos los anhelos de bien jeneral que les inspirara una opinion pública que ha sido i será siempre respetada entre nosotros.

Despues el Gobierno ha pasado a manos de las combinaciones de partidos que tienen la mayoría en el Congreso, las que disponen de la distribucion de carteras i a veces hasta designan Ministros.

Con esto se ha relegado a segundo término la accion del primer mandatario de la Nacion que, por la permanencia de su cargo i por su propia responsabilidad personal, debia ser el árbitro del bien jeneral en medio de las luchas de las clases de la sociedad.

En vez de la concepcion madura i coordinada de los intereses públicos que él podia aportar al Gobierno, hoy prevalece el servicio de los intereses de la combinacion recién formada que debe su oríjen al deseo de tomar el poder i que en su ejercicio tiene como principal objetivo su mantenimiento en él.

Los Ministros son delegados de los partidos para llenar esta principal mision i deben procurar el provecho político electoral de su propio partido en la distribucion de las influen-

cias de Gobierno i particularmente en los de la cartera que desempeñan.

Los miembros del Congreso que forman en la mayoría i aun los que no pertenecen a ella, en cuanto pueden obstaculizar i detener la marcha del Ministerio, ejercen una influencia a la que con suma dificultad pueden sustraerse los Ministros, en todos los actos de Gobierno, creacion i provision de empleos, determinacion de obras, contratos de ellas i su modificacion.

A su vez, los electores influyentes, propietarios, industriales, profesionales o simples dueños de garitos, tienen fuerza para determinar la voluntad de los miembros del Congreso, cuya reeleccion tienen en sus manos i así los actos de Gobierno, en que se comprometen los fondos de la Nacion en costosas obras o servicios i el modo cómo se han de cumplir las leyes, dependen en un número increíble de casos de la imposicion de un interes particular bastante hábil i atrevido.

A la razon de Estado, concebida por un mandatario responsable, hemos sustituido la del provecho particular de los partidos, de los congresales i el de sus electores, amparados todos por una completa irresponsabilidad.

El trabajo político, subterráneo, silencioso, no cesa un momento para formar en cada circunscripcion electoral una fortaleza para el partido o el representante que la construye, hasta que el ardor del esfuerzo produce el choque entre los aliados i el derrumbe de la situacion política. Por desgracia, esto es muy frecuente i solo termina con una nueva combinacion con su séquito de nuevos empeños i gastos públicos.

De ahí ha venido ese crecimiento de los presupuestos que no se puede contener dentro de los límites de unos ingresos fiscales, los mas considerables que tenga nacion alguna en proporcion a su poblacion.

Ni se ve quién pueda contener tal exceso de derroche.

La accion del Presidente de la República ha sido aniquilada, pues solo puede obrar segun nuestra Constitucion mediante el concurso de los Ministros de Estado i éstos son los representantes del Congreso, que dependen en la duracion de sus funciones de la voluntad de las Cámaras.

Al sistema ideado por nuestra Constitucion de dos Poderes Públicos que se supervijilen i se contienen recíprocamente dentro de su esfera de accion, hemos sustituido el de un poder absoluto, sin freno ni límite de ninguna especie, armado de la irresponsabilidad del auónimo i dotado de una inconsistencia capaz

de arruinar i destruir la colectividad de mejor naturaleza.

Yo creo que si a una sociedad de negocios cualquiera se le sometiera a los cambios de direccion que nosotros tenemos adoptado para nuestra nacion, no habria empresa que resistiera a tal tratamiento, i no se ve por qué los asuntos del Estado, mas vastos i complicados que los particulares, pudieran tener mejor suerte.

Como he dicho, señor Presidente, el poder de la mayoría del Congreso que no puede ser controlado por el Ejecutivo que ella misma constituye, ni poder alguno del Estado, resulta un poder absoluto, forma de Gobierno contraria a los principios que vemos en uso en los países mas adelantados que buscan en el equilibrio de los Poderes Públicos la garantía contra el abuso de cualquiera de ellos.

Mas, ese carácter de poder absoluto, de la mayoría del Congreso no llega a constituir en una entidad capaz de desempeñar el Poder Ejecutivo. No puede encontrarse en el seno de una colectividad la unidad de pensamiento, de voluntad, de tiempo que requieren la ejecucion de los servicios públicos. Un tal sistema de administracion coloca a los intereses jenerales en una situacion desventajosa frente a los intereses particulares que están en pugna constantemente con ellos.

Puede una corporacion dictar sabias leyes, trazar buenos rumbos para la administracion; pero el Poder Ejecutivo no gana sino que embaraza i pierde su oportunidad para obrar, con la consulta a un gran número de voluntades para producir sus actos.

Como he dicho, señor Presidente, este mal se agrava cuando el conjunto de voluntades que ejerce el Poder Ejecutivo está informado en todos sus actos por la necesidad de conservar el poder, de hacer política i sube de punto cuando a impulsos de los intereses encontrados de esa política, las situaciones de Gobierno se desmoronan constantemente.

Sin detenerme mas, señor Presidente, en estas consideraciones, cabe el contemplar el punto a que nos hace llegar ya nuestro sistema de Gobierno.

Hace poco, hemos hecho un estudio del estado de la Hacienda Pública. No necesito estenderme mucho en esto.

El ejercicio del año pasado hubo de saldarse con cincuenta i cinco millones tomados de fondos afectos a la conversion metálica i con un millon doscientas mil libras, mas o ménos, veinticinco millones de pesos, destinados a obras públicas contratadas. El año actual se estima que dejará por sí solo, sin contar con los

atrasos anteriores, un déficit de unos veinte millones i ya para el entrante se estima que el déficit será el doble de esa cantidad.

Los remedios que se proponen a esta situacion no consisten en depurar los presupuestos de los gastos indebidos, porque para eso se necesitaria una autoridad como no la tenemos, esos remedios son supresion de obras públicas i aumento de contribuciones, que ya no salen de la fuente gratuita del salitre sino de las espaldas de una nacion que es rica i que atraviesa un período de crisis prolongado i profundo.

Tiene el Estado el compromiso de retirar su papel-moneda cuyas fluctuaciones de valor son motivadas, en primer lugar, por no decir únicamente, por la falta de discrecion en los gastos públicos. Esta baja del valor de la moneda importa ya una contribucion de un ciento por ciento sobre los haberes nacionales, i nada se hace ni se ve que dentro de nuestro régimen de Gobierno se pueda hacer para dar valor i fijeza a la moneda que es la medida de la fortuna i recursos de todos.

En una de las últimas sesiones, señor Presidente, hemos estado a punto de aprobar en jeneral el proyecto de reorganizacion de los ferrocarriles con todos los adornos de la literatura legislativa. Parece que en los ánimos se notaba una cierta falta de fe en la eficacia del referido proyecto, Era solo una lei lo que se necesitaba? o ¿hacia falta tambien el Gobierno para hacerla cumplir?

El honorable Senador por Santiago, señor Valdes Vergara, nos ha hablado de la necesidad de dar autonomía a la Empresa de los ferrocarriles para que pueda marchar libre de las trabas de la política.

Todavía queda en el espíritu la duda de si habrá un Gobierno capaz de representar los intereses jenerales frente a frente a la compañía que se hubiera de formar para hacer un buen negocio con los ferrocarriles? Mientras tanto, parece que se abre camino la idea de elaborar un nuevo proyecto.

No quiero, señor Presidente, hacer la relacion de la necesidad que tenemos de Gobierno en cada uno de los servicios, sea para dar una mayor eficacia a la accion de nuestra Cancillería, sea para amoldar nuestros servicios de instruccion que parece conservar los rumbos de hace cincuenta años a las necesidades del dia, sea hablando de una manera jeneral, para cumplir la mision primordial del Gobierno de ser respetado i hacer respetar el derecho de todos.

La advertencia que nos hace el Erario Nacional con la elocuencia de los números no es

sino la repeticion del fracaso que ha experimentado constantemente nuestra accion fiscal en cada uno de los negocios en que ha intervenido, desde la construccion del ferrocarril de Arica a La Paz para el sur, fracasos que significaban muchos millones de pesos, que son la consecuencia necesaria de la inestabilidad de nuestros Ministerios.

Mas, esta advertencia que se refiere al estado de los fondos de la Nacion, tiene un carácter particular: puede una persona dotada de grandes bienes de fortuna, abandonar el cuidado de los negocios i llevar la vida que le agrada; pero cuando sus lapidaciones le han mostrado ya el fondo de su caja, fuerza es que cambie su línea de conducta.

De tiempo atras, conjuicio i reflexion venimos dictando leyes para contener los gastos de la Nacion dentro de sus entradas.

La última de estas leyes, de agosto del año pasado, prescribe que al formarse el presupuesto de gastos se asigne una cuota de las entradas de la Nacion a cada Ministerio, de la cual éste no podrá excederse. La disposicion es perfectamente justa i terminante. Hace dos dias el señor Ministro de Industria nos ha manifestado con hidalga franqueza que él no puede atender a los gastos de su reparticion con la cuota de entradas que se le ha asignado i que tendrá que excederse de ella en varios millones. La lei va a quedar en el papel.

Sabemos que lo propio pasa con la de presupuestos, pues se gasta la cantidad asignada para atender un servicio durante el año en los primeros meses de él i se solicita despues suplemento para los meses restantes. No son, pues, leyes las que faltan. Lo que falta es cumplir las que hai. Lo que falta es una autoridad capaz de llenar este cometido.

J aquí debo decir que yo no temo, señor Presidente, que, por procurarnos este elemento indispensable a toda sociedad, vayan a correr peligro nuestras instituciones, ni la libertad electoral, que les sirve de base.

Los Estados Unidos de Norte-América tienen un Gobierno estable i la existencia de este no entraba la libre accion de los partidos que se suceden en el poder segun la fuerza con que cuentan en la opinion.

Acabamos de tener entre nosotros la visita de un ciudadano de esa nacion que, por el puesto que ocupaba, por la política que en él desarrolló, hasta por su profesion militar i su aficion a las aventuras, estaba indicado para haber abusado de las influencias i puestos de Gobierno para asegurar su reeleccion. Sin embargo, él fué vencido por un profesor de

Universidad en ese pais en que los Ministerios no cambian.

Nosotros, con ser un pueblo pequeño al lado de aquél, tenemos mas que en las elocuentes lecciones que recuerda nuestra historia, en las condiciones de raza, de clima i de trabajo con que la Providencia ha querido dotarnos, un motivo de confianza para afrontar con tranquilidad los problemas que nos reserva el porvenir.

Yo creo, señor Presidente, que, así como ántes, hoy debemos llenar con resolucion la necesidad del dia, i ésta, a mi modo de ver, es adoptar las medidas legislativas que deben dar a la autoridad la fuerza indispensable para procurar el bienestar i prosperidad de la Nacion.

Peticion de antecedentes

El señor **Echenique**.—Los contratos celebrados por el Gobierno con instituciones bancarias alemanas i norte-americanas vencen—si no estoy equivocado—a fines del presente año, i como para desahuciarlos hai que dar aviso a las respectivas instituciones en el curso del presente mes, ruego a la Mesa que, a mi nombre, se sirva dirigir oficio al Ministerio de Hacienda, pidiendo una copia de estos contratos.

El señor **Walker Martínez**.—Están publicados en un folleto que tengo a la mano, señor Senador.

El señor **Echenique**.—Entonces no he dicho nada, señor Presidente.

Preferencia

El señor **Guarello**.—Está ya informado por la Comision de Hacienda el proyecto de la Cámara de Diputados sobre creacion de una Caja de Crédito Prendario i Montepío Fiscal.

Me permito rogar al Senado que tenga a bien dedicar a la discusion de este proyecto el tiempo sobrante de la primera hora de la sesion de mañana.

Hago esta indicacion con la anticipacion debida para que los señores Senadores se impongan del proyecto i no haya así dificultad para su despacho.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Terminados los incidentes.

Se van a votar las indicaciones formuladas.

El señor **Secretario**.—Indicacion del señor Senador por Aconcagua, para pedir los antecedentes relativos a la concesion para construir el ferrocarril de Lebu a Los Sauces.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se dirigirá el oficio en la forma acostumbrada.

El señor **Secretario**.—Indicacion del señor Guarallo, para que en el tiempo sobrante de la primera hora de la sesion de mañana, se trate del proyecto sobre Caja de Crédito Popular.

Tácitamente se dió por aprobada esta indicacion.

Oficiales mayores del Ejército

El señor **Aldunate** (Presidente).—Corresponde ocuparse de las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados en el proyecto sobre retiro de oficiales mayores.

El señor **Secretario**.—El oficio de la Cámara de Diputados dice:

«Santiago, 10 de diciembre de 1913.—El proyecto de lei remitido por el Honorable Senado, que sustituye el artículo 64 de la lei número 2,644 de 23 de febrero de 1912 por otro, ha sido aprobado por la Cámara de Diputados con las siguientes modificaciones:

Se ha sustituido la frase inicial del inciso 2.º del artículo único del proyecto, i que dice: «Artículo 64. Los oficiales mayores tienen derecho al retiro, etc.», por esta otra: «Artículo 64. Los oficiales mayores del Ejército tienen derecho al retiro, etc.», i

Se ha suprimido el inciso, final del artículo, que dice:

«La pension de retiro de los oficiales mayores será la que corresponda al empleo que sirvan segun la equiparacion hecha en el artículo 2.º de esta lei i se fijará con arreglo a lo establecido en el inciso 1.º del artículo 11 de la lei número 2,064, de 13 de setiembre de 1907.»

Lo que tengo la honra de decir a V. E., en respuesta a su oficio número 977, de fecha 9 de diciembre de 1912.

Acompaño los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.—**JULIO PUGA BORNE.**
—**Alejandro Errázuriz**, pro-Secretario.

El proyecto del Senado decia:

«Artículo único.—Sustitúyese el artículo 64 de la lei número 2,644, de 23 de febrero de 1912, por el siguiente:

«Art. 64. Los oficiales mayores tienen derecho al retiro temporal o absoluto que para los oficiales de guerra señala la lei número 2,046, de 13 de setiembre de 1907; pero el retiro por razon de edad no tendrá lugar sino cuando el oficial mayor cumpla la edad determinada para un cargo superior en dos grados a aquel a que su empleo se halle equiparado por la lei; i solo será obligatorio tres años

despues de haberla cumplido, quedando en lo demas sometido a las leyes i reglamentos que rijen al Ejército.

La pension de retiro de los oficiales mayores será la que corresponda al empleo que sirvan segun la equiparacion hecha en el artículo 2.º de esta lei i se fijará con arreglo a lo establecido en el inciso 1.º del artículo 11 de la lei número 2,046, de 13 de setiembre de 1907.»

Las modificaciones consisten en agregar, en el inciso 1.º las palabras «del Ejército» despues de la frase «los oficiales mayores», i en su primir el inciso final del proyecto aprobado por el Senado.

El señor **Aldunate** (Presidente).—En discusion las modificaciones.

El señor **Walker Martínez**.—Respecto de la primera modificacion, que consiste en introducir las palabras «del Ejército», pues el proyecto del Senado decia sólo «los oficiales mayores tienen derecho, etc.», se omitieron esas palabras, porque este proyecto sustituye al artículo 64 de la lei de 22 de febrero de 1912, i como aquella lei venia hablando de los oficiales «del Ejército» no tenia para qué repetir en cada artículo las palabras «del Ejército.»

Pero, podria tener un significado la redaccion en la forma que le dió esta Cámara. Como esta disposicion es comun al Ejército i a la Armada, si al dia siguiente se hubiera despachado una lei de retiro forzoso para la Armada, que hoi dia no tenemos, habria comprendido esta disposicion tambien a los oficiales de la Armada: Pero, agregando la designacion «del Ejército», no habria afectado a los oficiales mayores de la Armada.

Sin embargo, como no tenemos lei de retiro forzoso para la Armada, cuando dictemos esa lei será el caso de poner en ella una prescripcion análoga.

Yo ruego pues a la Cámara que acepte esta modificacion.

Llamo tambien la atencion a que en el inciso último se cita la lei número 2,064 en vez de la lei número 2,046, que citaba el proyecto aprobado por el Senado. Esta disposicion es la que rebaja al setenta i cinco por ciento la pension de retiro.

El proyecto que presentamos en union con el honorable señor Búrgos se limitaba a hablar de dos grados, lo que era ya una gran diferencia. Se agregó aquí en el Senado que el retiro se decretara con el setenta i cinco por ciento del sueldo. La Cámara de Diputados ha resistido durante un año esta disposicion; la ha aceptado por fin atenuándola, esto

es, rechazando la segunda restriccion. Limitémoslos entónces a la primera.

Sé que en este año se han retirado mas de sesenta oficiales, muchos de ellos jóvenes, capaces de trabajar, i a los cuales la lei misma les habria permitido permanecer mas tiempo en el servicio. Se han retirado porque les ha llegado el límite de edad.

Miéntras mas se demore el despacho de esta lei, mas perderá el Estado. Entre tanto, si aceptamos la modificacion, haremos buena obra i evitaremos un gasto de ochenta mil pesos anuales que va costando la ejecucion de la lei.

El señor **Echenique**.—Siento estar en desacuerdo con el honorable Senador de Santiago. Yo creo que debemos insistir en que se decrete el retiro con el setenta i cinco por ciento. Es un absurdo estar otorgando los retiros con sueldo íntegro. Este es un error de la lei que debe ser modificado. La regla jeneral es que todo militar se retire con el setenta i cinco por ciento, con escepcion de los inválidos absolutos por accion de guerra, los cuales se retiran con sueldo íntegro; pero no poner tambien que se retiren con sueldo íntegro los que dejan el servicio por causa de edad, porque muchos se retiran en toda la fuerza de la vida. Lo justo seria que se retirasen con el cincuenta por ciento, pero ya que el proyecto fué aprobado en esta forma, rogaria al Senado que insistiera en el setenta i cinco por ciento.

Yo me propongo presentar mui pronto un proyecto para modificar la lei en esta forma, es decir, para que no solo los oficiales mayores sino tambien los de guerra se retiren con el setenta i cinco por ciento. Dejemos el sueldo íntegro para los inválidos, que no son ya capaces de trabajar en otra cosa.

El señor **Búrgos**.—Yo participo un poco de la manera de pensar del señor Senador por Lináres, però las consideraciones que ha hecho valer el señor Senador por Santiago, me inducen a aceptar la no insistencia. Acompaño, como digo, en sus propósitos al señor Senador por Lináres, i si Su Señoría me lo permite, tendré mucho gusto en suscribir el proyecto que va a presentar para modificar la lei.

No insistamos en nuestro primitivo acuerdo para que este proyecto sea lei cuanto ántes, i vamos desde luego a la modificacion de la lei.

El señor **Walker Martínez**.—No comprendo la insistencia que pide el señor Senador por Lináres, dentro de sus mismas ideas. En este caso no estamos dictando una lei de retiro para el Ejército, sino que estamos modi-

ficando la lei de retiro en el sentido de atenuar sus concesiones relativamente a los oficiales mayores.

Su Señoría dice que es injusto que los oficiales de Ejército se retiren con sueldo íntegro, cuando deben retirarse con el setenta i cinco por ciento, no tratándose de heridos en campaña; pero no es este el caso; Su Señoría anuncia un proyecto sobre el particular, pero en este momento no lo estamos discutiendo.

Hoi sucede que los oficiales de guerra i mayores se retiran a veces con sueldo íntegro en una edad mui baja; viene este proyecto a establecer que los oficiales mayores requieren la edad correspondiente a dos grados mas para poder retirarse, es decir, que un cirujano segundo o un veterinario, que se retira a los treinta años, necesitarán tener cuarenta i cinco años para retirarse. De esta manera se disminuyen las ventajas i se atenúan los efectos de la lei en lo que se refiere a estos empleados. Pero sobre esto se quiere agregar ahora que la pension de retiro será sobre el setenta i cinco por ciento del sueldo, es decir, un descuento sobre otro descuento.

Si insistimos en nuestro primitivo acuerdo, dificultamos el despacho del proyecto, porque ya en la otra Cámara se ha querido escluir a los veterinarios del alcance de este proyecto por razon de que sirven la agricultura i conviene fomentar esta profesion, así como tambien se quiso escluir a los contadores, porque hacen servicio en campaña.

Todavía, el mismo señor Ministro de Guerra propuso que en vez de dos grados se aumentase solamente en uno la edad para el retiro.

Si hai diverjencia de opiniones con la otra Cámara, ¿no cree el Senado que por buscar lo mejor vamos a desatender lo bueno, i que seguirán año a año retirándose los oficiales mayores en las mismas condiciones que los de guerra?

Así, pues, si se acepta la modificacion, lo que equivale a establecer el retiro con quince años mas de edad, podrá desde luego obtenerse una economía; pero, si se rechaza, volverá el proyecto a la otra Cámara, i perderemos uno o dos años mas en obtener esta economía.

El señor **Echenique**.—El Senado aprobó dos rebajas. Yo pido que insistamos en las dos.

No tengo el temor de que esto se demore. Ya que estamos en esta situacion de insistencia es conveniente aprovecharla, porque en la Cámara de Diputados no se pueden obstruir los proyectos del Senado que lleguen allí en

esta situacion, pues el Presidente los hace despachar en mui poco tiempo.

Por lo demas, las pensiones de retiro las creo excesivas. Otras veces se han citado ejemplos. Así, un veterinario, que ántes ganaba ciento cincuenta pesos mensuales i que pasó despues a ganar nueve mil pesos anuales, segun la lei de aumento de sueldos, se retiró con una pension de cuatrocientos pesos mensuales, siendo que ántes en servicio activo ganaba solo ciento cincuenta. Los cirujanos tenian un sueldo de tres mil pesos; ahora ganan diez mil i aun doce mil, i se retiran con una pension de seis u ocho mil pesos. Esto es absurdo.

Creo que lo conveniente es insistir en las dos rebajas.

El señor **Claro Solar**.—Yo tuve el honor de hacer indicacion cuando se discutió este proyecto para que se consultase la idea que el Senado aprobó i que tenia por objeto no solo la que acaba de indicarse sino otra de mucha importancia.

Segun la lei de retiro forzoso, el oficial que deba retirarse del Ejército por razon de edad, obtendrá el retiro con la pension correspondiente al empleo inmediatamente superior i con la totalidad del sueldo asignado a ese empleo superior de que no alcanzó a gozar en actividad.

De manera que la indicacion tenia un triple objeto: primero, establecer que el retiro debe postergarse hasta la edad correspondiente a dos grados mas; en seguida no hacerlo obligatorio durante los tres primeros años, sino solo voluntario; i por último, limitar la pension de retiro al número de cuarentavas partes del setenta i cinco por ciento del sueldo de que estuviese gozando el oficial; eso precisamente se les concedia a los oficiales en razon de las disposiciones de este inciso 2.º, que ha suprimido la Cámara de Diputados, el cual hace referencia al artículo 64, que dice así:

«Los oficiales mayores tienen derecho a retiro en los mismos términos que los oficiales de guerra de rango equivalente i quedarán sometidos a las leyes i reglamentos que rijan al Ejército.»

Es cierto que el artículo hace referencia solo al Ejército; pero colocada esta disposicion entre las comunes al Ejército i Armada, es evidente que comprende a las dos instituciones. En la Armada no hai planta fijada por lei; pero en la Cámara de Diputados se está discutiendo un proyecto precisamente para eso, i talvez ahí puede tener cabida una modificacion que tienda a establecer esta disposicion que ahora suprime la otra Cámara.

Si debiera atenerme únicamente al deseo de que se modifiquen estas leyes, que evidentemente han concedido excesivas franquicias a los miembros del Ejército, yo seria de opinion que matuviéramos el acuerdo del Senado; pero votaré porque no se insista, por el temor de que se postergue el proyecto por cualquiera causa, i de que, como dice mui bien el señor Senador por Santiago, por buscar lo mejor perdamos lo bueno.

En verdad, la lei queda trunca, porque va a resultar que los oficiales mayores podrán retirarse con sueldo íntegro, i no con el de su empleo, sino con el inmediatamente superior, en conformidad al artículo 5.º de la lei 2,046.

Esto era lo que tendia a quitar la disposicion aprobada por el Senado casi por unanimidad; pero temo que este proyecto no llegue a ser lei i que perdamos la oportunidad de que siquiera se evite que hoy se esté aplicando la lei de una manera forzada, concediendo retiro a personas que pudiesen prestar mui buenos servicios al Ejército, i aumentando las pensiones a tal punto que se está formando un segundo Ejército de pensionados al lado del activo, Ejército que con el tiempo, si las cosas siguen como van, puede llegar a ser mas numeroso.

Por eso votaré por la no insistencia, sintiendo que se haya hecho esto en la Cámara de Diputados i esperando mejor oportunidad para modificar la lei.

El señor **Valdes Valdes**.—Parece que todos estamos de acuerdo en que es preferible la redaccion dada a este artículo por el Senado a la que le ha dado la Cámara de Diputados, i que el desacuerdo estriba solamente en creer que la insistencia del Senado ocasionaria la demora en el despacho del proyecto por parte de la Cámara de Diputados.

Pues bien, yo estimo que ese peligro no existe porque éste es uno de los pocos casos en que el Reglamento de la Cámara de Diputados es terminante i en que se aplica tal como es. A la letra dice en su artículo 53:

«Los asuntos serán designados i tratados en este órden:

1.º Los que hayan sido devuelto a por Presidente de la República o por el Senado.

2.º Los indicados en la tabla.»

Luego, estos asuntos devueltos por el Presidente de la República o por el Senado, tienen preferencia aun sobre la propia tabla de la misma Cámara. I es natural que, tratándose de asuntos que para ser lei les falta solo una resolucion, tengan preferencia sobre los de-

mas, que aun no se han tratado i que pueden dar lugar a largos debates.

Como este sistema ha funcionado siempre bien i no hai recuerdo de que ningun asunto de esta clase haya ido a encarpetarse, creo que vale la pena de aprovechar la circunstancia para aprobar este artículo tal como el Senado lo despachó, i respecto del cual estamos de acuerdo en que es preferible a la forma que le ha dado la Cámara de Diputados.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Cerrado el debate.

Se va a votar si se aceptan a nó las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados.

El señor **Secretario**.—La primera modificación es la siguiente:

«Se ha sustituido la frase inicial del inciso segundo del artículo único del proyecto, i que dice: «Artículo 64. Los oficiales mayores tienen derecho al retiro, etc.», por esta otra: «Artículo 64. Los oficiales mayores del Ejército tienen derecho al retiro, etc.»

Puesta en votacion la modificación, resultó rechazada por dieciseis votos contra seis, habiéndose abstenido de votar el señor Reyes.

El señor **Aldunate** (Presidente).—En votacion la segunda modificación.

El señor **Secretario**.—Se ha suprimido el inciso final del artículo que dice:

«La pension de retiro de los oficiales mayores será la que corresponda al empleo que sirvan segun la equiparacion hecha en el artículo 2.º de esta lei i se fijará con arreglo a lo establecido en el inciso primero del artículo 11 de la lei número 2,064, de 13 de setiembre de 1907.»

Puesta en votacion la modificación, resultó rechazada por diecisiete votos contra cinco, habiéndose abstenido de votar el señor Reyes.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Habiendo llegado la hora, se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Reorganizacion de los ferrocarriles

El señor **Aldunate** (Presidente).—Continúa la sesion.

Puede seguir haciendo uso de la palabra el honorable Senador por Cautin, señor Salinas, en el debate sobre reorganizacion de los ferrocarriles.

El señor **Salinas**.—Voi a decir mi última palabra en este debate, que llega ya a su término.

Debo tambien una respuesta al señor Senador por Malleco, que me ha hecho el honor de dedicarme especialmente las observaciones desarrolladas por Su Señoría en la última sesion.

Ante todo creo conveniente rectificar al señor Senador en un punto que es interesante para la justa apreciacion del debate.

Su Señoría principió su discurso con las siguientes palabras:

«Voi a hablar del arrendamiento de los ferrocarriles i deseo dejar bien en claro que mis observaciones no se referirán a lo que ha dicho el honorable Senador de Curicó, porque él se ha limitado a pedir a la Cámara que nombre una Comision que estudie estos asuntos, pera si me referiré al honorable Senador señor Salinas, que ha pedido francamente el arrendamiento de los ferrocarriles.»

Cualesquiera que haya leído este párrafo se habrá imaginado que mi posicion en este debate ha sido completamente aislada; que yo he estado predicando en desierto en favor del arrendamiento, i solo del arrendamiento; que el señor Lazcano se ha limitado a pedir el estudio del problema por parte de una Comision parlamentaria, sin manifestar interes por una solucion práctica; i que ningun otro Senador ha intervenido en el debate.

Creo necesario aclarar este punto, porque las palabras del señor Senador no presentan con exactitud la situacion del debate ni su verdadera importancia i alcance.

El que habla, al tratar en la discusion jeneral de los presupuestos de las causas de nuestras perturbaciones financieras, señaló como la principal de ellas la desastrosa administracion de los Ferrocarriles del Estado, i manifestó, de acuerdo con las ideas que espuso como Ministro de Hacienda en la memoria correspondiente al año 1909, la conveniencia de entrear nuestras líneas a la explotacion particular, sea en la forma de arrendamiento, sea en la de administracion cointeresada, como la adoptada por el Brasil.

El honorable Senador de Curicó espuso en seguida ideas análogas, consecuente a su vez con las opiniones que espresó en esta Cámara el año 1906, al dar su voto al proyecto de acuerdo del honorable señor Cifuentes, proyecto que encomendaba al Gobierno el estudio de la cuestion neta del arrendamiento i que mereció la aprobacion del Senado por una considerable mayoría.

Hizo mas el honorable señor Lazcano. En

la discusion del proyecto de la reorganizacion de los ferrocarriles, formuló indicacion con el objeto de recomendar al Ejecutivo el estudio de la materia, ya sea en la forma del arrendamiento ya en otra que retire al Estado la administracion de los ferrocarriles.

Por mi parte, no he presentado indicacion alguna. Me he limitado a manifestar mi completa aceptacion a la del honorable señor Lazcano, pero, atribuyéndole todo el alcance que ella tiene.

Su espíritu no ha sido, por cierto, que aprobemos inmediatamente el proyecto de la otra Cámara para quedarnos en seguida esperando a que el Gobierno estudie las nuevas ideas propuestas.

Eso habria importado resolver primero, rechazando esas ideas, i estudiar despues si se las aceptaba.

Nó, señor; el espíritu del proyecto ha sido el de que no se proceda a la reorganizacion definitiva sin tener a la vista ese estudio que versaria sobre el fondo mismo de la cuestion.

Trabado el debate sobre estos tópicos, se ha hecho el proceso de la administracion de los ferrocarriles del Estado, considerándola, tanto desde el punto de vista industrial como en su aspecto financiero, tanto en las causas de la reorganizacion, como en los medios de corregirla.

Han tomado parte en la discusion varios señores Senadores, ilustrando el asunto con grande acopio de datos. Ademas del señor Lazcano i del que habla, los señores Valdes Vergara, Urrejola, Yáñez i Walker Martínez han manifestado ideas contrarias a la administracion directa de los ferrocarriles por el Estado, prefiriendo unos el arrendamiento, otros la administracion interesada, otros la autonomia.

Solo un señor Senador, el honorable señor Búlnes, se ha pronunciado con entusiasmo en favor del mantenimiento de la administracion fiscal.

Es esta la situacion real, es este el alcance del presente debate.

Si algun Senador ha ocupado en él una posicion singular, ese Senador no es el que habla.

El honorable señor Búlnes ha traído un nuevo argumento en favor de la administracion fiscal.

Su Señoría se ha pronunciado en contra de la estadística como elemento útil de informacion.

Nos ha dicho que la comparacion de nues-

tras líneas con las europeas es engañosa, porque estas empresas invierten capitales enormes en el establecimiento de sus líneas, a fin de colocarlas en condiciones de hacer una explotacion económica, mientras que las nuestras han costado la mitad, la tercera o cuarta parte, i por consiguiente no están habilitadas para hacer un trasporte productivo.

I para probar sus afirmaciones ¿qué ha hecho el señor Senador?

Acudir al mismo medio de informacion que rechaza en nosotros; es decir, a la estadística.

Nos ha traído los costos kilométricos siguientes, tomados de la Revista Jeneral de Ferrocarriles:

Alemania	365,941
Suiza	378,086
Francia.....	454,602
Italia.....	404,024
Bélgica.....	590,414
Inglaterra.....	870,112

Entre tanto, ha dicho Su Señoría, el costo kilométrico de nuestras líneas no excede de doscientos cincuenta mil francos.

La estadística, utilizada de esta manera, justifica el dicho de Bismark, recordado por el señor Senador: «Falso como la estadística».

El señor Búlnes ha tomado para su comparacion los países del mundo en que el costo kilométrico es mas caro; pero ha desechado todos aquellos en que esté factor tiene alguna semejanza con el nuestro, aun cuando sus ferrocarriles estén perfectamente instalados i servidos.

Así, por ejemplo, ha silenciado Su Señoría el costo kilométrico de los siguientes países:

Estados Unidos.....	240,897
Hungría.....	213,554
Nueva Gales del Sur.....	212,844
Argentina	184,965
Canadá.....	170,849
Nueva Zelanda.....	166,312
Suecia.....	164,386
Brasil (Central).....	142,600

Todos estos costos kilométricos son inferiores al que segun Su Señoría tienen los ferrocarriles del Estado de Chile; i estoi cierto, sin embargo, de que nadie se atreverá a sostener que los ferrocarriles de Estados Unidos estén peor instalados que los ferrocarriles chilenos. El señor Walker Martínez nos lo ha dicho i todo el mundo lo sabe, son los mejores del universo.

Los ferrocarriles de Suecia, Canadá i Australia son tambien de los mejores instalados. Su costo no alcanza a doscientos mil francos.

Las líneas arjentinas tienen un costo de ciento ochenta i cuatro mil novecientos sesenta i cinco francos i las del Brasil, ciento cuarenta i dos mil seiscientos francos.

Pues bien, todos estos ferrocarriles, a pesar de su moderado capital de establecimiento, son administrados con economía i dan resultados mui favorables.

¿Cuál es entónces la esplicacion de estas enormes diferencias?

Esa esplicacion la da la misma Revista de la cual tomó sus datos el honorable Senador i Su Señoría habria podido conocerla si se hubiera tomado la molestia de dar vuelta la hoja de la misma página citada.

Dice la Revista:

«Si se quiere tener una idea de conjunto del capital correspondiente a los gastos de establecimiento de la red férrea mundial, conviene desde luego poner aparte los ferrocarriles de Europa, cuyo precio de costo es por término medio mas elevado que en los demas continentes, a consecuencia de la mayor carestía de los terrenos i del mayor precio del equipo. Estos gastos de establecimiento pueden avaluarse por término medio así:

En Europa	396,230 francos
En otras partes del mundo..	212,500 »

Está claro: Inglaterra, Francia, Béljica, Suiza, Alemania e Italia son los países de población mas densa i, en donde, por esta circunstancia, el valor de la tierra es mas caro. Se sabe tambien que el equipo americano es mucho mas barato que el europeo.

Pues bien, el señor Senador hizo todo lo contrario de lo aconsejado por la Revista. Para hacer una comparacion con nuestros ferrocarriles, solo tomó los datos máximos de Europa, que no nos son aplicables i, prescindíó del dato medio de los demas continentes, que es precisamente el que nos corresponde.

Pero si hubiera tomado esta última base, habria visto que el costo kilométrico de nuestros ferrocarriles es superior al término medio de los demas continentes. Nuestra Red Central tiene una estension de dos mil setenta i cinco kilómetros, i su costo de establecimiento es de cuatrocientos noventa i seis millones quinientos veinte mil sesenta francos, correspondiendo a cada kilómetro doscientos treinta i nueve mil doscientos ochenta i siete francos, cifra un poco inferior a la calculada por

el señor Búlnes; pero mas alta que aquel término medio.

Si hacemos la comparacion con otros países americanos veremos que el costo de los ferrocarriles chilenos es superior al de Arjentina i Brasil en un treinta por ciento i un sesenta i cinco por ciento respectivamente.

Por consiguiente, este nuevo argumento traído por el honorable Senador, este nuevo mundo que parecia habernos descubierto, es solo un nuevo desengaño. Se deduce de él una observacion mas en contra de la administracion de los ferrocarriles. Resulta, en efecto, que las líneas europeas, a pesar de estar gravadas con un capital de establecimiento superior en dos, tres i cuatro veces al nuestro, hacen sus gastos de explotacion, sirven sus deudas en amortizacion e intereses i obtienen todavia una utilidad líquida; miéntras que nuestras líneas con un capital mui inferior, ni obtienen utilidades, ni sirven sus deudas, ni cubren siquiera sus gastos de explotacion.

Igual fenómeno se observa en las líneas particulares del Brasil i de la Arjentina, cuyo costo kilométrico es inferior al nuestro, i que según el criterio del honorable Senador, debieran dar resultados mas ruinosos que en Chile.

Todo lo cual conduce a creer que el capital de establecimiento de las líneas chilenas es suficiente i que, como lo dijo el honorable señor Valdes Vergara, una buena administracion habria dado lo necesario para perfeccionar paulatinamente las instalaciones i mantener las vias en buen estado.

El honorable Senador por Santiago demostró ya, a la vista de los balances de algunas compañías arjentinas, hechos salientes que ponen de relieve con una evidencia abrumadora, que la causa de nuestro desastre ferroviario no está en la falta de entradas, sino en el exceso de gastos en todos los detalles del servicio.

Yo voi a agregar otros datos que concurren a la misma demostracion.

Tengo a la mano un cuadro formado por un distinguido injeniero que presenta los factores de la administracion de las líneas particulares chilenas en comparacion con la de los ferrocarriles del Estado en 1910.

Resulta de este cuadro que la entrada kilométrica del ferrocarril de Antofagasta i la entrada kilométrica de la Empresa de los ferrocarriles del Estado fueron casi idénticas, catorce mil trescientos treinta i dos pesos oro para la primera i catorce mil trescientos treinta i uno pesos oro para la segunda.

Entre tanto, el gasto kilométrico fué en la

compañía de Antofagasta de siete mil trescientos pesos, mientras que el mismo factor en los ferrocarriles del Estado alcanzó a dieciséis mil seiscientos pesos.

Estos datos comprueban el hecho de que los resultados de la administración fiscal se deben al exceso de gastos.

Los demás factores confirman aseveración.

Así por ejemplo, en el tráfico gastó la Compañía un 14.1 por ciento i el Estado un 24.9 por ciento, dato que significa mayor consumo de materiales i de personal.

Hai un factor en que aparece la Compañía con una cifra mas alta que los ferrocarriles del Estado; en la conservación de la vía gastó aquella un 26.9 por ciento, mientras que el Estado solo gastó un 13 por ciento, pero este dato implica mejor servicio en aquella que en ésta.

En vista del mayor gasto de conservación que hace la Compañía de Antofagasta, era de creer que tuvo a su servicio mayor personal de obreros; pero la verdad es todo lo contrario. La Compañía ocupó 3.60 hombres por kilómetro i el Estado 9.6 por kilómetro, lo cual manifiesta que en nuestras líneas hai un exceso considerable de personal. Hechos bien conocidos comprueban esta afirmación. Voy a citar uno solo.

Entre ese personal de nueve hombres por kilómetro, figuran individuos que no prestan sus servicios, ni en la vía de nuestros ferrocarriles, ni en los talleres de la maestranza, ni en las oficinas del servicio burocrático, sino en la prensa.

Tal como suena: en la prensa. Hai personas que perciben sueldo como empleados de los ferrocarriles, i que ejercen públicamente, a vista i presencia nuestra, el cargo de repórter de tal o cual diario dedicándole todas las horas del día.

Naturalmente, estos señores, son convencidos partidarios del régimen de administración fiscal, pues ellos saben muy bien que desde el mismo instante en que se gobiernen los ferrocarriles con el criterio que aplicaría una empresa industrial, todos los zánganos de la gran colmena serán puestos en la calle.

I por eso han salido a la palestra para combatir, en artículos satíricos, a los Senadores que condenan la administración fiscal i para predigar sus desinteresados aplausos al honorable señor Búlnes que ha levantado su voz en pro de la subsistencia del régimen actual.

Su Señoría ha sido parco en argumentos en favor de la gestión fiscal; pero ha sido fecundo en el ataque a la administración particular. Nos ha presentado a las compañías

particulares como un elemento de corrupción, una especie de pulpo de mil tentáculos que malea a los Poderes Públicos i desvía sus resoluciones del verdadero interés nacional.

I nos ha citado algunos hechos.

En Francia casi la totalidad de los Senadores i Diputados de la región servida por las líneas del Gran Oeste, se opuso al rescate de estas líneas propuestas por el Gobierno.

En Italia, las comisiones parlamentarias se pronunciaron en contra de la explotación de los ferrocarriles por cuenta del Estado.

En Holanda se ha producido recientemente un hecho análogo. Comisiones parlamentarias i Congreso rechazaron la idea de devolver al Estado la administración de sus líneas, que actualmente están arrendadas a compañías particulares.

¿Qué observación ha deducido Su Señoría de estos hechos? ¿Que ellos demuestran los inconvenientes del régimen de administración de los ferrocarriles por el Estado, ya que ese régimen encontró resistencia tan enérgica en las corporaciones parlamentarias de Francia, Italia i Bélgica? No, señor Presidente. La consecuencia deducida por el señor Senador Senador de Malleco es que las compañías particulares, interesadas en conservar sus empresas, ejercieron presión corruptora sobre los miembros de los parlamentos de esos tres países.

Yo oí con verdadero estupor las palabras del honorable señor Búlnes, porque ellas son ofensivas para las instituciones parlamentarias de tres pueblos cultos, con las cuales cultivamos buenas relaciones de amistad.

Nada quedará de esas observaciones de Su Señoría como elemento de prueba en favor de la tesis de la corrupción universal, porque Su Señoría no las ha probado ni podrá probarlas; pero, desgraciadamente, quedarán consignados en los boletines de nuestras sesiones dos hechos deplorables: los conceptos depresivos formulados en el Parlamento de Chile contra instituciones análogas de tres naciones amigas, i el descenso repentino en el tono de un debate que se había mantenido a una altura digna del Senado de la República.

Las declaraciones de Su Señoría envuelven un alcance mucho mas considerable todavía, si se tiene en cuenta las circunstancias en que han sido pronunciadas.

El Senado se ocupa de ideas análogas a las que inspiraron aquellas opiniones o acuerdos parlamentarios de Francia, Italia i Holanda. Varios de sus miembros han manifestado la conveniencia de retirar al Ejecutivo la administración de los ferrocarriles del Estado. Mas aun; yo he recordado que esta Cámara

aprobó en 1906 un proyecto de acuerdo en virtud del cual se recomendaba al Presidente de República que arrendara el total o una parte de nuestras líneas férreas.

El acuerdo que en 1906 adoptó esta Honorable Cámara i el que pudiera adoptar ahora en el sentido de retirar al Estado la administración de sus líneas ¿serian tambien el resultado de la persion corruptora de las compañías interesadas en esplotar nuestros ferrocarriles?

Es lamentable que se dejen oír en esta Cámara tales conceptos.

Tambien ha insistido Su Señoría en el peligro político que envuelven las empresas particulares. Estima que confiarles los ferrocarriles seria limitar la soberanía nacional, seria entregar la agricultura en manos del extranjero, seria consagrar un monopolio comercial inaceptable.

Estos temores que se manifiestan respecto del capital extranjero me parecen el eco de un lejano pasado. Me recuerdan la política colonial de la vieja España, esa política que, inspirada en el proposito de asegurar a la Corona el dominio de Las Indias, las mantuvo recluidas en un completo aislamiento del resto del mundo i sumidas en la inercia i en el marasmo durante tres siglos.

Esta política ha sido condenada por la historia como un grande error político i económico, que pagó España con la pérdida de sus colonias.

Pues bien, estos temores, estas desconfianzas que sienten algunos por la intervencion del capital i del esfuerzo extranjeros en nuestra industria ferroviaria, me parecen una manifestacion del espíritu colonial, i sus resultados para nuestro pais no podrán ser otros que el aislamiento i la estagnacion, miéntras nuestros vecinos del Atlántico avanzan a pasos ajigantados en la valorizacion de sus tierras, mediante el concurso del capital i del esfuerzo extranjeros.

Se teme que las compañías extranjeras extraigan del pais las utilidades ganadas en la esplotacion de sus líneas.

Con semejante criterio, no debiera el Estado contratar empréstitos para obras públicas, ni debieran los particulares pedir fondos al extranjero para esplotar salitreras u otros negocios industriales, porque se les impone servir la deuda.

Con semejante criterio debiéramos considerar como un *desiratum* ese buen tiempo pasado de la vida colonial, que permitió a nuestros abuelos vivir libres de tamaños peligros.

Nó! Señor Presidente.

Si para impulsar el adelanto del pais tenemos necesidad de capitales o de servicios técnicos de que carecemos en Chile, seria el error mas imperdonable perder esa ventaja a trueque de no dar parte alguna en las ganancias al extranjero. El interes de su capital i el producto de su trabajo serán suyos en donde se encuentre, i debemos reconocerle el derecho de hacer de ellos el uso que le convenga.

Si las líneas del Estado entregadas a la administración de las compañías pueden dar utilidades en vez de pérdidas, debemos hacer ese buen negocio sin vacilacion, i celebrar que el que nos lo ha prestado obtenga una remuneracion proporcional a su esfuerzo.

En cambio el Estado se evitará las pérdidas i obtendrá la parte que le corresponda en las utilidades.

Obtendrá, ademas, las ventajas no ménos apreciables de un buen servicio de transportes, que contribuirá poderosamente al desarrollo de la riqueza pública, hoi constreñida por una administración incapaz e impotente.

Antes demostré que Estados Unidos, Argentina i Brasil han adoptado una política ferroviaria de amplia libertad, i que jamas han experimentado ni el amago de esos peligros, ni la sombra de esa disminucion de la soberanía con que se quiere intimidarnos. Recordé tambien que en Chile hemos confiado la administración del ferrocarril longitudinal a dos empresas extranjeras, i nadie se ha alarmado.

Su Señoría no se ha hecho cargo de mis observaciones; pero nos ha dicho que las compañías particulares son en todas partes nacionales, nunca extranjeras. Este es un grave error, porque tanto en Chile como en la Argentina, Brasil, Bolivia, Perú i el resto la América española las compañías particulares son extranjeras.

Ahora puedo agregar algunas otras informaciones que estimo útiles para apreciar esta cuestion.

Los Estados Unidos poseen la red mas estensa i mas densa, en la proporcion de cuatro kilómetros por miriámetro cuadrado i de cuarenta i un kilómetros por cada diez mil habitantes. Ambas proporciones son superiores a las de todas las naciones europeas, a pesar de que la poblacion de Estados Unidos es cuatro veces ménos densa.

En Europa solo hai dos kilómetros por miriámetro cuadrado; i por cada diez mil habitantes tienen:

Suecia, 24 kilómetros.

Francia, 11 kilómetros.

Alemania, 9.5 kilómetros.

Bélgica, 9.9 kilómetros.

Inglaterra, 8.6 kilómetros.

Las tarifas son las mas baratas del mundo para mercaderías, dos céntimos cuarenta i tres centésimos la tonelada métrica. Francia tiene el doble. Su servicio es el mas esmerado i el mas seguro. A las compañías americanas se deben los mayores progresos de la industria ferroviaria en material, elementos de seguridad i reglamentacion. Su prosperidad es notoria.

Estos son los resultados del réjimen de libertad establecido en Norte América desde los primeros tiempos de la industria ferroviaria, resultados que indujeron Pierre Leroy Beaulieu, a espresar en su monografía «Los Estados Unidos en el siglo XIX, los siguientes conceptos»:

«En resúmen, de la red americana i la excelencia de su servicio son insuperables, i si se quiere buscar un modelo de explotacion ferroviaria, es menester dirigirse a ella i no a la esterilizante explotacion de las empresas administradas por el Estado.»

Voi a citar, sobre esta materia, una opinion bien autorizada. Durante la permanencia en Santiago del ex-Presidente de Estados Unidos, señor Roosevelt, tuve oportunidad de exponerle los antecedentes de nuestro conflicto ferroviario i pedirle me manifestara las ideas que él se habia formado en la esperiencia del gobierno, respecto a la explotacion de los ferrocarriles por cuenta del Estado. El señor Roosevelt me contestó, en presencia del Diputado señor Claro Lastarria, en los siguientes términos:

«La explotacion de los ferrocarriles por el Estado es un grave error. El Estado carece de aptitudes para industrial. La buena política consiste en dejar plena libertad a la iniciativa particular, reservando al Estado el control sobre las compañías.

El Estado no debe constituirse en empresario sino en defecto de la empresa particular. Esta política ha producido en Estados Unidos los mas brillantes resultados.»

Creo que la opinion de este hombre de Estado que ha gobernado durante siete años uno de los pueblos mas grandes de la tierra habrá de tener algun valor para el Senado.

La República Argentina se ha inspirado en la misma norma de conducta i los resultados obtenidos no pueden ser mas elocuentes. Las compañías particulares han tendido ventisiete mil kilómetros de rieles con un costo de doscientos millones de libras esterlinas.

Puede afirmarse como verdad inconcusa que el Estado arjentino habia sido impotente para realizar por sí solo un esfuerzo tan considerable, i que sin su previsor acuerdo de sus gobernantes, para aplicar una política de libertad, el desarrollo del pais no seria ni la sombra de lo que ha llegado a ser mediante el poderoso concurso de la iniciativa particular.

Para prueba de lo que afirmo voi a citar un hecho reciente. El Ministro señor Ramos Mejía, interesado en realizar su programa de ferrocarriles i algunas otras obras públicas propuso contratar un empréstito de sesenta millones de libras esterlinas.

Sus colegas estimaron que no era posible echar sobre el Estado nuevas cargas i en la imposibilidad de llegar a un acuerdo produjeron la crisis.

Puede juzgarse de las dificultades que se habrian presentado para emprender, en la época anterior, por cuenta del Estado los veintisiete mil kilómetros que han impuesto a las compañías un gasto de doscientos millones de libras.

Informaciones autorizadas i fidedignas me permiten asegurar que los servicios de estas compañías son admirables i que sus directores no toman injerencia alguna en la política.

Se preocupan de atender los intereses que le están confiados. Tienen equipo moderno i abundante. Hacen los trasportes con rapidez i seguridad.

Hace pocos dias el honorable Diputado don Alejandro Rosselot me manifestaba su adhesion a las ideas que he espuesto en esta Cámara i me refirió un caso de esperiencia personal que voi a repetir. El año pasado compró en Arjentina una gran partida de ganado vacuno i se acercó a la Empresa del Pacífico a pedir un tren especial. Fué recibido con amabilidad. Se le ofreció el tren para dentro de dos dias. Se le hizo una rebaja de quince por ciento. El transporte se hizo en carros de construccion mucho mas sólida i mas cómodos que los usados en Chile. El embarque fué rápido. El tren llegó el dia anunciado i el ganado en perfectas condiciones.

Todo le causó la mayor sorpresa. En Chile habria sido mal recibido. Se le habria dicho que el tren especial no podria partir sino dentro de un mes. Se le habria cobrado un cincuenta por ciento de recargo. El tren no habria llegado ántes de una semana. El ganado habria sufrido hambre i sed.

Esos temores de monopolio, de acaparamiento de productos, solo se esplican por nuestro desconocimiento de lo que es un buen servi-

cio ferroviario, ya que no tenemos a la vista otro modelo que la desastrosa empresa de los ferrocarriles del Estado.

Aquellos abusos son imposibles dentro de una buena reglamentacion como la que existe en otros paises.

En la República Argentina, por ejemplo, el Gobierno ejerce sobre las compañías particulares una vijilancia inmediata i severa, por intermedio de la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles.

Los reglamentos les imponen la obligacion de tener todo el equipo necesario i en buen estado de servicio. La Direccion recoge informaciones estadísticas respecto de la produccion agrícola i advierte con anticipacion a las compañías la cantidad de equipo que se necesitará para que lo procuren a tiempo. Establecen reglas especiales para el transporte del ganado. Este no puede permanecer mas de treinta horas en los carros. Las empresas están obligadas a tener instalaciones para darles descanso comida i bebida.

Están obligadas a trasportar a plazo fijo, bajo las responsabilidades consiguientes, i no pueden negar carros a quien los pida.

La carga debe espedirse por orden de entrada i sin preferencias. Se les prohíbe en absoluto el convenio de fletes entre sí. Toda infraccion es penada por el Director de Ferrocarriles con multa de diez mil pesos por cada una.

Ya ve el Senado como puede evitarse el acaparamiento, al monopolio, el favor, por medio de una buena reglamentacion.

En la Argentina hai mas garantías que en Chile.

Aquí por falta de plazos para la entrega de la carga, por las influencias políticas, hai preferencias indebidas i puede haber monopolios. En la Argentina estos abusos son imposibles.

Por otra parte, las compañías impulsan el desarrollo del pais por variados medios de igual modo que en el Brasil, en el interes de provocar el aumento del tráfico.

Todas ellas desarrollan constantemente sus líneas. Por ejemplo, la Compañía del Pacífico que posee cinco mil kilómetros, construye actualmente otros mil quinientos kilómetros.

Algunas han realizado obras de regadío a fin de valorizar las tierras i estimular los cultivos.

Otras acaban de ofrecerse al Gobierno para tomar a su cargo la colonizacion de una parte del territorio, comprando tierras al Estado con

el compromiso de venderlas sub-divididas en lotes, a largos plazos, para estimular al cultivo intensivo, sin otra ventaja para las Compañías que el desarrollo del tráfico. Este proyecto ha encontrado la mejor acogida en el Gobierno.

Pero se me dirá: falta saber cuál es la opinion del Parlamento argentino respecto a la explotacion de los ferrocarriles particulares. Falta saber si allá tambien no se habrá levantando alguien que dé la voz de alerta contra el peligro extranjero.

Hai un antecedente que me permite satisfacer esta duda.

Se sabe que el Estado argentino explota una estension de mas de cuatro mil kilómetros de propiedad fiscal, cuya administracion es casi tan desastrosa como la de los ferrocarriles chilenos.

Pues bien, hace poco se ha presentado al Senado Nacional una mocion suscrita por la mayoría de sus miembros en la cual se propone autorizar al Poder Ejecutivo para arrendar los ferrocarriles del Estado.

¿Qué prueba mas convincente de la buena opinion que se tiene en aquel pais del servicio de las empresas privadas i de la mala administracion de los ferrocarriles del Estado?

He referido en otra ocasion datos prolijos que manifiestan los excelentes resultados obtenidos por el Gobierno del Brasil de haber reemplazado en sus ferrocarriles la administracion fiscal por la administracion de empresas particulares.

¿Por qué habríamos de cerrarnos nosotros este camino para la solucion de nuestro grave problema ferroviario?

Hai antecedentes fundados para esperar que no seria difícil encontrar compañías serias i responsables que se hicieran cargo de la explotacion de nuestras líneas en condiciones convenientes.

Las ha habido en el Brasil para líneas tan mal administradas como las chilenas. Ya he citado el caso de la línea de El Sobral, que en poder del Estado durante dieciséis años tuvo coeficientes de explotacion que fluctuaron entre ciento cincuenta i doscientos cincuenta por ciento i que, en poder de la compañía administradora, bajó su costo de explotacion al setenta por ciento.

Nuestra Red Central atraviesa una zona fértil, abundante en productos de variada especie, i susceptible de un considerable desarrollo. La carga sobra; lo que falta son los

medios de transporte cómodos, seguros i suficientes. Se sabe que desde ciertas distancias muchos hacendados prefieren hacer viajar a sus ganados a pié, por falta de garantías en los ferrocarriles para conseguir que lleguen a tiempo i en buenas condiciones. Las estaciones se ven atestadas de carga que espera el día feliz del embarque.

Yo abrigo la certidumbre de que, si cambiáramos los rumbos de nuestra política ferroviaria, encomendando la explotación de los ferrocarriles a empresas particulares, sea en arrendamiento, sea en administración interesada, bajo el control del Estado, vendríamos a conocer por primera vez en Chile las ventajas de un buen servicio de transporte.

Ya no habria congestión de tráfico ni carga rezagada, porque el interes de las compañías estaria en hacer el negocio del transporte. Habria plazo fijo para la entrega de la carga, cosa desconocida hasta hoy entre nosotros. No habria preferencias ni favores, como los hai actualmente, bajo la influencia de la política i de los empeños. Habria responsabilidad efectiva i rápida por pérdidas o perjuicios.

Seria un lamentable error que perdiéramos esas ventajas para Chile, por desconfianzas del capital extranjero.

El Senado ha oído las razones que se han espuesto en este debate. Habrá notado que todos están de acuerdo en este punto sustancial: la administración de los ferrocarriles del Estado no satisface las necesidades del comercio i de la industria, hecho de suma gravedad para el desarrollo comercial e industrial del país.

Hai diverjencias, tanto respecto al alcance financiero de esta situación, como a sus causas i a los medios de subsanarla.

Una corriente que la Empresa no debe ser fuente de utilidades, ni debe estar obligada a costear sus servicios; que el papel de los ferrocarriles del Estado es impulsar el progreso del país, i que las pérdidas deben considerarse como gastos de fomento; que las causas de esta situación consisten en la mala organización legal i en la falta de capitales, i que, en consecuencia, el remedio está en reformar la lei i en dar fondos.

La otra corriente estima que los ferrocarriles deben considerarse i manejarse como una empresa industrial, tal como lo dispone la lei del buen sentido, i por lo tanto deben dar por lo ménos para sus gastos i el servicio de sus deudas, que lo contrario es falencia; que la causa orijinaria de esta situación reside en el régimen de la administración industrial

por el Estado, régimen dentro del cual se ejercen inevitablemente influencias estrañas al interes público, que perturban la administración i rebajan la disciplina, porque como dijo Zanardelli en el Congreso Italiano, al tratar de esta misma materia, el dinero de todos parece no ser el dinero de nadie; que este régimen es mas desastroso en Chile a consecuencia de la postración en que yace el principio de Gobierno i la inestabilidad de los Ministerios; que estas causales subsistirán aun cuando se reforme la lei i se dé el dinero solicitado por el Gobierno, i que el remedio debe buscarse tan solo en concluir con el sistema de administración por el Estado.

Llega el momento de resolver.

Si el Senado cree que la primera corriente está en la razón, espreséno claramente; pero entienda que debe dar los fondos necesarios para suplir las deficiencias consiguientes al abandono de nuestras líneas durante varios años.

Si por el contrario estima que tienen la razón los de la otra corriente, apruebe el proyecto de acuerdo del honorable Senador de Curicó i nombre una Comisión que, en unión del señor Ministro, proponga un proyecto en el sentido de estas ideas. Dejo formulada la indicación en este sentido.

Yo me atrevo a esperar que el Senado hará lo último.

El honorable Senador de Malleco me acusa de haber tocado la campana de alarma sobre la administración de ferrocarriles. Acepto el cargo en todo su alcance. He tocado la campana de alarma i creo haber cumplido con el deber de mi cargo.

Me alarma el estado de déficit permanente en que vivimos a consecuencia de esta desastrosa administración que nos arrebató cuarenta millones al año.

Me alarma el criterio de los que consideran como una manifestación de patriotismo i de energía mantener este régimen, que nos obliga a cercenar los servicios mas importantes como elemento de progreso; que nos coloca en la dolorosa necesidad de aumentar las contribuciones para saldar los déficits de los ferrocarriles, i nos impone la pérdida de enormes sumas que debiéramos aprovechar en la construcción de nuevos ferrocarriles i de obras de regadío.

Temo que este drenaje permanente abierto en las otras fuentes de recursos fiscales, por una empresa que debiera ser productiva, debilite nuestro crédito en el extranjero, así como ha debilitado ya profundamente nuestro poder económico.

Me alarma, finalmente, la insuficiencia de nuestros ferrocarriles para satisfacer las necesidades de la industria i del comercio en materia de trasportes.

Por eso he llamado la atencion del Senado hácia la necesidad de cambiar los rumbos de nuestra política ferroviaria. Si así se acordara estoi cierto que se haria obra útil para el bienestar financiero i económico del pais.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

Por la primera hora,
GABRIEL D. RIZO.

Por la segunda hora,
ANTONIO ORREGO BARROS.