

Sesion 29.^a ordinaria en 14 de Agosto de 1906

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES LAZCANO I SANFUENTES

SUMARIO

Acta de la sesion anterior.— Cuenta.—Se aprueba un proyecto de acuerdo que concede al señor Fóster Recabárren, ex-Ministro de Guerra i Marina, permiso para ausentarse del pais.—Despues de algunas observaciones de los señores Balmaceda Urrejola i Espinosa Pica, se acuerda pasar a Comision el proyecto que posterga hasta 1910 el levantamiento del censo de la poblacion de la República.—Continúa la discusion del proyecto de reorganizacion de los ferrocarriles.—Hacen uso de la palabra los señores Lazcano, Sanchez Masenlli, que propone un artículo nuevo al proyecto, Valdes Valdes, Ovalle (Ministro de Obras Públicas) i Mac-Iver.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa el mismo debate.—Formulan indicaciones diversas los señores Lazcano, Valdes Valdes, Espinosa Pica i Balmaceda.—El señor Sanchez Masenlli retira la suya.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Balmaceda, I. Elías	Sánchez M., Darío
Besa, Arturo	Silva Ureta, Ignacio
Castellon, Juan	Sotomayor, Rafael
Devoto A., Luis	Subercaseaux, Ramon
Escobar, Ramon	Urrejola, Gonzalo
Espinosa Pica, M.	Valdes Valdes, Ismael
Fernández Concha, D.	Vial, Leonidas
Figueroa, Javier A.	i los señores Ministros
Irrázaval, Carlos	del Interior, de Relaciones
Mac Iver, Enrique	Exteriores, de
Puga Borne, Federico	Hacienda i de Indus-
Rozas, Ramon Ricardo	tria i Obras Públicas.

Acta

Se leyó i fue aprobada la siguiente:

«SESION 28.^a ORDINARIA DEL 13
DE AGOSTO DE 1906

Asistieron los señores Sanfuentes, Balmaceda, Besa, Castellon, Cifuentes, Devoto, Escobar, Espinosa Pica, Fernández Concha, Figueroa, Lazcano, Mac-Iver, Matte, Puga Borne, Rozas, Sánchez Masenlli, Silva Uretá, Sotomayor, Subercaseaux, Urrejola, Valdes Valdes i Vial, i los señores Ministros del Interior, de Relaciones Exteriores, de Justicia e Instruccion Pública, de Hacienda i de Industria i Obras Públicas.

Aprobada el acta de la parte pública de la sesion anterior, se dió cuenta de los siguientes negocios:

Mensajes

Uno de S. E. el Presidente de la República en el que inicia un proyecto de lei que concede un suplemento de setenta mil pesos al ítem 1,926 de la partida 22 del presupuesto de Justicia.

Se reservó para segunda lectura.

Oficios

Uno de la Honorable Cámara de Diputados en el que comunica que ha tenido a bien desechar el proyecto de lei aprobado por el Senado, por el cual se autoriza al Presidente de la República para adquirir por la suma de doscientos mil pesos la propiedad que posee en Valparaiso la Compañía de Seguros «La Union Chilena», ubicada entre las ca-

lles de Blanco, Avenida Errázuriz i Pasaje número 1 i en que funciona actualmente la Direccion Jeneral de la Armada i demas oficinas superiores de la Marina, i agrega que acompaña los antecedentes respectivos, entre los cuales figura un oficio del señor Ministro de Guerra i Marina en que espresa que el señor administrador de la Compañía de Seguros «La Union Chilena» ha manifestado al Gobierno que retira la propuesta que tenia presentada para vender al Fisco la mencionada propiedad i pide la devolucion de algunos de los antecedentes acompañados a la propuesta.

Con el asentimiento tácito de la Sala, se acordó no insistir en la aprobacion del referido proyecto de lei i devolver los antecedentes solicitados.

I otro del señor Ministro de Industria i Obras Públicas con el que remite el informe pasado al Departamento de su cargo por la Direccion Jeneral de Ferrocarriles acerca del resultado de la visita practicada por el inspector de dicha oficina, don Alfredo Fernández P., al ferrocarril de Valdivia a Osorno, en conformidad a los deseos manifestados por el honorable Senador de Llanquihue, don Ramon Ricardo Rozas, en sesion de 18 de mayo último.

Se mandó poner a disposicion de los señores Senadores.

Informes

Tres de la Comision de Gobierno: el primero recaido en el proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que tiene por objeto subdividir la subdelegacion 6.ª del departamento de Collipulli; el segundo relativo al proyecto de lei aprobado por la Honorable Cámara de Diputados el año de 1904, que ordenó que el 1.º de noviembre de ese año se practicara la eleccion de Diputados en las secciones 3.ª, 4.ª i 6.ª de la subdelegacion de Pinto del departamento de Chillan; en el territorio municipal de Santa Juana del departamento de Lautaro; i en el territorio municipal de Chelin del departamento de Castro; i el tercero, acerca de los antecedentes relativos a la subdivi-

sion de la subdelegacion 5.ª, Lumaco, del departamento de Traiguén.

Quedaron para tabla.

Mociones

Una del señor Senador de Cautin, don Maximiliano Espinosa Pica, en la que propone se autorice al Presidente de la República para que invierta hasta la suma de cincuenta mil pesos en subvenir a los gastos que demande la Exposicion Industrial i Agrícola que tendrá lugar en la ciudad de Temuco, a fines del presente año.

Se reservó para segunda lectura.

Solicitudes

Una de varias clases i soldados del estinguido batallon «Anjeles», en la que piden se hagan estensivos a ellos los beneficios de la lei número 1,858, de 19 de febrero del presente año, concediéndoles la gratificacion que corresponde a una barra.

Pasó a la Comision de Guerra i Marina.

Procedióse, en seguida, a la eleccion de Presidente i vice-Presidente del Senado, i verificado el escrutinio, resultó elegido para el primer cargo el señor don Juan Luis Sanfuentes, por quince votos contra uno por el señor Tocornal i uno en blanco; i para el segundo, el señor don Ricardo Matte Pérez, por once votos contra cuatro por el señor Silva Ureta, uno por el señor Irrarrázaval i uno en blanco.

El señor Presidente pidió que en la sesion actual, despues de los incidentes, se discutiera el proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que concede permiso para que puedan prestar sus servicios, durante tres años, a las órdenes del Gobierno del Ecuador, al capitan de corbeta don Ruben Morales Feron i al teniente primero don Alberto Chandler Bannen.

El señor Mac Iver dijo que este proyecto podia tomarse en consideracion inmediatamente.

Así se acordó.

Puesto, en consecuencia, en discusion jeneral el referido proyecto de lei, se dió por aprobado con el asentimiento tácito de la Sala.

Considerado, enseguida, en particular, a propuesta del señor Presidente, se dieron, sucesivamente por aprobados los dos artículos de que consta.

El proyecto aprobado es del tenor siguiente:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Concédese permiso para que puedan prestar sus servicios, durante tres años, a las órdenes del Gobierno del Ecuador, al capitán de corbeta don Ruben Morales Feron i al teniente primero don Alberto Chandler Bannen.

Art. 2.º Los oficiales nombrados conservarán sus respectivos puestos en el escalafon de la Marina i se les considerará como al servicio de Chile para los efectos de sus ascensos».

A indicacion del señor Presidente, se acordó tramitar este proyecto sin esperar la aprobacion del acta.

El señor Espinosa Pica pidió se enviara desde luego a Comision el proyecto de lei, presentado por Su Señoría en la sesion actual, que autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la suma de cincuenta mil pesos en subvenir a los gastos que demande la Esposicion Industrial i Agrícola que tendrá lugar en la ciudad de Temuco a fines del presente año.

Así se acordó con el asentimiento tácito de la Sala, pasando dicho proyecto en informe a la Comision de Industria.

El mismo [señor Senador de Cautin hizo indicacion para que en tiempo sobrante de la primera hora de la sesion de mañana, se discutiera el proyecto de lei relativo a la creacion del departamento de Llaima.

Con motivo de algunas observaciones hechas por varios señores Senadores acerca de esta indicacion, el señor Espinosa Pica espuso que aceptaba que dicho proyecto pasara a Comision.

Pasó en informe a la Comision de Gobierno.

El señor Besa pidió se oficiara al señor Ministro del Interior a fin de que se sirva enviar al Senado el informe emitido por la Direccion de Obras Públicas en 1904, acerca de las obras de saneamiento de la ciudad de Valparaiso.

Se acordó dirigir el oficio respectivo a nombre del honorable Senador por Maule.

Continuó, en seguida, la discusion jeneral, pendiente en sesion de 6 del actual, del proyecto de lei formulado por la Comision de Industria i Obras Públicas de esta Cámara, con motivo del mensaje de S. E. el Presidente de la República sobre reorganizacion de los ferrocarriles del Estado.

El señor Ministro de Industria i Obras Públicas dijo que sometia a la consideracion de la Sala el contra-proyecto que a continuacion se copia, i que, a juicio de Su Señoría, podia armonizar las ideas manifestadas en la discusion de este asunto:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º La administracion de los ferrocarriles del Estado será ejercida por una junta compuesta de tres directores que el Presidente de la República, de acuerdo con el Consejo de Estado, tratará por el término de tres años.

Estos directores deberán ser personas especialmente preparadas para la administracion i explotacion de ferrocarriles, debiendo ser técnicos especialistas dos de ellos a lo ménos.

Dicha junta ejercerá todas las atribuciones que la lei de 4 de enero de 1884 confiere al Director Jeneral, al Consejo Directivo i a los jefes de Departamento.

Art. 2.º La Junta Directiva procederá a la reorganizacion del servicio de los ferrocarriles, de acuerdo con el Gobierno.

El Presidente de la República podrá jubilar a los empleados que fueren de su nombramiento i que tuvieren mas de diez años de servicio. Los que hubieren servido ménos de diez años, tendrán derecho a una gratificacion correspondiente a seis meses del sueldo asignado a su empleo.

Los empleados que no tuvieren nombramiento del Presidente de la República, tendrán derecho a la misma gratificacion que se indica en el inciso anterior, aumentada en un cinco por ciento del sueldo anual, por cada año servido que exceda de diez.

Art. 3.º Derógase el artículo 72 de la lei de 4 de enero de 1884».

El señor Valdes Valdes manifestó que aceptaba en jeneral el contra-proyecto del señor Ministro, pero que en la discusion particular propondria algunas modificaciones respecto de él.

Usaron, en seguida, de la palabra los señores Balmaceda, Lazcano i Ministro de Industria i Obras Públicas, habiendo espresado el señor Lazcano que estudiaría el contra-proyecto del señor Ministro ántes de que este negocio se discuta en particular.

Cerrado el debate, se votó en jeneral la idea de reorganizar el servicio de los ferrocarriles del Estado i fué aprobado por la unanimidad de dieciseis votos, absteniéndose de votar el señor Balmaceda.

La discusion particular de este negocio quedó para otra sesion.

Púsose, despues, en discusion jeneral i particular a la vez, el proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que concede un suplemento de sesenta mil pesos al ítem 2,938 de la partida 81 del presupuesto del Interior, destinado a la compra de materiales telegráficos, fletes, construcciones i reparaciones de líneas i pagos de jornales.

El señor Balmaceda hizo algunas observaciones, i llamó la atencion del Gobierno hácia la necesidad de mejorar el servicio de telégrafos en el norte.

El señor Silva Ureta pidió al señor Ministro del Interior se sirviera ordenar se uniera por medio de una línea telegráfica la ciudad de Los Andes con la comuna de San Estéban.

El señor Ministro del Interior contestó que ya se habia preocupado del asunto a que se habia referido el honorable Senador por Aconcagua.

Despues de haber fundado el señor Mac Iver su voto negativo al proyecto, i de haber usado de la palabra los señores Ministro del Interior i Balmaceda, se cerró el debate.

Votado, en seguida el proyecto, fué aprobado por dieciocho votos contra dos.

El proyecto aprobado es del tenor siguiente:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Concédese un suplemento de sesenta mil pesos al ítem 2,938 de la partida 81 del presupuesto del Interior, destinado a la compra de materiales telegráficos, fletes, construcciones i reparaciones de líneas i pago de jornales».

Puesto en discusion jeneral i particular, a la vez, el proyecto de lei formulado por la Comision de Instruccion Pública, con motivo del mensaje de S. E. el Presidente de la República en que solicita autorizacion para invertir hasta trescientos mil pesos en adquirir o construir un edificio destinado al liceo de niñas número 1 de Santiago i doscientos mil pesos para adquirir un edificio destinado al liceo de niñas número 3, el señor Besa pidió que este negocio volviera a Comision.

Así se acordó con el asentimiento tácito de la Sala, volviendo el proyecto en informe a la Comision de Instruccion Pública.

Continuó, en seguida, la discusion particular del proyecto de lei formulado por la Comision de Lejislacion i Justicia con motivo del mensaje de S. E. el

Presidente de la República, relativo a encomendar a los oficiales del Registro Civil las funciones de jueces de subdelegacion i de distrito.

El señor Ministro de Justicia dijo que como en el proyecto de Código de Organizacion i Atribuciones de los Tribunales, que se halla sometido a la consideracion de la Honorable Cámara de Diputados, se contienen muchas de las disposiciones del proyecto en debate, estimaba conveniente se aplazara la discusion de este negocio hasta que llegue al Senado, despachado por la otra Cámara, el referido proyecto de Código de Organizacion i Atribuciones de los Tribunales.

El señor Mac Iver manifestó que no se oponia a la indicacion del señor Ministro, pero que creia mas útil dictar una lei especial sobre administracion de justicia de menor cuantia.

Con el asentimiento tácito de la Sala, se dió por aprobada la indicacion de aplazamiento formulada por el señor Ministro de Justicia.

Púsose, despues, en discusion jeneral el proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que tiene por objeto postergar hasta el 1.º de enero de 1909 la formacion del censo que, en conformidad al artículo 8.º de la lei de 12 de junio de 1853, debió practicarse en 1905.

El señor Ministro del Interior dió algunas esplicaciones acerca de este negocio; i el señor Mac Iver manifestó que, en su concepto, era conveniente que el proyecto en debate pasara a Comision.

El señor Puga Borne dijo que para el caso que el proyecto pasara a Comision, recomendaba a ésta se sirviera modificarlo en el sentido de que el censo se haga en el año 1910, i, si es posible en los mismos dias en que se ha efectuado en años anteriores, como igualmente que el censo se limite al empadronamiento de la poblacion sin mezclarlo con la estadística.

El señor Castellon recomendó tambien a la Comision se sirviera modificar

la forma de pago acordada a los empadronadores en el artículo 11 del proyecto, forma que Su Señoría estima inconveniente.

Asimismo insinuó el señor Senador la conveniencia de que en el proyecto no se denomine «chacolí» el vino de uva chilena, sino «vino» simplemente. Se suspendió la sesion.

A segunda hora, se constituyó la Sala en sesion secreta.»

Cuenta

Se dió cuenta:

1.º De los siguientes oficios de los Ministerios que se espresan:

a) «Santiago, 13 de agosto de 1906. —Adjunto tengo el honor de remitir a V. E. los antecedentes solicitados por el honorable Senador don Arturo Besa, relativos al pago de los materiales acopiados para la construccion del alcantarillado de Santiago.

Dios guarde a V. E.—*Manuel Salinas.*»

b) «Santiago, 14 de agosto de 1906. —Tengo la honra de enviar a V. E. en copia autorizada el decreto número 3,264, de 4 de agosto de 1906, espedido por este Departamento, que ordena dejar sin inversion diversas autorizaciones del presupuesto Jeneral de gastos de la Nacion en vijencia i las minutas a que dicho decreto se refiere.

Dios guarde a V. E.—*Joaquin Prieto.*»

2.º Del siguiente informe de la Comision de Constitucion, Lejislacion i Justicia:

«Honorable Senado:

La Comision de Constitucion, Lejislacion i Justicia no ve inconveniente para que otorgueis al señor don Manuel Fóster Recabárren, ex-Secretario de Estado en los Departamentos de Guerra i Marina, el permiso necesario para que pueda ausentarse del país antes de vencido el plazo que fija el artículo 92 de la Constitucion.

En consecuencia, os propone que deis vuestra aprobacion al siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

«Artículo único.—Concédese a don Mannel Fóster Recabárren, ex-Secretario de Estado en los Departamentos de Guerra i Marina, el permiso necesario para que pueda ausentarse del país antes de vencido el plazo que señala el artículo 92 de la Constitución.»

Sala de Comisiones, 10 de agosto de 1906.—*R. Escobar.*—*Abdon Cifuentes.*—*Maximiliano Espinosa Pica.*»

3.º De las siguientes mociones:

a) «Honorable Senado:

Los notables progresos que la instrucción literaria i científica ha realizado en nuestro país, en el último medio siglo, nos han movido a procurar que se confirme i amplíe en la lei, una facultad de que el Presidente de la República ha venido haciendo un laudable uso, en virtud del reglamento de grados de nuestra Universidad, de fecha 21 de junio de 1844, relativa a la validez de los grados universitarios conferidos por universidades o facultades universitarias extranjeras.

Por una serie de decretos, espeditos desde 1848, el Presidente de la República ha ordenado reconocer en Chile la validez de los diplomas de todos los grados universitarios, conferidos por las universidades de Francia, Italia, Gante i San Simón de Cochabamba; los diplomas de licenciados en la Facultad de Leyes de todas las universidades de España, Quito i Guatemala; los diplomas de licenciado en la Facultad de Medicina de Stokolmo, Copenagüe, Edimburgo, Viena, Berlín, Marbourgo, Wirzbourgo, Lima, Dublin, Erlangen, Munich i muchas otras.

Este espíritu de confraternidad literaria i científica se ha ido acrecentando i haciéndose mas estensivo i completo por el noble anhelo de confraternidad americana. El tratado de 13 de setiembre de 1898, entre Chile i el Brasil; el de 27 de abril de 1899, entre Chile i Ecuador; el de 21 de julio de 1902, entre Chile i la República Argentina; i el de 21 de marzo de 1905, entre Chile i

Nicaragua, otorgan la validez recíproca, ya no solamente de los diplomas de grados universitarios, sino de los títulos profesionales conferidos en cualquiera de los países contratantes. Los abogados, médicos, cirujanos, farmacéuticos, ingenieros, etc., recibidos en los tribunales de justicia, universidades i otras corporaciones científicas de Chile, deben ser admitidos al libre ejercicio de su profesión, en el territorio de las otras Repúblicas, i recíprocamente los de éstas en Chile.

La segunda Conferencia Internacional Pan-Americana, celebrada en Méjico acordó tambien, el 28 de enero de 1902, una convención que tiene 'el levantado propósito de hacer estensiva aquella validez recíproca de títulos profesionales, a todos los Estados americanos.

Pues bien, si es laudable esta liberalidad otorgada a las universidades i a las facultades universitarias extranjeras, creemos que deben ser mucho mas acreedores a ella, los institutos nacionales de igual naturaleza.

En primer lugar, ellos se deben al esfuerzo i a los sacrificios de nuestros propios conciudadanos, lo que constituiría ya un justo título de preferencia.

En segundo lugar, esos esfuerzos i esos sacrificios son hechos en beneficio inmediato del cultivo i progreso intelectual de nuestro país.

En tercer lugar, esos institutos particulares, que nada cuestan al Erario nacional, ayudan eficazmente en la inmensa i noble obra de la educación jeneral del país, obra que es imposible al Estado satisfacer cumplidamente por sí solo; de manera que hai un supremo interés en estimular i fomentar la iniciativa privada para la creación i perfeccionamiento de aquellos institutos.

A estos títulos i a muchos otros que omitimos en obsequio de la brevedad, solo agregaremos uno que sobraría por sí solo para nuestro objeto. Los institutos extranjeros, cuyos títulos académicos i profesionales son válidos en Chile, no están al alcance de la inspección ni vijilancia de nuestras autoridades.

des, al paso que los nacionales están al alcance de su vijilancia inmediata i constante, de modo que nuestras autoridades tienen medios sobrados para cerciorarse de si tales institutos son o no dignos de la confianza pública.

En mérito de estas consideraciones, tenemos el honor de proponer el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Art. 1.º El Presidente de la República podrá hacer a las universidades o facultades universitarias nacionales que le merecieron confianza por la seriedad de sus estudios, las siguientes concesiones:

De otorgar grados o diplomas válidos para el ejercicio de cargos públicos i de profesiones liberales; i de recibir exámenes válidos para optar a grados en la Universidad del Estado.

Art. 2.º Para que una facultad universitaria pueda obtener las anteriores concesiones, será preciso que tenga clases de todos los ramos que comprenda la respectiva facultad de la Universidad del Estado.

Art. 3.º Hechas las anteriores concesiones, no podrán revocarse sino por lei.»—*Abdon Cifuentes.*—*Ricardo Matte Pérez.*—*Ramon Subercaseaux.*»

b) «Honorable Cámara:

Los oficiales del Registro Civil de la República han recurrido al Congreso pidiendo se les aumente los sueldos que les fijó la lei de 17 de julio del año 1884 que creó este servicio.

Haciéndome eco de esta peticion, he estudiado detenidamente los antecedentes i fundamentos en que descansa para ver si en realidad es de justicia.

La lei de 1884, al fijar el sueldo de los oficiales civiles, tomó en cuenta el estado económico de las localidades distribuyéndolas proporcionalmente en seis grupos con sueldos de setecientos, ochocientos, novecientos, mil, mil doscientos i mil cuatrocientos pesos al año, con escepcion de las ciudades de Santiago i Valparaiso que les fijó tres mil pesos de renta.

Es de advertir que los grupos mas numerosos son los que ganan setecientos, ochocientos, novecientos, mil i mil doscientos pesos.

Cuando se dictó esta lei, el cambio medio era de veintiocho peniques por peso i los artículos de consumo i arriendos de casa costaban precios reducidísimos, lo que permitia a estos empleados vivir modestamente con los sueldos de cincuenta i ocho, sesenta i seis, setenta i cinco, ochenta i tres i cien pesos mensuales.

Estos sueldos no han sido alterados en los veintidos años que tiene de vijencia la lei i con el alza enorme que han sufrido todos los artículos necesarios a la vida, los arriendos de casa, la baja del cambio a quince peniques, hoy dia es irrisorio los sueldos de que gozan los oficiales del Registro Civil.

Hai que tomar en cuenta tambien el gasto de decencia i representacion que les imponen las importantes funciones que desempeñan i que, a mas del servicio del *estado civil*, por leyes posteriores se les ha encomendado otros servicios como es el del *estado militar*, que les impone tanto trabajo como el primero, i mui luego por lei se les encomendará la administracion de la justicia de menor cuantia.

Hago notar que los oficiales civiles rurales de las provincias de Tacna, Tarapacá i Antofagasta están en situacion mas desventajosa que los urbanos de esas mismas provincias, porque, si es notorio que la vida en estas provincias es mui cara, es mucho mayor para los oficiales que viven en el desierto o sea en la rejion salitrera i minera,

No es equitativo que a estos empleados se les obligue a pagar de su bolsillo el local en que deben funcionar las oficinas. El Estado debe proporcionarles el local o darles subvencion para arrendar casa.

Es de irritante injusticia que la lei quite a estos empleados el derecho a jubilacion que tienen todos los empleados públicos.

Con el mérito de estas consideraciones, formulo el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Sustitúyense los artículos 16 i 31 de la lei de 17 de julio de 1884, por los siguientes:

«Art. 16. Los oficiales del Registro Civil gozarán de los sueldos anuales que a continuacion se espresan:

Tres mil seiscientos pesos, los de las circunscripciones de las provincias de Tacna, Tarapacá i Antofagasta, i los de las circunscripciones urbanas de las ciudades de Santiago i Valparaiso.

Dos mil cuatrocientos pesos, los de las capitales de las demas provincias; dos mil pesos, los de las capitales de los departamentos de éstas, i mil quinientos pesos, los de las circunscripciones rurales.

Art. 31. Los empleados creados por esta lei tendrán derecho a jubilacion i a una asignacion del diez por ciento del sueldo mensual para arriendo de casa, cuando ésta no sea proporcionada por el Estado».

Santiago, 14 de agosto de 1905.—*Ramon R. Rozas*, Senador por Llanquihue »

4.º De una solicitud de don Domingo Otaegui, en que pide permiso para construir i esplotar un ferrocarril de traccion eléctrica que, partiendo de los Almacenes Fiscales de Valparaiso termine en Placilla o Peñuelas, para empalmar con el ferrocarril que construirá, entre Santiago i Valparaiso, el concesionario don Ambrosio Olivos.

INCIDENTES

A Comision

El señor ROZAS.—Pediria que se acordara desde luego pasar a Comision el proyecto formulado en la mocion de que acaba de darse cuenta, relativa a los oficiales del Registro Civil.

El señor LAZCANO (Presidente).—Si no hai inconveniente, se pasará a Comision el proyecto a que se refiere el señor Senador de Llanquihue.

Queda así acordado

Permiso constitucional

El señor LAZCANO (Presidente).—Si no hubiera oposicion, nos ocuparíamos inmediatamente del proyecto de acuerdo que ha formulado la Comision de Lejislacion, que permite al señor don Manuel Foster Recabárren ausentarse del pais.

Acordado.

El señor Secretario da lectura al referido proyecto, que se inserta en la cuenta de la presente sesion.

El señor LAZCANO (Presidente).—En discusion el proyecto de acuerdo.

Si ningun señor Senador usa de la palabra ni se pide votacion, daré por aprobado este proyecto.

Aprobado.

Alcantarillado de Santiago

El señor BESA.—¿Han llegado los antecedentes relativos al pago anticipado por trabajos del alcantarillado de Santiago?

El señor SECRETARIO.—Sí, señor.

El señor BESA.—Desearia que se les diera lectura.

El señor SECRETARIO.—Es un cuaderno, de modo que seria mui larga la lectura.

El señor BESA.—Entónces sírvase el señor Secretario enviarme ese cuaderno para imponerme de él.

Se dieron por terminados los incidentes.

Censo de la poblacion de la República

El señor LAZCANO (Presidente).—Continúa la discusion del proyecto que posterga el levantamiento del censo hasta 1909.

El señor OVALLE (Ministro de Industria i Obras Pública).—Creia que tenia lugar preferente en la tabla el proyecto relativo a la reorganizacion del servicio de los ferrocarriles.

El señor LAZCANO (Presidente).—Como parece que está agotada la discusion del proyecto referente al censo, po

dríamos despacharlo desde luego, i seguir despues con la discusion del proyecto a que se refiere el señor Ministro.

El señor OVALLE (Ministro de Industria i Obras Públicas).—En tal caso, por si demorase la discusion del proyecto sobre el censo, pediria que se continuase en la órden del dia el debate del relativo a los ferrocarriles.

El señor LAZCANO (Presidente).—Esa es la órden del dia; no habria necesidad de acordarlo espresamente.

Continúa la discusion del proyecto relativo al censo, conjuntamente con la indicacion para enviarlo a Comision.

El señor BALMACEDA.—Se estaban dando las razones por las cuales conviene que el censo se practique en 1909, pero se hizo indicacion para que se retarde por un año mas. Como la recoleccion de los datos parciales del censo es en extremo lenta, me parece que si se desea tenerlo publicado para 1910, no debe dejarse su ejecucion para ese año. Por esto no aceptaré que se prorrogue hasta 1910.

El proyecto dice que el censo comprenderá, ademas del empadronamiento de la poblacion, la recopilacion de datos estadísticos sobre la agricultura, las industrias fabriles i la minería; en seguida establece el mismo proyecto las condiciones de este censo especial; dice que se determinarán las estensiones de terreno regado; en cuanto a cereales, leguminosas, tubérculos i otras raices, el número de cuadras i fanegas sembradas, las fanegas cosechadas i otros detalles; tambien en materia de forraje debe determinarse el número de cuadras alfalfadas, los quintales cosechados, etc. Mas adelante habla el proyecto de la cosecha de vino, sobre lo cual el honorable Senador por Malleco hizo algunas observaciones; despues se refiere a ciertos datos sobre la minería i los establecimientos metalúrgicos. Yo, que atribuyo mucha importancia a los datos estadísticos, no desearia, por honor de nuestro país, que se dejara para 1909 o 1910 la recoleccion de esos datos; soi de opinion que, siguiendo una antigua práctica de la oficina de Estadística, se publiquen anualmente, por medio del Anua-

rio Estadístico que se venia dando a luz desde tiempo inmemorial. Dejar la publicacion de la Estadística para 1910 me parece que seria dar una prueba de ineptitud, lo que no es el mejor medio de celebrar el centenario de nuestra independencia.

¿Qué se han hecho las oficinas estadísticas? ¿Por qué los intendentes, los gobernadores i subdelegados que tienen la obligacion, en conformidad a la Lei del Réjimen Interior, de proporcionar los datos estadísticos que se necesitan para publicar un Anuario, no cumplen con su deber?

Creo que mejor seria no postergar estos trabajos de estadística para cuando se haga un censo, que se quiere retardar; mas conveniente seria abandonar el propósito manifestado por el jóven Ministro que redactó este proyecto de lei. Talvez el mismo Ministro, en sus labores posteriores, habrá tenido ocasion de encontrar en nuestras bibliotecas algunos de esos viejos Anuarios a que me he referido, i cuya carencia notaba Su Señoría al redactar este proyecto, hasta el extremo de considerar que seria un timbre de honor para Chile publicar uno en 1910.

El señor URREJOLA.—Yo me adhiero, honorable Presidente, a la indicacion que hizo ayer el honorable Senador por Maule para que se pase este proyecto a Comision; estimo, como otros señores Senadores, que él contiene disposiciones que se prestan a justas observaciones.

Desde luego, es ir contra la lei postergar la formacion de la estadística agrícola i minera para dentro de algunos años, pues debe hacerse anualmente, segun la lei.

Ademas, la recoleccion de los datos estadísticos es un deber ordinario i permanente de la autoridad administrativa. La estadística de la produccion debe hacerse todos los años; i para la estadística agrícola, se ha creado en el último tiempo una oficina especial, destinada precisamente al levantamiento constante del censo agrícola.

Por lo demas, creo que debe estar en algunas de las Comisiones de esta Cá-

uara un proyecto remitido de la Cámara de Diputados que establece las reglas para el levantamiento del censo agrícola i minero del país, i que consulta la creación de una planta de empleados distinta de la que consulta el proyecto en discusión. Ya que se han hecho algunas insinuaciones al respecto, creo que la Comisión debería tomar en cuenta ese proyecto.

Por último, creo que no debe ser un acto único el levantamiento del censo i la formación de la estadística, sino dos actos distintos i separados: el levantamiento del censo es un acto instantáneo; la ejecución de la estadística es un trabajo que debe estarse ejecutando constantemente.

El señor ESPINOSA PICA.—Es efectivo que se encuentra en la Comisión de Industria i Obras Públicas un proyecto, aprobado ya por la Cámara de Diputados, que establece la forma en que deben obtenerse los datos estadísticos. El informe está ya acordado i deberá enviarse al Senado en una sesión próxima.

En la actualidad, la estadística agrícola se hace por una oficina especial, dependiente del Ministerio de Industria i Obras Públicas; la de la minería, por la Sociedad Nacional de Minería, i la de las demás industrias, por la Sociedad de Fomento Fabril.

Son trabajos estos que deben ejecutarse separadamente; no habría por qué subordinar al levantamiento del censo la formación de la estadística, i mucho menos se justificaría que se retardara esta última hasta que se practicara aquél.

El proyecto a que me he referido consulta el modo de proceder desde luego a la formación de la estadística, disponiendo que los tesoreros fiscales i municipales, encargados de proporcionar los datos correspondientes, los remitan a la oficina central.

Despachado ese proyecto, se habría obtenido la primera parte del propósito que persigue la ley que discutimos, de formar la estadística jeneral del país. No quedaria, entónces, sino la parte relativa

al censo, muy simplificada, por consiguiente.

Acepto, por esto, que el proyecto pase desde luego a Comisión a fin de que se tomen en cuenta estas ideas.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Si no hai inconveniente, pasará el proyecto a Comisión.

Acordado.

ORDEN DEL DIA

Reorganizacion del servicio de Ferrocarriles

El señor SANFUENTES (Presidente).—Continúa la discusión del proyecto sobre reorganización de los ferrocarriles del Estado.

Si no hai inconveniente, se tomará por base de la discusión el contra-proyecto presentado por el señor Ministro.

Queda así acordado.

En discusión el artículo 1.º

El señor PRO-SECRETARIO.—Dice el artículo 1.º:

«La administración de los ferrocarriles del Estado será ejercida por una Junta compuesta de tres directores que el Presidente de la República, de acuerdo con el Consejo de Estado, contratará por el término de tres años.

Estos directores deberán ser personas especialmente preparadas para la administración i explotación de ferrocarriles, debiendo ser técnicos especialistas dos de ellos a lo ménos.

Dicha Junta ejercerá todas las atribuciones que la ley de 4 de enero de 1884 confiere al Director Jeneral, al Consejo Directivo i a los jefes de Departamento.»

El señor LAZCANO.—En la sesión de ayer, señor Presidente, pedí que se dividiera la discusión a fin de imponerme del contra-proyecto que envié a la Mesa el señor Ministro de Industria. Me he impuesto de él, en efecto, i no he modificado la opinión que me habia formado con su simple lectura.

Me parece que no es buen camino el que se toma al entregar la dirección de

nuestros ferrocarriles a una Junta compuesta de tres personas, en la cual no podrá encontrarse la unidad de accion que requiere la direccion de este servicio. Creo que el ensayo va a ser desgraciado, i que la circunstancia que lo abona, de haber dado buenos resultados en Australia, no es bastante, porque es bien sabido que la lei de 1884, cuyos defectos son considerados por muchos como la causa del mal servicio de nuestros ferrocarriles, fué copiada de la de Béljica, en donde habia dado buenos resultados. Entre tanto, la verdad es que en Béljica mismo, estaba por abandonarse esa lei, como en efecto se hizo al poco tiempo.

Es, pues, el caso de preguntarse: ¿no ocurrirá lo mismo con esta otra lei tomada de Australia? Aun habiendo dado buenos resultados allá, ¿no podrá darlos desastrosos aquí? Por mi parte, temo mucho que así suceda.

No comprendo cómo puede obtenerse la unidad de accion necesaria en un servicio como el de ferrocarriles, entregando su direccion a tres personas. Es evidente que en cualquiera cuestion en que no haya acuerdo unánime, habrá una mayoría; pero, el que sea vencido, es difícil que se resigne a servir los propósitos de los que resulten triunfantes, i que él juzgará inconvenientes.

La responsabilidad dividida entre tres personas es otra circunstancia que no se aviene con un buen servicio; no existirá, en realidad, ningun responsable directo i personal.

Creo, pues, que no es conveniente buscar lo que en otros paises haya dado mas o ménos buenos resultados, desentendiéndonos de la esperiencia propia, que es de donde debemos sacar las reglas o procedimientos que nos permitirán organizar debidamente nuestros ferrocarriles.

Todos los ensayos que hemos hecho de leyes exóticas han sido desgraciados. La lei de comuna autónoma i todas aquellas que, sin considerar las circunstancias que han debido ser contempladas, se han traído de otros paises para implantarlas en el nuestro, han fracasado.

Leia no hace mucho tiempo la obser-

vacion, mui oportuna en estos momentos, de un tratadista frances. Dice ese autor que la Constitucion de Inglaterra i la de Estados Unidos han dado frutos espléndidos, pero que si una u otra fuese implantada en Turquía, los resultados serian desastrosos. Siempre que se trata de aplicar en Chile leyes de otros paises, me acuerdo de esa observacion, i en ella fundo mis temores.

Sin embargo, daré mi voto al proyecto, porque esta lei va a ser sólo transitoria, puesto que hai el propósito, segun lo ha manifestado el señor Ministro de Industria, de activar una lei que reforme radicalmente el servicio de los ferrocarriles del Estado.

En el actual proyecto, se toma solo en consideracion lo capital, la direccion superior del ramo, i nada se dice del resto; de manera que es indispensable una reforma posterior completa. El convencimiento que tengo de que se ha de dictar esa lei jeneral, amplia, de reorganizacion completa i definitiva, es lo que me mueve a dar mi voto a este proyecto i no detenerlo con una oposicion mas sostenida.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—Voi a limitarme simplemente a tomar en cuenta las observaciones del señor Senador que deja la palabra.

Yo tambien creo, como el honorable señor Lazcano, que el contra-proyecto del señor Ministro se presta a mui fundadas observaciones, pues no se consulta en él la unidad de accion que debe existir en la administracion de los ferrocarriles, i cuya falta puede hacer de la lei un ensayo desastroso, un verdadero peligro, como lo ha observado el honorable Senador por Curicó.

En esta cuestion, a mi juicio, el eje de la dificultad está en que no se ha fiscalizado debidamente la administracion de los ferrocarriles. Los actos administrativos de la direccion han pasado sin la sancion necesaria; i como todo aquello que no se fiscaliza tiene forzosamente que andar mal, es indispensable, para tener un buen servicio de ferrocarriles, comenzar por ahí. Por esto voi a permitirme hacer una indicacion con el objeto de

asegurar la fiscalizacion de los actos administrativos de la direccion de este servicio.

Creo que una vez establecida esta fiscalizacion, tendrán que cambiar favorablemente las cosas. Estamos acostumbrados a desentendernos de todo lo malo, i a dejarlo pasar sin ponerle remedio. Este es un defecto jeneral, i ya sea debido a nuestro carácter o a otros motivos especiales, el hecho mismo no puede desconocerse.

Algunos señores Senadores culpan de estos males a las administraciones pasadas, otros a la revolucion del 91; yo culpo al egoismo jeneral que se impone i que lo malea todo, precisamente porque no hai fiscalizacion.

En materia electoral, por ejemplo, mientras no exista fiscalizacion, tendrá que seguir sucediendo lo que todos hemos deplorado, los atropellos al derecho del sufragio i la impunidad de los delinquentes.

No quiero molestar por mas tiempo la atencion del Honorable Senado, que ha de sentirse fatigado ya con un debate tan prolongado; i para concluir voi a formular la indicacion a que me he referido, i que tiene por objeto crear una seccion anexa al Ministerio de Industria, compuesta de un personal técnico de que formarán parte, un ingeniero de la via i maestranza i otro del ramo de explotacion, los cuales ejercerian la fiscalizacion i el control de los ferrocarriles. Esta seccion podria asesorar al Ministro de Industria i ponerlo al corriente de lo que en el ramo de ferrocarriles sucediera.

Hoi acontece que el famoso Consejo Directivo está formado precisamente por empleados a quienes debe fiscalizarse, i es natural que estos empleados presenten las cosas al Ministro en la forma mas conveniente para ellos.

Creo que con la medida que propongo se salvarian en gran parte los defectos de la administracion de los ferrocarriles, i como lo ve el Senado, es ésa una medida sencilla, fácil de realizar i esencialmente práctica.

Por otra parte, segun datos que se

me han suministrado, secciones análogas a la que propongo existen en Bélgica, Francia i Alemania. Es decir, existe en aquellos países una seccion fiscalizadora de los ferrocarriles. De manera que por razones de buen sentido, por ser una medida esencialmente práctica, i por la consideracion de que existe con buen éxito en otros países la seccion a que me he referido, creo que convendria implantarla tambien entre nosotros. Entrego, pues, mi indicacion a la resolucion del Honorable Senado a fin de que la acoja si cree que ella es práctica i conveniente para poner fin al verdadero desquiciamiento que se nota en la administracion de los ferrocarriles del Estado.

El señor SECRETARIO.—La indicacion del honorable señor Sánchez Mañenlli, dice así:

«Art. ... Créase una seccion anexa al Ministerio de Industria i Obras Públicas, compuesta del siguiente personal técnico:

Un ingeniero de vias;

Un ingeniero de traccion i maestranzas; i

Uno de explotacion i contador.

Esta seccion ejercerá la fiscalizacion i el control de los ferrocarriles del Estado».

El señor SANFUENTES (Presidente).—En discusion la indicacion del honorable Senador de Valdivia, conjuntamente con el proyecto.

El señor OVALLE (Ministro de Industria).—La idea que envuelve el artículo 1.º en discusion es, ante todo, suprimir el actual consejo, rodaje que se ha considerado como fuente de perturbaciones en el servicio de ferrocarriles.

Consulta al mismo tiempo este artículo la idea de terminar con la administracion por departamentos; i al efecto se crea una junta compuesta de un personal competente i especialmente preparado, que intervendrá en toda la direccion del servicio i que tendrá toda la responsabilidad de la administracion.

La forma en que está redactado el artículo subsana, aunque sea en parte, los inconvenientes que ha hecho notar el

honorable Senador de Valdivia, señor Sánchez Massenlli.

En cuanto a la idea que el señor Senador ha propuesto, de crear en el Ministerio de Industria i Obras Públicas una seccion anexa que asesore al Ministro i sirva especialmente para fiscalizar el servicio, no veo qué objeto puede tener desde que habrá, segun el proyecto, una comision administradora, compuesta de técnicos, i responsable de ese servicio.

Comprenderia la utilidad de la idea indicada por Su Señoría, si con ella se propusiera el nombramiento de una comision encargada, por ejemplo, de todo lo relativo a la adquisicion i recepcion del material de la Empresa, i de informar al Ministro sobre las propuestas i contratos. A mi juicio, la administracion técnica, la direccion propiamente tal, debe competir a la comision propuesta en el proyecto, i en consecuencia, no tendria objeto el crear esa otra comision que indica el señor Senador por Valdivia.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—He propuesto esta idea, señor Presidente, tomando en cuenta que en la direccion de un servicio de esta naturaleza se requiere ante todo que exista unidad de accion, i porque creo, como el honorable Senador de Curicó, que sin esta unidad no puede dar buenos resultados una reorganizacion.

En mi deseo de buscar algo para coadyuvar a los buenos propósitos del señor Ministro, he creido encontrar en esa idea un remedio mas práctico, mas eficaz para los males que todos lamentamos. Mis ideas, pues, no están en contraposicion con las del señor Ministro sino que, por el contrario, se armonizan con ellas i tratan de coadyuvar a sus mismos propósitos.

El señor OVALLE (Ministro de Industria).—Como ántes he dicho, no concibo la creacion de la comision que el señor Senador indica, sino con un objeto determinado, como seria el de intervenir en los contratos que se celebren para la adquisicion del material u otro semejante; pero, en manera alguna, para fiscalizar la

administracion misma, pues entónces existirian dos comisiones distintas encargadas de una misma cosa, que probablemente serian orijen de nuevas dificultades i perturbaciones.

¿Cuál de ellas prevaleceria sobre la otra? I en caso de disidencia entre ambas, ¿qué haria el Ministro?

El señor SANCHEZ MASENLLI.—Mi idea tiende precisamente a obtener una completa unidad de accion, i a evitar esas dificultades i desaveniencias.

El señor OVALLE (Ministro de Obras Públicas).—Comprendo bien que ese es el propósito del señor Senador; pero Su Señoría comprenderá, por su parte, que en la práctica seria imposible evitar esas dificultades.

No me esplico cómo se consulte mejor la unidad de accion por medio de dos comisiones diversas, que tendrán un mismo campo de accion, que por medio de una sola comision directiva, directamente responsable, i compuesta de un personal técnico i especialista.

El señor VALDES VALDES.—Creo que no es discreto implantar en un pais, sin tomar en cuenta las circunstancias particulares que establecen diferencias entre ambos, medidas que se han adoptado en otro, por cuanto han producido en éste buenos resultados.

El honorable Senador ha reforzado su argumentacion citando, como ejemplo, la aplicacion entre nosotros de la antigua lei belga sobre ferrocarriles.

A este respecto debo recordar al Honorable Senado que esa lei fué dictada aquí en circunstancias que podríamos calificar de desgraciadas, i que cuando comenzó a rejir en Chile, no estaba ya en auge en Béljica, sino al contrario en camino de ser derogada.

Pero el proyecto del señor Ross, amoldado sobre la lei australiana, me hace la impresion de que puede dar buenos resultados en Chile, porque corrije en mucha parte nuestros males actuales i porque, como observaba el honorable Senador de Curicó, nos saca desde luego de una mala situacion, i nos permite despachar con

calma una lei mejor estudiada, para lo cual serviria de esperiencia el funcionamiento de esta misma Comision que establece el proyecto.

En Australia funciona con buenos resultados una comision análoga.

Mi idea era parecida i aun la tenia redactada, pero como no deseaba complicar con otra indicacion mas el debate, para no perturbar el despacho del proyecto del señor Ministro, me abstuve de formularla.

La redaccion que le habia dado, decia así:

«Artículo 1.º La administracion de los ferrocarriles del Estado correrá a cargo de una junta compuesta de un director jeneral i de dos directores, la que se titulará «Junta Administradora de los Ferrocarriles del Estado».

De esa manera quedaba establecido que uno de los miembros de la Junta era el jefe de ella i de la administracion.

Si en Australia ha funcionado bien un directorio compuesto de cinco personas, no se comprende por qué no habria de funcionar bien en Chile uno compuesto de tres. Siempre habria, con un directorio mas reducido, la enerjia del mando.

Es cierto que la redaccion propuesta por el señor Ministro deja a los tres consejeros en igualdad de condiciones, inconveniente que se salvaria con la indicacion que yo habia pensado hacer. Pero como he dicho, no he formulado esa indicacion a fin de no perturbar el debate; si el señor Ministro la creyera aceptable, no tendria inconveniente en proponerla.

El señor OVALLE (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Por mi parte no tendria inconveniente en aceptarla.

El señor MAC IVER.—Yo no la aceptaria, señor.

El señor VALDES VALDES.—Entonces, si no concilia las opiniones, no la propongo, señor Presidente.

Bien se puede dejar, por via de ensayo, la junta compuesta de tres directores con iguales atribuciones. No creo, por otra parte, que esta junta, que es mas numerosa en Australia, haya de fracasar en Chile.

El señor BESA.—Veo, despues de lo que se ha dicho, que la lei belga sobre administracion de los ferrocarriles viene a caer en el mismo proyecto del Gobierno. Es evidente que alguno tiene que ser el presidente de la Comision, porque de otra manera no se podria dirijir nadie a esa especie de triunvirato.

El que hiciera de jefe de la Comision seria en realidad el Director Jeneral de los Ferrocarriles. ¿Qué diferencia hai entonces entre el proyecto del señor Ministro i el proyecto de la Comision? La Comision propone tambien un director i dos jefes de seccion.

El señor VALDES VALDES.—En este proyecto no se trata de jefes de seccion; los tres directores componen una misma entidad directiva.

El señor BESA.—El proyecto belga los llama ayudantes, agregando que deberán ser especialistas en cada uno de sus ramos.

El señor VALDES VALDES.—Precisamente se les da el nombre de ayudantes para achicarlos en cuanto sea posible, a fin de que uno solo, que es el director, tenga la preeminencia, que no debe existir, segun la idea del honorable Senador de Atacama.

El señor BESA.—No acepto, señor Presidente, la idea de constituir un triunvirato. Soi partidario de que cada servicio tenga su jefe responsable.

Mantengo, en consecuencia, mi opinion de que el proyecto primitivo consulta los intereses de la administracion de ferrocarriles mejor que esta lei australiana.

El señor MAC IVER.—Me parece que se ha olvidado un poco en esta discusion la verdadera naturaleza i el objeto primordial de la lei que se trata de dictar.

Esto comenzó por un mensaje en que el Gobierno pedia la suspension de la lei de 1884, a fin de poder dictar una nueva en el término de tres años.

Ese mensaje pasó a Comision i de ahí nos vino un proyecto mas amplio, en el que se hacian algunas reformas a aquella lei, como la supresion de la administra-

cion por secciones i algunas relativas a sueldos.

Esto pareció tambien poco práctico, lo que orijinó un nuevo proyecto que es el que nos ha presentado ayer el señor Ministro, i que descansa sobre la misma base del proyecto primitivo i responde al mismo propósito; esto es, dictar medidas provisorias, para dar tiempo de estudiar una reforma completa, creando entre tanto una autoridad con facultades para introducir en el servicio las reformas mas urgentes.

En este artículo 1.º i en el relativo a las jubilaciones, está dicho todo: se escogen tres personas a quienes se les encomienda la administracion, i se les dan facultades para reorganizar el servicio de la cabeza a los piés.

¿Por qué, en lugar de encomendar la reorganizacion a esta junta, no se la hace por medio de una lei? Porque si se discutiera esa lei, su debate demoraria años, i entre tanto los servicios continuarian tal como ahora se encuentran.

I si no se hace, porque no es práctico, la reforma por medio de la lei, ¿qué recurso queda? Nada mas que lo que ahora se nos propone.

¿Dará buenos resultados? ¿I por qué nó? Diga alguién qué inconveniente hai para que no los dé. El objeto de la presente lei es mejorar la administracion i permitir que se hagan todas las reformas necesarias para el buen servicio. ¿Por qué razon tres personas aptas, escojidas entre las mejor preparadas, no podrian llenar este cometido? ¿Lo llenarian mejor cinco o siete? Indudablemente que no. ¿Una sola? Aquí está el punto que debe considerarse.

Conseguir esos fines i alcanzar esos resultados, encomendando toda la labor i toda la responsabilidad a una sola cabeza, no me parece posible. I, suponiendo que fuera posible, que hubiera alguién que quisiera cargar con esa responsabilidad, que principia con la alta direccion del servicio i concluye con la remocion de muchos, talvez de los principales empleados, ¿dónde encontrar esa cabeza? ¿Aquí? ¿Entre nosotros?

¿Acaso conocen mis honorables colegas alguna persona, con las aptitudes i el carácter suficiente para tal empresa? ¿Habria alguién que quisiera echarse encima esa responsabilidad i sus consecuencias?

¿Se buscaria esa persona fuera del pais? Aparte de que eso pudiera herir la susceptibilidad nacional, tampoco podria encontrarse fácilmente alguién que, sin conocimiento previo de nuestras necesidades, de nuestro carácter i de nuestras costumbres, fuera lo suficiente atrevido para hacerse cargo, de un momento a otro, de semejante tarea.

I si esto es así, ¿a qué discutir si esa direccion debe componerse de una o de tres personas?

¿Pero se entenderán entre ellas? ¿I por qué no? Están nombradas para eso, para entenderse; i si alguna vez no marcharan de acuerdo, alguna opinion prevaleceria; i si hai choques o tropiezos, ello dependeria mas del carácter de las personas que de defectos de la lei.

Que tiene que haber un jefe, es indudable; en toda reunion de hombres siempre hai alguno que tiene o se arroga el puesto de superior, con o sin justicia; aun en los cuerpos colejiados en que todos son iguales, hai alguno superior a los demas. En una mesa lo es el que está a la cabecera, i en una mesa redonda es cabecera, como sábiamente lo declaraba Sancho, el que tiene mas aptitudes, mas virtud o mas talento.

En el caso de que se trata, el puesto de superior se turnará entre los miembros de la junta, o tomará cada cual a su cargo el servicio para el que tenga mayor competencia, o se arreglará este punto por reglamentos que dicten ellos mismos o el Presidente de la República.

Se ha repetido con insistencia que este es un sistema australiano. Nó, señor Presidente; este es un sistema universal; lo que no es ni australiano, ni belga, ni aleman, ni de ninguna parte, sino exclusivamente chileno, es el sistema de consejeros gratuitos. Pero el confiar la direccion de un servicio a una junta o comision de dos o mas personas con igualdad de atribuciones, no es australiano, lo

repito, ni es tampoco de invencion moderna. Es un sistema que ha existido desde mui antiguo. Las tesorerías españolas tenian dos jefes iguales en categoría, que se vijilaban el uno al otro; i ántes existia el mismo sistema entre nosotros.

Yo habria deseado que los directores fueran solo dos, en vez de los tres que se propone; pero no he querido hacer cuestion de esto.

Se dice que no deben traerse al pais instituciones extranjeras. Sin duda, no deben traerse, cuando esas instituciones no se adaptan a nuestro carácter nacional.

Todas las instituciones que tenemos son extranjeras.

¿Por qué estamos hablando en el Senado? ¿Por qué existe aquí esta corporacion que España no nos ha legado? Porque hai una Cámara de los Lores en Inglaterra, qué hemos copiado.

¿Por qué tenemos la Cámara de Diputados? Porque en Inglaterra hai una Cámara de los Comunes.

¿Por qué tenemos un Presidente de la República? Porque en Estados Unidos hai un Presidente de la República.

Todas estas instituciones establecidas por el sistema constitucional que nos rige, que fué condenado en todas partes, ménos en Inglaterra i Estados Unidos, i que hoi está implantado en casi todos los paises del mundo, son extranjeras, como la que ahora se propone, i que ha sido impugnada por mi distinguido colega i amigo el honorable Senador por Curicó.

Sin embargo, ¿por qué estas instituciones existen hoi en casi todos los paises del mundo? Porque, creadas por Inglaterra, han prosperado i tenido éxito en Estados Unidos, en las Repúblicas de América i en todas las naciones de Europa que las han adoptado, con escepcion de dos o tres, entre ellos el Imperio Germánico, que sin embargo, tiene mucho de constitucional.

Cuando se trató de establecer aquí estas instituciones, ¿debimos rechazarlas porque eran extranjeras?

Lo mismo puede decirse de la comuna

autónoma, que ha fracasado entre nosotros lastimosamente i que tanto daño ha hecho al pais. Pero no debemos culpar de su fracaso a su carácter exótico, que en realidad no tenia, pues no hai nada mas esencialmente español. España era por excelencia el pais de la autonomía municipal. Desapareció allá con el advenimiento de una dinastia extranjera, con Cárlos V.

La comuna autónoma no murió, pues, entre nosotros porque fuese planta exótica; murió porque la mató el Gobierno, i quizas tambien la política.

Pero si el Gobierno la vijila, la encamina, procura su correcto funcionamiento, no tendríamos hoi que lamentar su fracaso i tendríamos la utilísima institucion de la comuna autónoma, en lugar de la Municipalidad desautorizada i sin prestijio.

Pero el Gobierno, a título de que era extranjera esa institucion, i creyéndola su rival, su enemiga, la dejó en manos de los alcaldes i rejidores, para los cuales quedaron abiertas las cajas municipales. Con esto la mala administracion de los servicios locales i la desidia florecieron hasta hacer naufragar lo que debió mantenerse i prosperar.

Es un error desestimar las instituciones extranjeras, pues en ellas hemos encontrado la llave de nuestro progreso i por ellas valemos mas ahora de lo que valíamos ayer.

I por esto, repito, es necesario que resolvamos la cuestion pronto. Estamos delante de un dilema: o se reorganiza el servicio de ferrocarriles en la forma que establece el proyecto que se ha propuesto, o continuamos con el mismo sistema de ántes. No hai otro camino.

Por lo demas, es inoficioso discutir a fondo los caracteres de la reforma que se propone, pues ella es solo transitoria. Lo que perseguimos con este proyecto no es sino remediar desde luego la pésima situacion actual, miéntras se reorganice por completo la administracion de los ferrocarriles del Estado.

Por esta razon, pediria a mis honorables colegas que se fijasen en el carácter

de este proyecto, en el fin que con él se persigue. No es un proyecto de lei de efectos permanentes, sino sencillamente provisorio, para darnos tiempo de estudiar una lei definitiva.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Reorganizacion del servicio de los ferrocarriles

El señor SANFUENTES (Presidente).—Continúa el debate del proyecto de reorganizacion del servicio de ferrocarriles, juntamente con las indicaciones que se han formulado.

El señor LAZCANO.—En el contra-proyecto presentado por el señor Ministro de Industria hai un olvido relativo a los sueldos de los directores. No sé si el señor Ministro, por tratarse de empleados a contrata i no de planta, haya creído inútil fijar estos sueldos. Desearia saber si son o no empleados a contrata, pues si así fuera, no tendria ninguna observacion que hacer respecto a la omision en la fijacion de sus sueldos.

El señor OVALLE (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Son empleados a contrata, señor Senador.

El señor LAZCANO.—Entonces, no tengo observacion que hacer.

A fin de consultar, señor Presidente, la mejor formacion de esta especie de consejo, de esta trinidad que tendria a su cargo la direccion de los ferrocarriles del Estado, me atreveria a proponer al Honorable Senado que se modificara el inciso segundo, o se diera cabida en otra parte del proyecto, a la idea de que hubiera un jefe entre estos tres directores i que dicho jefe fuese ingeniero.

Estamos todos de acuerdo en que debe consultarse la mayor competencia posible de parte de los nuevos directores, i me parece que en este caso se requieren conocimientos especiales de ingeniería, por lo cual talvez seria oportuno tomar en cuenta la idea que he insinuado. De manera que hago presente esta observacion para

que se incluya en el proyecto, en la mejor forma que los señores Senadores o el señor Ministro de Industria crean conveniente darle, si la idea fuese aceptada.

Crec necesario que haya un jefe entre los directores i que este jefe sea ingeniero, debiendo los otros dos ser personas de competencia técnica reconocida, personas que con sus servicios hubieran dado a conocer los títulos que las hagan acreedoras a figurar en la administracion superior de los ferrocarriles.

Antes de terminar, me voi a permitir rectificar al honorable Senador de Atacama algo que Su Señoría me ha atribuido, talvez porque me espliqué mal cuando en sesion anterior tuve oportunidad de hablar sobre este proyecto, i posiblemente, el señor Senador no comprendió la intencion de mi razonamiento.

Yo no he podido decir que es malo tomar ejemplo de la administracion de ferrocarriles de naciones estranjerias, por cuanto no puedo venir a la Honorable Cámara a sostener un absurdo.

¿Cómo no tomar ejemplo de naciones mas adelantadas que la nuestra?

¿Cómo no tomar modelo de lejislaciones mejor inspiradas que la que tenemos?

¿Cómo no tomar ejemplo de esas lejislaciones en que han intervenido verdaderas notabilidades en materias administrativas?

No he podido sostener que no debemos tomar de otras naciones ejemplos dignos de ser imitados. Talvez he sido desgraciado para no espresarme con claridad.

El señor MAC IVER.—La culpa ha sido mia.

El señor LAZCANO.—Discúlpeme Su Señoría; he sido yo el que me he esplicado mal, i por eso deseo establecer cuál ha sido mi pensamiento.

Yo he manifestado que debemos ser un poco prudentes, que debemos ser un poco precavidos, que no se bueno proceder con lijereza al adoptar en nuestro pais disposiciones administrativas de naciones mas adelantadas, sin contemplar primero nuestras condiciones, sin ver primero si tales medidas administrativas

pueden o no aplicarse aquí con feliz éxito.

Dije en ocasion anterior, i vuelvo a repetirlo ahora, que todas aquellas medidas que han dado buenos resultados en otros paises deben ser mui contempladas i que sólo conviene adoptarlas en el nuestro cuando, despues de estudiadas nuestras condiciones de carácter, de educacion i demas que es necesario conocer, se ve que tales medidas pueden dar aquí buen resultado. Manifesté tambien que si no se procede en esta forma, lo que en otros paises dió buenos resultados puede producir entre nosotros efectos desastrosos. Este ha sido mi pensamiento i esta fué la observacion que hice anteriormente.

Pero que yo condenara en absoluto la idea de adoptar medidas administrativas que han dado resultados espléndidos en paises mas adelantados que el nuestro, es algo que no he podido sostener.

Agregué, cuando tuve oportunidad de tratar esta materia, que esto de copiar con lijereza i sin estudios previos de nuestras condiciones, una medida administrativa que ha dado buenos frutos en otro pais, para implantarla en el nuestro, seria lo mismo que traer a Chile una planta exótica que no pudiera vivir en nuestro suelo por las condiciones del clima, del terreno i hasta de la luz.

De manera que he debido rectificar los conceptos que el honorable Senador por Atacama ha creído que yo he manifestado en sesion anterior a fin de que no se estime que pretenda cerrar el camino a ejemplos tomados de naciones extranjeras i dignos de ser considerados, bien que, vuelvo a repetirlo, es necesario adoptarlos con la debida prudencia i con el debido estudio de nuestras especiales condiciones.

En la sesion de hoi he manifestado que votaré favorablemente el proyecto en debate, a pesar de las dudas que me asaltan sobre si el consejo de administracion dará o no buen resultado.

He recordado tambien en la sesion de hoi la opinion de un ilustre autor frances, quien, al hacer comentarios sobre las constituciones de Inglaterra i de Estados

Unidos, dice que ambas constituciones son espléndidas i han hecho la felicidad de los respectivos paises; pero que si alguna de esas constituciones se introdujera en un pais como Turquía, produciria allí el fracaso mas completo.

¿i por qué?

¿Porque son malas las constituciones de Inglaterra i de Estados Unidos?

Nó, señor. Sencillamente se produciria ese fracaso porque el modo de ser, la educacion, los hábitos, en una palabra, todas las circunstancias que deben concurrir para que una constitucion como la inglesa o la norte-americana dé buenos resultados, son mui diferentes en el Imperio Otomano.

Necesitaba establecer con claridad este punto i, cumplido mi objeto, dejo la palabra.

El señor SANCHEZ MASENLLI.

—En vista de la idea manifestada por el honorable Senador por Curicó, en el sentido de que la direccion de los ferrocarriles deba ser ejercida por un ingeniero, es decir, por un director jefe, que tenga esta condicion, creo que ya mi indicacion no tendria razon de ser. Lo que yo buscaba era la responsabilidad de una comision que fiscalizara a la direccion de la empresa. Pero si esta direccion ha de estar en manos de un ingeniero competente, que comprenda su responsabilidad i su deber, me parece que la indicacion que proponia no es necesaria. Por esto pido a la Cámara que la dé por retirada.

El señor VALDES VALDES.—Como el honorable Senador por Curicó ha insinuado la misma idea que yo habia emitido ántes sin redactarla, i como Su Señoría tampoco la ha redactado, me permito darle esta forma:

«La administracion de los ferrocarriles del Estado será ejercida por una junta compuesta de un director jeneral, técnico en el ramo de administracion i explotacion de ferrocarriles, i de dos ingenieros, el uno especialista en vias i edificios, i el otro, en traccion i maestranza.

Estos directores serán nombrados por tres años por el Presidente de la República, con acuerdo del Consejo de Estado»

Esto tiene la ventaja de que no exijiéndose que el director jeneral sea un ingeniero, se puede colocar en ese puesto a una persona de suficiente experiencia en el servicio, i agregar dos ingenieros competentes en los ramos de la via i edificios, traccion i maestranza. De este modo se reunirian en el Consejo los conocimientos técnicos i la experiencia.

El señor LAZCANO.—Todos hemos querido sustraer esta direccion a la política; i con la redaccion que acaba de darnos el honorable Senador por Colchagua, no se cumple este propósito, porque algunas personas que hayan prestado servicios en la política querrán ser llevadas a los ferrocarriles en pago de esos servicios.

Es necesario evitar este riesgo, evitar que la empresa de los ferrocarriles sea un *sanatorium* de los inválidos de nuestra política. ¿De qué manera se consigue esto? Con la idea que yo habia propuesto, i que el señor Secretario ha redactado. Pido al señor Secretario que le dé lectura.

El señor SECRETARIO.—Diria así: «Hará de presidente de esta junta un ingeniero especialmente preparado para la administracion i explotacion de los ferrocarriles. Los otros dos miembros deberán poseer conocimientos técnicos en los mismos ramos.»

El señor LAZCANO.—Presento como mia esa indicacion a la Cámara.

El señor VALDES VALDES.—No he tenido el menor propósito de llevar a los ferrocarriles a los inválidos de la política, como cree el señor Senador por Curicó. Al proponer esa idea recordaba los elojios con que el mismo señor Senador por Curicó aplaudia en dias pasados a la persona que está dirijiendo los ferrocarriles en estos momentos. La circunstancia de poder aprovechar los servicios de esa persona, a quien Su Señoría elojaba sin reserva, fué lo que me hizo indicar la solucion que he propuesto.

Pero reconozco que la política puede mezclarse en este asunto; i si Su Señoría tiene este temor, no insisto en la posicion que habia formulado, a pesar de las ventajas que creo habria en aceptarla.

El señor MACIVER.—Dije yo, cuan-

do anunció su indicacion el honorable Senador por Colchagua, que me opondria a ella, i me voi a oponer.

Sucede a veces que las mas pequeñas cosas hacen fracasar una empresa. Por ejemplo, tratándose de ferrocarriles, sale un tren, cae un guijarro o un pedazo de fierro en la línea, i el tren descarrila.

En el caso actual, toda la lei puede estar en este punto, que parece mui pequeño, en un jefe.

Fijese el Honorable Senado en este punto, sobre el cual, aunque no se puede hablar aquí con entera franqueza, es preciso decir algo: el servicio de ferrocarriles está plagado de empleados inútiles i hai que hacer una limpia enorme. ¿Quién va a ser el responsable? No quiero decir quién se va a llevar la gloria, sino quién va a ser el responsable en esta tarea que ha de levantar tantas resistencias? Colocar a un hombre al frente de ella es como colocarlo en alto para que todo el mundo apunte a su cabeza.

Yo quiero suponer que haya una persona que, echando a un lado las vacilaciones, se preste a ser el responsable de esa obra. Se trata en seguida de reorganizar una oficina, ¿resistirá a los empeños? ¿No dará oído a nadie? ¿El, que es el responsable, procederá con la enerjía necesaria? Nó! Por esta razon se ha buscado una junta, para que esta clase de responsabilidad, esta lucha con el interes particular se diluya un poco, para que la obra pueda realizarse.

Tengo la conviccion de que si se designa un jefe para que haga la reforma en los ferrocarriles, la reforma no se hará. Se hará la reforma en la lei; nosotros discutimos una buena lei de ferrocarriles; pero el personal quedará como está ahora; las variantes que se hagan serán insignificantes.

Es esto lo que ha querido cortarse, buscando lo que no se consigue con este sistema de jefaturas, que no sé a qué idea obedece.

Si se puede realizar la limpia en la reorganizacion de los ferrocarriles por medio de una junta de tres personas, ¿para qué ir a perturbarla estableciendo

que haya uno superior? Ellos dirán cuál es el primero; el Presidente de la República dirá cuál es el primero; ¿para qué lo dice la lei?

Yo llamo la atencion sobre esto a mis honorables colegas; no corramos el riesgo de que la lei no dé el resultado que se busca.

Yo quiero colocar a cualquiera de los señores Senadores a la cabeza de la empresa de los ferrocarriles, con la necesidad de cambiar una gran parte del personal, de herir una cantidad de intereses, no solamente de los empleados sino que tambien de sus familias, de sus parientes, de sus correligionarios.

¿Se puede hacer esto?

Seria no conocer a nuestro pais, el imponer una responsabilidad a una persona que no querrá cargar con ella; seria hacer fracasar el propósito que se busca al dictar la lei, el propósito que persigue el Senado.

No veo para qué se exige, en la indicacion que ha propuesto mi honorable colega, la condicion de ser ingeniero. Está bien que se exija la condicion de poseer conocimientos técnicos para la administracion de una empresa como esta; está bien que se entienda por tecnicismo las aptitudes i nó los títulos. Que el administrador sea ingeniero o nó, poco importa, señor Presidente.

Actualmente está dirijida la empresa por una persona que no es ingeniero: ¿por qué lo escluimos?

Esta persona ha recibido los elojios del mismo honorable Senador de Curicó, ¿por qué lo escluye entónces Su Señoría de la jefatura de los ferrocarriles del Estado? Esa persona es una de las pocas aptas que tenemos. El título de ingeniero no sé para qué pueda servir tratándose de administracion de ferrocarriles i no de ingeniería de ferrocarriles.

Note el Senado que la mayor parte de nuestros ferrocarriles han sido administrados por personas que no eran ingenieros. En realidad, señor Presidente, nada tiene que ver la ingeniería con la administracion de ferrocarriles.

Tenia otra cosa que decir, pero se me

ha olvidado, porque me ha preocupado la idea fija del acaloramiento que produjo al honorable Senador de Curicó la contestacion que dí a uno de sus argumentos, tal como yo lo entendí; pero, segun dijo despues Su Señoría, no lo entendí bien.

«Culpa mia, ha dicho Su Señoría, que yo no me diera a entender». Nó, señor Presidente, ha sido culpa mia el que no entendiera, sin que esto quiera decir que Su Señoría tuviera motivo para hablar con tanto calor creyendo que yo le atribuia un argumento que no era propio de Su Señoría.

En materia de argumentacion, de produccion intelectual, acontece lo que en la naturaleza: con el trigo suele brotar ballico, no siempre nacen del mar Vénus, no siempre el sol nos envía sus rayos. Pasa lo mismo con la intelijencia humana.

Cuánto ballico, cuántas Vénus al revés, cuántos rayos falsos no habran nacido de la intelijencia del mismo Senador que habla, que han hecho que otros tengan un concepto errado de lo que decia, o un concepto verdadero; pero en fin, que les hacia creer que lo que decia no era de una persona intelijente.

Esto, repito, es de la naturaleza de las cosas.

He atribuido a mi honorable colega un argumento errado, he incurrido por lo ménos en una equivocacion.

En estas cosas, despues de todo, lo mejor es ver la intencion, los propósitos, i yo estoi cierto de que mi honorable colega verá que mi intencion, mis propósitos con respecto a Su Señoría son de verlo mui alto, en mui buen concepto, delante del pueblo i de sus colegas.

El señor ESPINOSA PICA.—Como miembro de la Comision de Industria i Obras Públicas que informó el proyecto, voi a decir dos palabras.

Ya he tenido ocasion de manifestar que, a mi juicio, la causa principal del mal resultado que da actualmente el ramo de ferrocarriles, debe buscarse mas que en la lei, en la deficiencia del perso-

nal.

Esto, señor Presidente, no son palabras, son hechos, que se pueden poner de manifiesto.

El señor Ministro de Industria tiene conocimiento cabal de que hace poco mas de un mes habia llegado la situacion de los ferrocarriles a un extremo lamentable. Por falta de elementos para trasportar carbon a Santiago esta ciudad se veia espuesta a quedar sin alumbrado i muchas industrias estaban amenazadas de tener que cerrar sus puertas. Los ferrocarriles parecian impotentes para detener este desastre. Sin embargo, bastó un poco de actividad i enerjia de parte del señor Ministro, para que los peligros desaparecieran i se evitara al pais la vergüenza de que la capital de la República quedara a oscuras.

A continuacion ha hecho al señor Ministro un nombramiento que ha merecido los aplausos del Senado i la aceptacion pública i que está dando los mejores resultados.

Desde la fecha en que se designara al señor Oportot para la direccion de los ferrocarriles, ha sido unánime la opinion de que el servicio ha mejorado notablemente i que han desaparecido los graves inconvenientes que ántes se observaban.

Finalmente, el señor Ministro ha declarado ante el Senado que con anterioridad a ese nombramiento, los mejores propósitos del Gobierno, las instrucciones que se daban, no eran verdaderamente cumplidas, porque no habia estímulo suficiente en la administracion de los ferrocarriles para mejorar el servicio.

Estos son hechos efectivos i no palabras. No creo lójico, pues, culpar de la situacion de los ferrocarriles al Gobierno, a la política, ni a la lei.

En realidad de verdad esta lei tan atacada fué buena durante muchos años en que el servicio de ferrocarriles no dejaba nada que desear i solo ahora ha llegado a ser deficiente.

Comprende el Honorable Senado que en estas condiciones i con estas ideas, el que habla, como miembro de la Comision de Industria, no entrara de lleno al

estudio de la reforma de la lei, sino que se limitara a tomar en cuenta aquellas observaciones o proposiciones hechas por el Ministro del ramo, que tendian únicamente a corregir los males que se habian observado en su aplicacion.

De ahí, señor Presidente, que la Comision informase solamente sobre las reformas de ciertos artículos de la lei de 1884; no pretendió dictar una lei nueva, sino que trató de mejorar aquellas disposiciones legales que a su juicio ocasionaban dificultades.

En este sentido se empezó por suprimir el Consejo que, como sabe el Senado, se componia en su mayor parte de empleados de la misma Empresa, para darle una forma mas práctica, que consultara mejor la competencia de los consejeros i diera una organizacion mas conveniente a la Empresa.

Es verdad tambien que en aquel proyecto se dejaba gran parte al reglamento, pues se sabe por esperiencia que las mejores leyes son las mas breves, i que uno de los defectos mas graves de nuestra lejislacion es el de haber hecho verdaderos códigos sobre materias para las cuales bastaban unos pocos artículos. Un ejemplo, entre otros, que demuestra esto, es la lei de alcoholes.

El proyecto del Gobierno, que venia bien estudiado i meditado, encontró resistencias, injustificadas a mi juicio, i la cuestion se situó en otro terreno: se dividieron las opiniones entre los que querian solo una lei provisoria, de efectos transitorios, i los que deseaban una reforma radical de efectos permanentes.

Nos encontramos en los últimos dias del período ordinario de sesiones, de modo que pensar en hacer una reforma a fondo equivale a no hacer nada, pues la discusion absorberia todo el tiempo que nos queda i la reforma no se llevaria a cabo.

Golocado en esta situacion, como miembro de la Comision informante no pude ménos de aceptar la idea de un proyecto de carácter transitorio, que dejara tiempo para que la lei definitiva pudiera dictarse con el detenimiento que exije.

El proyecto último del Gobierno obedece a este propósito; i yo estoy de acuerdo con los que dicen que no debe buscarse en él una reforma definitiva sino una reorganizacion accidental.

Ahora veo que en el Senado existen ciertas dificultades para aprobar el artículo en debate, porque parece que se teme que la administracion de los ferrocarriles pueda caer en manos de personas poco espermentadas o que no den las suficientes garantías de acierto.

En vista de esto, i para salvar ese inconveniente, voi a permitirme proponer una modificacion en el sentido de que la designacion de las tres personas que han de componer la junta de administracion sean nombradas con acuerdo del Senado, i en su receso, con el de la Comision Conservadora.

El señor MAC IVER.—Serian nombramientos políticos.

El señor ESPINOSA PICA.—No, señor Senador, i voi a probarlo.

Esta idea ha sido tomada de un proyecto del señor Ross que tiene por base la lei australiana. I en ese proyecto se va tan léjos a fin de evitar la injerencia de la política, que se establece la incompatibilidad de los derechos políticos con el desempeño de estas funciones administrativas.

El señor URREJOLA.—Desde que se ha comenzado a hablar de los defectos de la actual lei de ferrocarriles, se ha dicho que el principal de ellos consiste en la falta de atribuciones del director jeneral.

Llevados del propósito de subsanar este inconveniente, el señor Ministro i la Comision informante consultaron en el proyecto una mayor suma de atribuciones para ese funcionario. Ahora, en el contra-proyecto presentado se reacciona sobre esto, i se trata de quitar hasta la responsabilidad de los directores.

Por mi parte, sigo creyendo que es mucho mas conveniente dejar radicada toda la administracion en una sola persona responsable, que no en tres con responsabilidad nula, talvez.

Se dice, con todo, que la justifica-

cion de esta medida está en el carácter transitorio que tiene el proyecto. Sin embargo, yo no veo que haya incompatibilidad entre el carácter transitorio de una lei i la disposicion que ponga en manos de una sola persona la direccion de un ramo del servicio público.

Ademas, hai algunas disposiciones del contra-proyecto que me sujieren dudas, que desearia que el señor Ministro las salvase.

A la junta se le confieren todas las facultades que, segun la lei de 1884, tienen el director jeneral, el consejo directivo i los jefes de departamento. Se suprimen, por consiguiente, durante la vijencia de esta lei, durante la administracion de este directorio tripartita, las direcciones de contabilidad, de explotacion, de traccion, de vias i de maestranza.

El señor MAC IVER.—No, señor.

El señor VALDES VALDES.—Se suprime la autonomía que hoi tienen.

El señor URREJOLA.—Dejan de tener aquella autonomía, segun el proyecto de la Comision; lo prueba el que se llame a los antiguos directores de departamento, «ayudantes de departamento» dependientes del director jeneral.

Yo no veo cuál sea la ventaja de encargar a tres personas una administracion tan compleja como la de ferrocarriles, en lugar de confiarla a una sola persona, con los ayudantes que tiene en la actualidad para los distintos servicios. Yo creo que por buscar lo mejor, vamos tras de lo peor, vamos tras de algo que ántes de mucho tiempo habrá de tener malas consecuencias.

Vuelvo a repetir: el propósito con que se crea esta junta directiva, es decir, el de ordenar i reorganizar los ferrocarriles, es un propósito mui interesante, que concuerda, naturalmente, con el deseo jeneral de que alguna vez se reforme ese servicio sustentándolo sobre la base de una lei amplia. Pero, en realidad, no se va a ganar nada con este procedimiento, porque esta junta propondrá al Gobierno las mismas medidas que podria proponer el director jeneral de acuerdo con los ayu-

dantes de departamento, que consulta el proyecto de la Comision.

Por estas consideraciones tendré el sentimiento de no dar mi voto al contra-proyecto del señor Ministro.

El señor BALMACEDA.—Yo celebró en gran manera las palabras que acaba de pronunciar el honorable Senador por Ñuble porque me asiste igual duda que a Su Señoría.

La lei de ferrocarriles consulta diversas secciones; son ellas la de esplotacion, de la via i edificios, de traccion i maestranza, i de contabilidad. Cada una de estas secciones, segun la lei, es autónoma, sus jefes son enteramente independientes, i cada uno es responsable del servicio que está a su cargo.

Ahora, con el proyecto que se presenta, se va a constituir una autoridad que va a tomar sobre sí las facultades de esos cuatro directores. De manera que vamos a tener un nuevo consejo, ademas del que actualmente está asesorado el Director Jeneral, i asignándole a aquél las facultades de los jefes de seccion, que están especialmente encargados del servicio de cada ramo.

A mí me parece que esta medida será contraproducente i que ántes de mucho tendremos que deplorar sus funestas consecuencias. Yo entendia que cuando el señor Ministro proponia una comision o junta como la que propone, era para reemplazar la accion del Director Jeneral i los consejeros del ramo, pero de ningun modo a los jefes de los respectivos servicios, los cuales continuarian en sus puestos con las facultades que la lei les atribuye.

Mas grave me parece esto cuando, avanzando un poco en la lectura del proyecto, se ve que se otorgan a ese consejo todas las facultades de los jefes de seccion; i mas adelante se faculta a esta junta directiva para que proceda a reorganizar el servicio de los ferrocarriles de acuerdo con el Gobierno, es decir, no de acuerdo con la lei, sino con el Gobierno; se suprime la lei, se suprime todo, para buscar el correctivo de la situacion.

Así lo dispone el artículo final, que dice:

«Art. 3.º Derógase el artículo 72 de la lei de 4 de enero de 1884».

Es decir, que se deroga la autonomía consultada por la lei para cada una de las secciones.

Encuentro esto inconveniente, i como creo que no puede estar en el ánimo de nadie el suprimir todo lo existente para dejar solo la junta que hoy se constituye, juzgo que tal procedimiento no es aceptable.

Por esto voy a proponer una modificación a las indicaciones que se han hecho i que me parece que conciliará las opiniones. Dice así:

«La administracion de los ferrocarriles del Estado, mientras se reorganizan sus servicios, se ejercerá por un director jeneral, ingeniero especialista en ferrocarriles, i por dos directores especialmente preparados, los cuales se contratarán por el Presidente de la República, de acuerdo con el Consejo de Estado i con la aprobacion del Senado.

La remuneracion de estos empleados será:

Director jeneral.....	\$ 15,000
Dos directores, cada uno....	10,000

Suspéndense los efectos del inciso 1.º del artículo 72 de la lei de 4 de enero de 1884».

Creo que con esto basta; queda así el Gobierno con facultad para estudiar un proyecto que reorganice el servicio de ferrocarriles, con el tiempo i los antecedentes necesarios para llegar a hacer una obra buena.

Dejo, pues, formulada esta indicacion. El señor SANFUENTES (Presidente).—Como ha llegado la hora, se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

RAFAEL EGAÑA,
Jefe de la Redaccion.

