

Sesion 33.^a extraordinaria en 16 diciembre de 1913

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ALDUNATE SOLAR

Sumario

A indicacion del señor Aldunate (Presidente) se acuerda enviar a la Comision Permanente de Presupuestos diversos mensajes en que se pide autorizacion para varios gastos.—A indicacion del señor Barros E. se resuelve que todo proyecto sobre gastos debe pasar a la Comision de Presupuestos, sin necesidad de acuerdo especial.—Se pone en discusion i es aprobado el proyecto que fija las fuerzas de mar i tierra para 1914.—Se aprueba el proyecto de acuerdo que autoriza a don Manuel Figueroa para aceptar el cargo de vice-Cónsul de la Arjentina en Valparaiso.—Se pone en discusion el proyecto que crea la Caja de Crédito Popular, i despues de algunas observaciones de los señores Barros E., Búlnes, Echenique i Guarello, es aprobado en jeneral.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa la discusion del proyecto de reorganizacion de los ferrocarriles, i usa de la palabra el señor Búlnes.—Se constituye la Sala en sesion secreta para tratar de solicitudes particulares.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Balmaceda J. Elías	Letelier Silva Pedro
Barros E. Alfredo	García de la H. Pedro
Besa Arturo	Guarello Anjel
Búlnes Gonzalo	Mackenna Juan F.
Búrgos Gregorio	Ochagavía Silvestre
Claro Solar Luis	Rivera Guillermo
Charme Eduardo	Salinas Manuel
Echenique Joaquin	Sanfuentes Juan Luis
Eyzaguirre Javier	Tocornal José
Figueroa Joaquin	Urrutia Miguel

Lazcano Fernando Valderrama José María
Urrejola Gonzalo Valdes V. Francisco
Valdes Valdes Ismael Walker Martínez J.

I los señores Ministros de Guerra i Marina i de Industria i Obras Públicas.

Tramitacion

El señor **Aldunate** (Presidente) —Hai varios mensajes de S. E. el Presidente de la República en que se pide autorizacion para diversos gastos.

Un acuerdo jeneral de la Cámara prescribe que todo proyecto de suplemento o nuevos gastos pase a la Comision Permanente de Presupuestos.

Haria indicacion para que los mensajes a que me refiero pasen a la Comision Permanente, a ménos que algun señor Senador solicite otro trámite.

El señor Secretario va a dar cuenta del objeto de esos mensajes.

El señor **Secretario**.—Los mensajes a que se refiere el señor Presidente, son los que solicitan fondos para invertirlos en los siguientes objetos:

En la terminacion del Hospital i del Lazareto de Antofagasta;

En el servicio de la Escuela de Aeronáutica Militar;

En la formacion i funcionamiento de una compañía militar de aeronáutica;

En la terminacion de los nuevos talleres de mecánica i armería de la Direccion del Material de Guerra;

En el pago del alcantarillado hecho en el polígono de la Escuela Militar;

En el cierre i otras obras de los polvorines de Batuco;

En la continuacion de los trabajos de los almacenes de subsistencia para el Ejército;

En la ejecucion de alcantarillados en diversos cuarteles del Ejército; i

En el mayor gasto ocasionado en los servicios de los establecimientos penales.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Si no se pide votacion, se dará por aprobada la indicacion que he formulado, para que esos mensajes pasen a la Comision Permanente de Presupuestos.

El señor **Barros Errázuriz**.—¿No seria conveniente que tomáramos un acuerdo de carácter jeneral, en el sentido que indica el señor Presidente, para todos los proyectos que importen nuevos gastos? De esta manera la Comision Permanente tendria conocimiento de todos los gastos que se hagan fuera de presupuesto.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Su Señoría puede formular una indicacion sobre el particular, para votarla al terminar los incidentes.

El señor **Barros Errázuriz**.—Dejo formulada la indicacion desde luego.

Fuerzas de mar i tierra

El señor **Aldunate** (Presidente).—En virtud de un acuerdo tomado en la sesion de ayer, corresponde tratar del proyecto que fija las fuerzas de mar i tierra.

El señor Secretario leyó el mensaje del Ejecutivo que termina proponiendo el siguiente proyecto de lei:

«Artículo 1.º—Las fuerzas de mar i tierra durante el año 1914 no podrán exceder de veinticuatro mil seiscientos setenta i dos hombres, de los cuales siete mil doscientos treinta i dos pertenecerán al personal permanente del Ejército; seis mil doscientos treinta i dos a los equipajes de la Armada; siete mil ochocientos ochenta a los conscriptos del Ejército; quinientos cincuenta a los conscriptos de la Armada; mil veintidos al personal subalterno de la Artillería de Costa, i mil setecientos cincuenta i cuatro a los Carabineros.

Art. 2.º La Armada Nacional tendrá durante el mismo año 1914 las siguientes naves: seis buques de guerra, siete destróyers, dos submarinos, cinco torpederas, siete buques escuelas, tres trasportes, diez escampavías i los pontones, remolcadores i demas embarcaciones auxiliares necesarias para el servicio.»

El señor **Aldunate** (Presidente).—En discusion jeneral el proyecto.

El señor **Claro Solar**.—El proyecto en debate está de acuerdo con el proyecto de presupuestos en la parte relativa a los

individuos del Ejército. Respecto del personal de la Marina, aun la Comision Mista no se ha ocupado del punto i no se qué número pueda consultarse para el año próximo; en todo caso, la lei de presupuestos será posterior a ésta i, por consiguiente, el Gobierno no podrá exceder el número que se fije en los presupuestos. En cuanto a los carabineros, no es posible despachar el proyecto en la forma que trae, porque estas fuerzas no deben ser superiores a las establecidas en el informe presentado por la sub-Comision de Presupuestos a la Comision Mista, en el cual se fijan en poco mas de mil cuatrocientos individuos.

Si se autoriza al Gobierno para mantener mas de mil setecientos carabineros, habrá que consultar en la lei de presupuestos la suma necesaria para sostener esa tropa, siendo que la sub-Comision ha dejado establecido que solo se puede disponer con tal objeto de tres millones treinta mil pesos. Para amoldarse a esta suma, la sub-Comision redujo el personal, haciendo los estudios del caso con el jefe del Cuerpo.

Si se autoriza ahora para elevar el número de carabineros a mil setecientos cuarenta individuos, excederíamos considerablemente la suma que se va a consultar para ese objeto en la lei de presupuestos; una causa de desequilibrio, como la hubo el año pasado por no haberse mantenido el Gobierno dentro de la suma consultada.

Por estas consideraciones, pido que se fije para el Cuerpo de Carabineros un número de individuos que esté de acuerdo con la cantidad que señala el informe a que me he referido.

Formulo, pues, indicacion para que se modifique la parte relativa a los carabineros en la forma que he indicado.

El señor **Salinas**.—En vista de las observaciones del señor Senador por Aconcagua, creo conveniente que se suspenda la discusion del proyecto hasta que esté presente el señor Ministro del Interior.

Desearia saber cuáles son las necesidades que deben atenderse con la fuerza de carabineros, i si se puede reducir o nó el número de individuos que consulta el proyecto en debate.

El señor **Walker Martínez**.—No me opongo a la indicacion que se ha formulado, pero quiero dejar establecido que la lei que fija las fuerzas de mar i tierra es mas política que administrativa. Por otra parte, en la lei se establece un máximo de fuerzas dentro del cual debe mantenerse el Gobierno, i ese máximo está subordinado, ademas, a los re-

cursos que se concedan en la lei de presupuestos.

Yo votaré esta lei, en la intelijencia de que con ello no quedo obligado a votar en la lei de presupuestos la suma que sea necesaria para sostener el total de individuos que consulta el proyecto en debate.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Llamo la atencion al testo mismo de la lei, que dice: «Las fuerzas de mar i tierra en 1914 no podrán exceder, etc.»

El señor **Walker Martínez**.—Es una lei de carácter político; por mi parte, así la he entendido i votado siempre.

El señor **Salinas**.—Siendo así, retiro mi indicacion.

El señor **Aldunate** (Presidente). Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votacion, se dará por aprobado en jeneral el proyecto.

Aprobado.

Si no hai inconveniente, se procederá a la discusion particular.

En discusion el artículo 1.º

El señor **Claro Solar**.—Insisto en mi indicacion respecto de los carabineros.

Este Cuerpo se encuentra en una situacion especial con relacion a los demas. Las fuerzas de carabineros son una institucion que depende del Ministerio del Interior, aunque participan de los caracteres de un cuerpo del Ejército.

Creo que no es posible autorizar al Gobierno para que mantenga un número de individuos mui superior al que permiten los recursos del Erario. Por esto pido que se reduzca la cantidad al número que permitan sostener los recursos de que puede disponer el Ministerio del Interior.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votacion la indicacion formulada por el señor Senador por Aconcagua.

Practicada la votacion, resultó aprobada la indicacion por doce votos contra ocho.

El señor **García de la Huerta** (al votar).—Voto que nó, en la intelijencia de que el proyecto fija el máximum de las fuerzas, i que despues se establecerá en los presupuestos el número exacto de individuos de que debe constar el cuerpo de carabineros.

El señor **Aldunate** (Presidente).—En discusion el artículo 2.º

Si no se pide votacion se dará por aprobado el artículo.

Aprobado.

Permiso constitucional

El señor **Aldunate** (Presidente).—Está sobre la Mesa un proyecto de acuerdo remitido por la otra Cámara i de que se ha dado cuenta, por el cual se concede a don Manuel S. Figueroa el permiso necesario para que pueda aceptar el cargo de vice cónsul de la República Arjentina en el departamento de Vallenar.

Si no hai observacion, se tratará sobre tabla ese proyecto.

Acordado.

El señor **Secretario**.—Dice el oficio de la Honorable Cámara de Diputados:

«Santiago, 15 de diciembre de 1913.—Con motivo de la solicitud que tengo la honra de pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha dado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

«Artículo único.—Se concede a don Manuel Figueroa O. el permiso requerido por el número 4 del artículo 9.º de la Constitucion, para aceptar el cargo de vice-cónsul de la República Arjentina en el departamento de Vallenar.

Comuníquese al Presidente de la República para su publicacion en el *Diario Oficial*.

Dios guarde a V. E. —CARLOS BALMACEDA.
—E. González Edwards, Secretario.

El señor **Aldunate** (Presidente).—En discusion jeneral i particular el proyecto de acuerdo.

Si ningun señor Senador hace uso de la palabra, se dará por aprobado.

Aprobado.

Municipalidad de Chépica

El señor **Lazcano**.—En ausencia del señor Ministro del Interior, ruego a la Mesa que se sirva dirijirle oficio en mi nombre, pidiéndole que tenga a bien recabar de S. E. el Presidente de la República la inclusion en la convocatoria de un proyecto que faculta a la Municipalidad de Chépica para formar su presupuesto para 1914.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se dirijirá el oficio a nombre del señor Senador.

Ofrezco la palabra ántes de la órden del dia. Terminados los incidentes.

Acuerdos

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se va a votar la indicacion del honorable Senador de Llanquihue.

El señor **Secretario**.—La indicacion del señor Barroe Errázuriz es para que se acuerde pasar a la Comision Permanente de Presupuestos todos los mensajes o proyectos que importen autorizacion de gastos.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Esta indicacion se formula con carácter de reglamentaria, salvo que en cada caso la Cámara acuerde lo contrario.

Si no se pide votacion, se dará por aprobada la indicacion, con el carácter que le ha dado su autor.

Aprobada.

Caja de Crédito Popular

El señor **Aldunate** (Presidente).—Corresponde tratar del proyecto sobre crédito popular, remitido por la Cámara de Diputados.

El señor Secretario da lectura al informe de la Comision de Hacienda.

El señor **Aldunate** (Presidente).—En discusion jeneral el proyecto propuesto por la Comision.

El señor **Barros Errázuriz**.—Me he impuesto con especial interes de este proyecto, porque veo que responde verdaderamente a una necesidad social i porque va directamente en favor de las clases populares.

Entre hoy dia que las personas pudientes obtienen préstamos en condiciones ventajosas, pero el jente pobre tiene que recurrir a los Montes de Piedad, donde se les cobra hasta el cuatro por ciento mensual, o sea, el cuarenta i ocho por ciento anual. Este interes no guarda proporcion con el que se cobra en otros paises. He tenido oportunidad de imponerme de las reglas que rijen las Casas de Préstamos i los Montepíos fiscales de diversas naciones, i he visto que el máximum de intereses que se cobra es de quince por ciento anual; en Paris se cobra por el Montepío Fiscal hasta un nueve por ciento. Creo que en muy pocas partes se llegará a cobrar el cuatro i ocho por ciento, como entre nosotros.

De manera que no puede ser mas sana i saludable la idea jeneral que contiene el proyecto en debate. Pero deseo someter a la consideracion del Senado algunas ideas para mejorar algunas de sus disposiciones.

La creacion de un Monte de Piedad bajo la proteccion del Estado, en la forma que

propone el proyecto, es necesaria por la degeneracion que han sufrido con el trascurso del tiempo los Montepíos particulares, los cuales, creados con fines de caridad a fines de la Edad Media, para que hicieran préstamos gratuitos, poco despues cobraron una pequeña comision para gastos de administracion; mas tarde persiguieron fines de lucro, i ahora, en muchos paises, ejercen francamente la usura. De modo que estos establecimientos, que en su oríjen tuvieron por objeto reprimir la usura, la ejercieron despues ellos mismos, haciendo necesario dictar leyes para reglamentarlos.

Mucho se ha discutido sobre la conveniencia o inconveniencia de estos montes de piedad. Los inconvenientes saltan a la vista, por cuanto se ven obligados a cobrar un interes demasiado subido por sus préstamos, con motivo de que no tienen suficiente capital i necesitan solicitarlo de los bancos para prestarlo al pueblo; de manera que necesariamente tienen que cobrar un interes muy elevado por los préstamos que hacen.

Otro de los inconvenientes graves que tienen estos montepíos, es la falta de discernimiento con que prestan dinero, pues así como lo entregan al obrero que realmente lo necesita para impulsar su trabajo o para atender a necesidades impostergables, lo facilitan tambien en muchos casos a personas viciosas, fomentando con ello la ociosidad i el vicio.

Estos abusos los reconoce todo el mundo; pero atendida la necesidad social que satisfacen, se ha recurrido para reprimirlos al establecimiento de instituciones de esta naturaleza bajo el amparo del Estado, obligando de esta manera a los prestamistas particulares a bajar el interes que cobran, por la competencia que les hacen.

Entre los distintos sistemas de crédito popular, hai otros tanto o mas beneficiosos para el pueblo que el de establecer montepíos fiscales. En otros paises, como Alemania, Bélgica i Estados Unidos, se han implantado con éxito asociaciones de crédito mutuo i cooperativo. Estas asociaciones se forman con cierto número de personas que se agrupan con el objeto de estimular el ahorro, hacer préstamos i descuentos a los mismos asociados, i en jeneral, toda clase de operaciones que los favorezcan, pues por eso se llaman asociaciones de crédito mutuo. Los fondos de que disponen son suministrados por el ahorro de los mismos asociados.

Estas asociaciones fueron fundadas en Alemania en el año 1849 i se llaman en ese pais Cajas Raiffeisen, i en Francia toman el nombre de Union de Cajas Rurales i Obreras. Al

lado de estas instituciones que no imponen gravámen al Estado ni disponen de grandes capitales, i que solo persiguen la mutualidad, se han establecido bancos populares que han dado tambien buenos resultados, pero que no participan del carácter mutual de aquellas, de modo que en algunos países han dejenerado en verdaderos negocios, porque la tendencia jeneral de estas instituciones cuando se desarrollan es la de desentenderse del objeto con que han sido establecidas, para perseguir simplemente fines de lucro.

Yo he pensado que ya que se trata de fundar en Santiago una Caja de Crédito Popular, convendría que esta institucion se encargara especialmente de propender en el país a la fundacion de asociaciones mutuales como las que acabo de citar, que no impongan gravámen al Estado, que sean administradas por los mismos socios i que presten un positivo servicio a las clases populares. Para este objeto convendría modificar el proyecto dando alguna participacion en el Consejo de esta institucion al Consejo de la Caja Hipotecaria, del cual dependen las cajas de ahorro que hai en el país, a fin de procurar la debida armonía entre unas i otras instituciones.

Otra idea que quiero insinuar es que la institucion que se trata de crear sea absolutamente autónoma. Entiendo que el proyecto, al disponer que se le entregue la suma de un millon de pesos por una sola vez, persigue el propósito de que esta institucion no figure para nada en los presupuestos, porque en tal caso importaría crear un rodaje administrativo mas, que iria despues aumentando su personal, lo que seria inconveniente. Yo aceptaria, pues, la creacion de esta Caja, siempre que fuera completamente autónoma i no figurara por ningun concepto en la lei de presupuestos.

He querido avanzar estas ideas, que creo son útiles, i anticipo que daré gustoso mi voto al proyecto, reservándome proponer en conformidad a ellas algunas indicaciones en la discusion particular.

El señor **Búlnes**.—No me pronuncio sobre la idea jeneral del proyecto, que en cierto modo tiene carácter socialista, en cuanto tiende a crear un Banco del Estado para los pobres.

La lectura que de él he hecho, un poco a la lijera, me forma el convencimiento de que la cantidad que se destina para fundar esta institucion es mui exigua, de modo que sucederá necesariamente que una vez agotado el millon de pesos dedicado a ese objeto, lo que ocurrirá mui pronto, las actuales casas de préstamos seguirán funcionando en la misma

forma, sin que el pueblo haya obtenido beneficio apreciable alguno.

Las disposiciones tendientes a obligar a los prestamistas a no exceder el tipo de interes que consulta el proyecto, resultarán prácticamente vanas, porque hai un medio sumamente sencillo que les permitirá burlarlas. Si una persona, llevando a una casa de préstamos un objeto cualquiera, pide dinero en préstamo, i el prestamista no puede cobrarle un interes superior al tres por ciento, porque la lei se lo prohíbe, podrá fácilmente burlar la lei, deduciendo de la cantidad que presta el uno o dos por ciento restante.

Si la situacion financiera del país fuera mas favorable, yo comprenderia que se tratara de crear una institucion de esta naturaleza, abordando francamente el problema en todas sus faces i destinando para el efecto una suma mayor que la que el proyecto consulta, a fin de que la Caja sirviera eficazmente el propósito que se persigue. Mas todavía; yo aceptaria que se estableciera en favor del Estado el privilejio de los préstamos sobre prendas, a fin de impedir el negocio un tanto inmoral que realizan las casas de préstamos particulares.

Entre tanto, la verdad es que si este proyecto llega a ser lei, importará la creacion de una oficina pública mas, o, en el mejor de los casos, el traslado del servicio de inspeccion de las casas de prendas de las manos en que hoy se encuentra, al Consejo de la nueva institucion, que naturalmente necesitará empleados para hacer esa inspeccion, i por lo tanto, tendrá que valerse del personal actual; no habremos hecho así sino cambiar el naipe de una mano a otra.

La realizacion de esta idea en debida forma exige mayor desembolso de dinero. Como he dicho, la suma que el proyecto destina a la atencion de esta necesidad es demasiado exigua, i se agotará mui luego, de manera que los pobres seguirán siendo esplotados por las casas de préstamos, o bien se acudiría nuevamente al Congreso pidiendo autorización para gastar mas dinero, i entónces nos encontraremos con una nueva oficina pública que despues será mui difícil suprimir, pues conocidas son las influencias que se ejercitan cuando se trata de suprimir empleos, de hacer cualquiera economía.

El señor **Urrejola**.—Las observaciones que acaba de oír la Cámara sobre el proyecto en debate me evitan formular todas las que él me merece, i voi a decir solo mui pocas palabras para fundar mi voto, que será negativo al proyecto.

Este proyecto es sumamente simpático i me

receria mi aprobacion, si no fuera por la difícil situacion financiera en que se encuentra el pais i si estendiera sus beneficios a todas las ciudades de la República. Pero nos encontramos en situacion de gran déficit, en el deber de procurar el equilibrio de las entradas i los gastos, para lo cual ha habido que hacer muchos sacrificios, borrando del presupuesto los ítem que consultaban la iniciacion de diversas obras públicas para el año próximo, muchas de las cuales son de grande interes para el pais. Los miembros del Senado hemos aceptado todo esto con gusto, por cuanto creemos que la primera de nuestras obligaciones es la de saldar el déficit fiscal, procurando que las entradas basten para los gastos imprescindibles que hai que hacer. Si tal es la situacion de nuestras finanzas, ¿cómo i de dónde se sacará el millon de pesos consultado en este proyecto?

Pero voi a permitirme agregar por mi parte algunas observaciones a las que ha formulado el honorable Senador por Malleco.

El proyecto en discusion consulta la creacion de una sola Caja de Crédito Popular en el pais; no trata de salvar la situacion triste i miserable por que atraviesan los pobres de todas las demas ciudades de la República, que se ven obligados a acudir a las casas de préstamos en demanda de algun auxilio, dejando en prenda sus ropas o sus artículo de labranza, sino que trata simplemente de crear una Caja de Crédito Popular para Santiago.

Pues bien, yo creo que en Santiago es precisamente donde es ménos necesaria esta institucion, por cuanto aquí es donde mejor puede vijilarse el cumplimiento de la lei dictada en 1898 sobre casas de préstamos, donde talvez se requiere ménos cautela de parte de los encargados de velar por su cumplimiento.

Hai uno de los artículos del proyecto que me parece que podria desglosarse i tramitarse como proyecto separado; es el 9.º, que modifica la lei de 1898, que reglamentó las casas de prendas, en el sentido de reducir a tres por ciento el interes de cuatro por ciento que esa lei permite para los préstamos sobre prendas. Creo que bastaria proceder en la forma que indico, para hacer obra salvadora en favor de las clases populares, i evitaríamos así que se gastara la suma de un millon de pesos—que no sé de dónde se obtendrá—en el establecimiento de un nuevo servicio que solo beneficiaría a los pobres de Santiago. Si se interrogara al señor Ministro de Hacienda, que seria conveniente estuviera presente en la discusion de este proyecto, estoi cierto que diria que no habria de dónde obtener la

suma que este proyecto consulta para el establecimiento de este nuevo servicio.

Por consiguiente, si se votara favorablemente en jeneral este proyecto, haré indicacion para que en sustitucion de él se apruebe simplemente el artículo 9.º

El señor **Echenique**.—El año 1898 se dictó la lei sobre casas de préstamos, creyendo hacer con ello obra de salvacion para las clases populares. Pues bien, ha resultado que esa lei es verdaderamente criminal—es el nombre que merece—pues no ha beneficiado en nada a las clases menesterosas. La reforma que se trata de llevar a cabo hoi es mui tímida, ya que en realidad no reforma absolutamente el sistema establecido por aquella lei, que obligó a los martilleros a rematar las prendas perdidas, i solo ha dado por resultado que el año pasado los martilleros hayan percibido trescientos mil pesos por derechos, i en cambio se ha rescatado para los pobres la insignificante suma de trescientos pesos.

Los remates de prendas se hacen en la siguiente forma: se van a rematar doscientas prendas, por ejemplo; llega el martillero i pregunta a alguna de las tres o cuatro personas que acuden al remate: ¿Por qué prenda se interesa usted? El interesado responde: por un par de zapatos, por ejemplo. Tómelos usted, agrega el martillero. Igual pregunta hace a los demas. I en seguida todas las otras prendas son adjudicadas al dueño de la agencia.

Como se ve, esto es una farsa que solo tiene por objeto favorecer a prestamistas i martilleros. I este es el sistema que se ha seguido durante quince años, sin que se haya tomado medida alguna para corregirlo. Por mi parte, creo que si ante todo no se remedia este mal, es inútil dictar leyes como la que está en debate. De manera que lo mejor seria que este proyecto no se aprobara inmediatamente, sino que se reformara ántes la actual lei, que es realmente perniciosa.

Por eso votaré la idea jeneral del proyecto, rogando al Senado que acuerde pasarlo en seguida a Comision, para que allí se estudie la reforma de la lei vijente.

El señor **Guarello**.—Como quedan pocos momentos para la hora i como fuí yo quien pidió preferencia para este proyecto, procuraré dar algunas esplicaciones lo mas brevemente posible.

Considero que los señores Senadores que han usado de la palabra están confundiendo dos cosas que son enteramente distintas; una, organizar el crédito popular, que es de conveniencia elemental, que se encuentra consultado

en el proyecto, i otra, que se refiere a la aplicacion dada a la lei vijente.

Algunos de los honorables Senadores que han usado de la palabra han manifestado que este proyecto no debe aprobarse, porque estiman que con él se comprometen los dineros fiscales i porque significa la creacion de nuevos empleos, recargando el presupuesto en una forma onerosa; han manifestado tambien que esta seria una lei especial para Santiago i que tendria el defecto de no comprender a las demas ciudades de la República.

Si los señores Senadores hubieran leído con atencion el preámbulo del informe, habrian encontrado justificada en él la conveniencia de dictar esta lei, que corresponde a una necesidad social de carácter impostergable. Es cierto que este proyecto no es tan amplio como seria de desear, que no corresponde siquiera en parte apreciable a lo que en otros países se ha hecho en esta materia; pero, en realidad, debemos comenzar por algo. Como se trata de un organismo enteramente nuevo, que no ha funcionado jamas en Chile, es natural que esta nueva institucion vaya implantándose paulatinamente, formando a sus empleados, de tal suerte que corresponda despues al objetivo que con ella se persigue.

El honorable Senador de Llanquihue ha hecho interesantes observaciones respecto a lo que en otros países se ha realizado en materia de crédito popular. Ha dicho Su Señoría que en Alemania el crédito cooperativo ha dado mui buenos resultados. Es cierto lo que afirma Su Señoría; pero es cierto tambien que las condiciones sociales de nuestro país i la falta de solidaridad entre las clases trabajadoras, no ha permitido establecer en Chile la cooperativa mutual, sobre todo por la insuficiencia de los salarios que ganan nuestros obreros.

Saben mis honorables colegas que las sociedades de socorros mutuos llevan en nuestro país una vida angustiada, a causa de la escasez de los salarios de sus asociados. El proyecto en debate viene a llenar, en parte, esta necesidad, mediante la intervencion, como bien dicho, mediante el patrocinio del Estado. La idea fundamental es realmente feliz, porque tiende a fundar esta Caja de Crédito Popular por medio del ahorro. El Estado auxiliará a la Caja con la suma de un millon de pesos; en realidad, este millon de pesos—i en esto tiene perfecta razon el honorable Senador de Malleco—será enteramente insuficiente; pero no será necesario pedir un nuevo auxilio fiscal, por cuanto la Caja de Crédito Popular va a formar su capital pro-

pio con los ahorros de las clases trabajadoras.

En consecuencia, la idea en que descansa este proyecto me parece perfectamente aceptable, porque, ademas de estimular el ahorro, lo aprovecha en beneficio de las mismas clases trabajadoras, nó como las actuales cajas de ahorro, que invierten sus fondos en bonos hipotecarios, es decir, en provecho de las clases pudientes.

El honorable Senador de Llanquihue ha manifestado que se pueden suprimir los empleados de la Inspeccion de Casas de Préstamos. Creo, por mi parte, que no hai para qué suprimir las funciones actuales de esta oficina. Lo único que hará el Consejo que establece el proyecto en debate será recabar del Gobierno la aprobacion de las medidas que estime necesarias a fin de que se cumplan las leyes i reglamentos sobre la materia.

Por lo demas, todos los defectos de esta oficina que han motivado las observaciones del honorable Senador de Lináres me parece que podrán ser corregidos fácilmente.

El señor **Echenque**.—En quince años que lleva de existencia la oficina, no se ha tomado ninguna medida sobre el particular.

El señor **Guarello**.—En la discusion particular demostraré a Su Señoría que todas las ideas que ha manifestado tienen cabida i pueden aplicarse por medio de este Consejo. Es indudable que la Junta de Beneficencia de Santiago compuesta de distinguidas personas, i las que nombre el Presidente de la República han de comprender perfectamente el alcance del importante servicio público que esta lei se propone hacer.

No me estiendo por ahora en otras consideraciones, para no demorar la votacion jeneral de la lei, i me reservo para su discusion particular.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Si ningun señor Senador usa de la palabra, procederemos a votar.

En votacion.

I si no se pide votacion, se daria por aprobado el proyecto en jeneral.

El señor **Urrejola**.—Con mi voto en contra, señor Presidente.

El señor **Búlnes**.—I el mio tambien.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se va a tomar votacion.

Votado el proyecto en jeneral, fué aprobado por veinte votos contra cuatro, habiéndose abstenido de votar dos señores Senadores.

Durante la votacion:

El señor **Ochagavía**.—Yo estaria dispuesto a aceptar una lei sobre la materia, pe-

ro no en el sentido de crear una Caja de Crédito Popular en la forma que establece este proyecto.

Me abstengo de votar.

El señor **Claro Solar**.—Yo doi mi voto favorable al proyecto en jeneral, sin perjuicio de oponerme despues a que se gaste en este objeto un solo centavo.

El señor **Walker Martínez**.—Sí, porque creo que el Estado puede cooperar al propósito que persigue el proyecto, sin necesidad de invertir fondos del Erario.

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

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Reorganizacion de los ferrocarriles

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

Continúa la discusion jeneral del proyecto sobre reorganizacion del servicio de los ferrocarriles del Estado.

El señor **Búlnes**.—Soy enemigo, señor Presidente, de traer como base de discusion las opiniones vertidas por alguno de los miembros de la Cámara para refutarlas, porque estimo que de esa manera el debate decae, se vuelve disputa, i en vez de ser un razonamiento que tenga en vista el bien público, dejenera en un alegato. Si no hubiera la circunstancia especial de que el honorable Senador de Cautin hizo referencia en su discurso de ayer a las palabras que yo pronuncié en sesiones pasadas, para rectificarme, yo no entraria en ese terreno i habria seguido dilucidando este problema de los ferrocarriles en una forma mas elevada i mas conforme con lo que deben ser las apreciaciones que interesan al bien público.

Dije en sesiones anteriores que la estadística era una ciencia incompleta, frágil, espuesta a errores, i que lo mas conveniente era no acudir a ella sino con sumo cuidado. I el honorable Senador de Cautin me hacia ayer el reproche de haber yo recurrido a la estadística para fijar el precio kilométrico de los ferrocarriles, a pesar de pensar así. Pero Su Señoría no ha tenido razon. La estadística puede ser útil en cierta medida, para obtener ciertos datos de carácter jeneral; lo que encuentro espuesto a errores es la estadística comparada, porque para que diera buenos resultados, seria necesario conocer las características de cada caso

i la igualdad o desigualdad de lo que se compara. Creo, pues, que el tecnicismo propio de la materia que estudiamos hace imposible que el Senado pueda dilucidarla por ese medio, porque cada ferrocarril, como cada pais, tiene su característica especial, su topografía especial, i, en fin, otras condiciones que le son propias. Desde luego, estoy cierto de que, como topografía, ningun pais del mundo se encuentra en las condiciones de Chile; ninguno tiene la configuracion de nuestro territorio, una larga i angosta faja de terreno entre mar i cordillera. De modo, pues, que las aplicaciones de la estadística comparativa tienen que adolecer de errores.

Sin embargo, yo he podido, sin faltar a esta regla de criterio, decir que el costo de los ferrocarriles del mundo es tal, siendo cual el de Chile. Cité como ejemplo algunos paises de Europa, con el ánimo de hacer resaltar las diferencias del costo de explotacion, i acepté un dato exajerado sobre el costo de los ferrocarriles de Chile, porque mi único objeto era hacer ver que nuestros ferrocarriles pecan de defectos de construccion, dada la suma exigua gastada en ella. Pero como el honorable Senador de Cautin me ha hecho el cargo de que he tomado como punto de comparacion los ferrocarriles mas caros i prescindido de otros mas baratos, voi a compararlos con esos ferrocarriles baratos i a probar con datos oficiales del costo, que los de Chile están a medio hacer i que los defectos de explotacion que se notan en ellos son consecuencia de la insuficiencia de construccion. Parto de datos oficiales. El costo total de la red del Estado es de cuatrocientos trece millones de dieciocho peniques; el kilometraje, tres mil ciento noventa i dos; el costo por kilómetro, ciento veintinueve pesos. En estos cálculos escluyo el Longitudinal. Primeramente tomaré los costos de algunos ferrocarriles extranjeros fuera de Europa. En Estados Unidos el kilómetro importa doscientos cuarenta mil francos; en la Argentina, ciento ochenta i cuatro; en Canadá, ciento setenta, i en el Brasil, ciento cuarenta i cuatro.

Yo no conozco las condiciones orográficas i topográficas de estos paises, con escepcion de la Argentina, que es un llano fácil i parejo.

En el mismo cuadro de que he tomado estos datos se dice que el costo de los ferrocarriles universales es de doscientos diecisiete mil quinientos francos por kilómetro, comprendiendo los paises primitivos donde el terreno es de poco valor, como en Australia, Africa i América.

Repito que el costo de un kilómetro de vi

en Chile ha sido de ciento veintinueve mil pesos por kilómetro, es decir, ciento once mil pesos ménos que en los ferrocarriles americanos, i ochenta i ocho mil ménos que en los ferrocarriles universales que, como lo dije, importan doscientos diecisiete.

En vista de estos datos, yo saco esta consecuencia: si los ferrocarriles en Chile son tan baratos es porque están construidos en condiciones imperfectas, porque carecen de los complementos necesarios, como carboneras, maestranzas, desvíos, etc.

Hai un axioma de sentido comun que dice que a ferrocarril barato corresponde explotacion cara i a ferrocarril caro explotacion barata. I digo que es de sentido comun, porque nadie que haya vivido en una industria puede ignorar que una máquina bien dotada i en buenas condiciones de trabajo, da mas beneficio con menor costo que una máquina mal construida.

El honorable Senador de Cautin nos decia que los ferrocarriles europeos costaban mas a causa de las espropiaciones. Pero, yo debo advertir que a los ferrocarriles chilenos les asigné, como ya lo he esplicado, ochocientos millones de pesos de costo, por no hacer cuestion de cifras, siendo que no alcanzan a quinientos. Ese márgen de mas de trescientos millones compensan con exceso la diferencia entre el valor de las espropiaciones en Europa i en Chile. No me atrevo a ir mas allá en la estadística comparativa por las razones que ya he espuesto, porque ésta es una ciencia que hai que tomar con mucho cuidado i que comunmente es causa de errores. Como ejemplo de esto, no tengo mas que referirme a lo que decia el honorable señor Valdes Vergara cuando manifestaba que el ferrocarril arjentino Gran Oeste era «jemeo» con los de Chile. Tengo a la mano el gráfico de este ferrocarril i voi a pasarlo a los señores Senadores para que vean si tiene algun parecido con los ferrocarriles chilenos.

El ferrocarril Gran Oeste va por un plano inclinado con un descenso mui lento i paulatino. A punto fijo no sé cuánto sea este descenso; he visto un dato en un libro publicado el año 83, pero desde esa época esto puede haber sufrido algunas modificaciones. En ese tiempo el máximo de subida era de noventa i dos metros. En cambio, el ferrocarril chileno es un reflejo de la Cordillera de los Andes, con sus subidas i bajadas sumamente pronunciadas. A estos errores conduce la estadística comparada cuando no se conocen las características de cada pais i de cada ferrocarril.

El señor **Valdes Vergara**.—Yo he ha-

blado refiriéndome a la red central, que consta solo de dos mil doscientos veinte kilómetros, i no a los ferrocarriles del norte.

De modo que hai que descontar estas últimas líneas que alcanzan, mas o ménos, a mil kilómetros.

El señor **Búlnes**.—Repito que es tan parecido el ferrocarril arjentino al central, como la Cordillera de los Andes al valle central; aquél es de un descenso mui suave, de una inclinacion maravillosa; éste, recorre un terreno mui accidentado, de subidas i bajadas. I todavía no es esa la única diferencia: el ferrocarril arjentino va por una planicie llana, como esta sala, sin rios ni puentes ni alcantarillas; en cambio, la línea chilena recorre quinientos kilómetros por una zona lluviosa i a cada tranco tiene que pasar sobre alcantarillas o puentes i atravesar rios torrentosos, los que de tarde en tarde recuperan sus dominios, de manera que cada tantos años hai que reconstruir casi en su totalidad estas obras de arte del ferrocarril. Puede que esto se deba en parte, como he dicho, a que esas obras no han sido bien ejecutadas; pero indudablemente se debe tambien a que la injenieria no puede calcular el ímpetu irresistible de esas grandes avenidas.

No puede, pues, haber comparacion posible entre el Gran Oeste i el ferrocarril chileno, porque son cosas mui diversas. I sin embargo, esto era lo que el honorable Senador de Cautin llamaba un argumento de «evidencia abrumadora».

Hai otro factor que no se ha tocado al hablar de los ferrocarriles i que es absolutamente esencial; me refiero a las tarifas. Nadie nos ha dicho cuánto cuestan en el Gran Oeste, que se nos ha citado como modelo, como se nos viene citando todo lo de la Argentina.

Los ferrocarriles arjentinos tienen un desarrollo de treinta i un mil kilómetros i los de Chile solo de tres mil ciento i tantos, esto es, la décima parte. Los ferrocarriles arjentinos tienen un rendimiento de utilidad bruta por carga i pasajeros de ciento veinte millones de nacionales (ciento diecinueve millones trescientos treinta i tres mil), de veintiun peniques, lo que equivale a doscientos sesenta millones de pesos nuestros, mas o ménos. El rendimiento de nuestros ferrocarriles alcanza a cincuenta millones; segun la estadística es solo de cuarenta i seis millones; pero a esta suma habria que agregar alguna cantidad por los pases libres, etc. I yo me preguntaba, cómo es posible que teniendo los ferrocarriles arjentinos diez veces mas desarrollo que los nuestros, no les corresponda una cuota diez veces mayor sino solo cinco veces.

Naturalmente fluye esta consideracion: el valor de las tarifas, que es un punto esencial. Un ferrocarril que con doble recorrido que otro no hace doble producto, es porque gasta menos en carbon, porque tiene menos personal, porque hace menos arrastre. Esa es una economia de los ferrocarriles arjentinos, pero la utilidad la obtienen de las tarifas. Este es el punto de que luego me ocuparé, i verá la Cámara como aquí se puede hacer la misma cosa sin necesidad de gritar contra la honorabilidad de una de las mas grandes e importantes secciones de la administracion.

Voi a tocar otro tópico que creo de mucho interes, el de que en todos los ferrocarriles del mundo no se acaban nunca los gastos. Todos exigen inversiones nuevas i sucesivas, lo mismo que la que hoy solicita de nosotros el señor Ministro de Industria. No tenemos por qué estrañarnos de esto, porque es lo lógico en una empresa industrial de esta naturaleza. I si así no fuera yo gritaria en sentido contrario, diciendo que solo los cadáveres no exigen nada, porque los paises que no necesitan modificar sus elementos de progreso son paises que decaen.

Voi a manifestar lo que a este respecto se hace en todos los paises de Europa, comprobando con cifras que no hai parte del mundo donde no tenga el Gobierno que golpear a las puertas del Parlamento pidiendo fondos para los ferrocarriles.

En Francia, en 1912, se autorizó la emision de cuatrocientos cuarenta i cinco millones de francos para impulsar los ferrocarriles.

En Alemania se hizo un cálculo del desarrollo de los gastos en diez años i aquella nacion dedicó al mejoramiento de sus ferrocarriles la enorme suma de tres mil setecientos cincuenta millones de francos para ese período de diez años.

Así, estas naciones que han construido sus ferrocarriles con todo cuidado i que pueden considerarse como un modelo en esta materia, tienen necesidad de incrementar sus elementos por medio de nuevos i sucesivos desembolsos.

En Austria hubo cuestiones parecidas a las que ha habido en el Congreso de Chile; hubo momentos en que en el Reichstag se quejaron del servicio de los ferrocarriles diciendo que todo estaba malo, i el resultado fué que se autorizó una emision de ciento cuarenta millones de coronas para el servicio de los ferrocarriles, mientras se estudiaba el proyecto de reorganizacion jeneral del servicio.

En Italia, en 1911, se hizo una emision de bonos del Tesoro por la suma de doscientos

cincuenta millones de francos para mejorar los ferrocarriles.

I todavía para complacer al señor Senador por Ñuble, citaré a la Rumania, pais que él cita a menudo i que tiene un kilometraje de ferrocarril de tres mil ciento ochenta i seis kilómetros, mas o menos igual al de Chile, con un gasto de trescientos mil pesos por kilómetro. En este pais el Parlamento ha autorizado últimamente una emision de bonos de ciento veintiocho millones de francos para el mejoramiento del servicio.

De manera que estos llamamientos periódicos que se hacen al Gobierno pidiendo fondos para los ferrocarriles, corresponden al desarrollo normal i al perfeccionamiento de las industrias i no tienen nada de extraordinario.

Llego a las tarifas, que son el eje de la cuestion.

Me ha llamado la atencion a este respecto un hecho, que no lo afirmo sino respecto de la Béljica; pero yo dudo de que haya un pais en el mundo que tenga siete clasificaciones distintas para la carga, como en Chile. En Béljica, fuera de la carga que se lleva en los espresos o la que se llama carga por tren ordinario, solo hai cuatro clasificaciones. Este fué el pais que sirvió de modelo para establecer nuestras tarifas diferenciales; pero aquí se agregaron tres mas i se establecieron siete.

Desde luego, el Ferrocarril Lonjitudinal, administrado por extranjeros, que saben muy bien lo que hacen, han comenzado por decir que no aceptan sino cinco clases de tarifas, reservando la quinta para los minerales; de manera que el Lonjitudinal no tendrá sino cuatro clasificaciones, en cambio de siete que tenemos nosotros. Segun he oido decir, la sétima clasificacion le fué impuesta al señor Huet, pues creia que con seis tarifas ya el Estado hacia bastante caridad.

Ahora es preciso que la Cámara comprenda lo que significa este asunto de las tarifas. Hai mas de quinientos artículos clasificados. En la primera clase no entran sino veintitres artículos: los coches, automóviles, explosivos de distinta naturaleza i alcoholes. En la segunda hai veintitres, a la tercera corresponden ciento dos, a la cuarta ciento veintiocho, i a la quinta, sexta i sétima, que son de caridad, corresponden doscientos veintitres. De los noventa i cuatro artículos que corresponden a la sétima clase, citaré seis, que son los que ocupan los principales renglones: el carbon de piedra, el carbon vegetal, el pasto, la cal, el cemento i la madera. La cantidad de estos artículos que se trasportan es la siguiente:

Carbon de piedra, doscientas cincuenta i cuatro mil toneladas.

Carbon vegetal i leña, ciento setenta i dos mil toneladas.

Pasto, trecientas treinta mil toneladas.

Cal i cemento, ciento setenta i dos mil toneladas.

Madera, setecientas mil toneladas.

En total, un millon seiscientas veintiocho mil toneladas. El total de carga arrastrada por los ferrocarriles era en esa fecha de cuatro millones doscientas mil toneladas; de manera que los artículos de la sétima clase representan el veintisiete por ciento del total de la carga. Son ochenta i un mil cuatrocientos carros los que, con las tarifas diferenciales, recorren, como el caballo Pegaso, toda la estension de la República, gastando la via, las máquinas i los puentes i destruyendo el material.

La Cámara va a ver lo que pagan estas mercaderías.

El pasto. Tomo en cuenta la estension comprendida entre la estacion de Nos i Talcahuano. El pasto paga medio flete como artículo de sétima clase, por toda la estension recorrida de Talca al sur. De manera que los ferrocarriles conducen por la mitad del flete correspondiente a la sétima clase todo el pasto que va de Talca al sur, pudiendo decirse que el promedio de la tarifa, desde Nos a Talcahuano, corresponde al número 14, porque es la mitad de la sétima clase.

La distancia que recorre entre Nos i Talcahuano un carro cargado con veinte toneladas de pasto es de quinientos cincuenta i tres kilómetros i paga ciento cinco pesos. No paga siquiera el personal.

El carbon de piedra, entre Talcahuano i Santiago paga por un carro doscientos diez pesos, i entre Talcahuano i Valparaiso paga doscientos cuarenta i cuatro pesos; de modo que recorre la seccion de Santiago a Valparaiso, que es la mas pesada, por treinta i tres pesos.

La cal i el cemento recorren todo el pais; pero tomo como punto de partida La Calera hasta Traiguén, o sean ochocientos once kilómetros. Un carro cargado con veinte toneladas de estas mercaderías recorre esa distancia por doscientos cincuenta pesos.

Cuando es cal para abono, paga la mitad, o sean ciento veinticinco pesos; nuevo caso de flete de 14.ª clase!

Las maderas. Tomo como punto de partida Loncoche, porque queda en la mitad de la zona maderera. De Loncoche a Santiago hai setecientos setenta kilómetros; un carro car-

gado con veinte toneladas paga en esta distancia doscientos cuarenta i siete pesos, i de Loncoche a Valparaiso doscientos sesenta pesos; de manera que el transporte de un carro entre Santiago i Valparaiso, cuesta trece pesos, o sea, ménos de lo que cuesta un asiento en el tren.

¿Por qué no se busca aquí la causa del desequilibrio financiero de los ferrocarriles? Esto es mas eficaz que tirar al aire i hablar de desorganizacion, de trabajos nuevos, de drenaje i de filtraciones, etc.

Voi a hablar ahora de las tarifas argentinas, valiéndome de un estudio hecho por el sub-Secretario de Ferrocarriles, señor Schmidt, que fué comisionado por el Ministerio el año 1911 i que presentó un informe al Gobierno.

En el Gran Oeste argentino, que se ha comparado con los Ferrocarriles de Chile, existen los siguientes fletes:

El trigo paga siete pesos veinte centavos por cien kilómetros, i en Chile tres pesos sesenta centavos.

Los cereales en jeneral, pagan seis pesos sesenta centavos, i en Chile tres pesos.

El carbon paga seis pesos sesenta centavos, i en Chile dos pesos diez centavos.

Las maderas pagan ocho pesos setenta centavos, i en Chile dos pesos diez centavos.

Como se ve, hai en el ferrocarril del Pacífico tarifas dobles i aun cuádruples para estos artículos de las que se pagan en Chile.

¿Cuál es la consecuencia de esto? Que si nosotros ponemos en vijencia la tarifa argentina, los cincuenta millones que producen nuestros ferrocarriles subirán a ciento diez millones i entónces se habrá salvado el déficit i dejarán utilidad.

Atáquese, pues, el mal donde está.

Ahora yo me pregunto, ¿la adopcion de estas medidas es superior a la intelectualidad del Estado? ¿es superior a su poder de accion? Yo creo que nó. De ahí que yo encuentro que todo es remediable, i repito lo que decia hace poco, que si nos pusiéramos a estudiar privadamente este asunto, nos pondríamos todos de acuerdo, porque el problema es sencillo i nó como se le ha querido presentar.

Como solucion yo indicaria dos cosas sencillas: un pequeño empujon a estas últimas categorías de las tarifas; la última se suprimiría, haciendo de la 7.ª, 6.ª, de la 6.ª, 5.ª, etc., lo que daría una utilidad de diez a doce millones de pesos.

El señor **Urrejola**.—Yo he manifestado con cifras irrefutables que suprimiendo la sétima clasificacion, se tendria una economía de diez millones seiscientos mil pesos.

El señor **Búlnes**.—Si suprimiendo la sé-tima clasificación se hace una economía de diez millones, con solo trasladar la sesta de un grado a otro, tiene el Senado cambiada la situación económica de los ferrocarriles. Si a esto se agrega una modificación en el régimen de las Maestranzas, quedará resuelto el problema i los ferrocarriles habrán equilibrado las entradas con los gastos. Complétese esto con hacer terminar las diferencias de largos recorridos en Santiago, nó en Valparaíso, i todo quedaria arreglado.

Ahora, si se quiere mantener este gran elemento de trabajo para la prosperidad nacional en situación de equilibrio solamente i sin que produzca utilidades, para propender al desarrollo de los negocios particulares, déjeseles así equilibrados i no se alcen las tarifas.

De aquí comprenderá la Cámara por qué me he resistido a toda medida extrema en esta materia. Yo he querido estudiar este problema i en pocos días creo haber llegado a entenderlo i a ver que su solución no ofrece grandes dificultades.

El señor Senador por Cautín me presentaba bajo un aspecto que no es exacto. Decía que yo era partidario decidido de la administración del Estado. Lo que ha podido decir Su Señoría con verdad, es que soi enemigo decidido de que venga la influencia extranjera a adueñarse del porteo; que soi enemigo ardiente de entregar la administración i dirección de los ferrocarriles a empresas particulares, sean chilenas o extranjeras, porque creo que eso no conduce a otra cosa que a la explotación del país; creo que es crear un monopolio que corromperia nuestras costumbres i que desplegaria su audacia triunfante en la Moneda i talvez en las salas del Parlamento.

Cuando yo recordé lo que habia pasado en Italia i en Holanda, no pretendia hacer una ofensa a aquellos parlamentos. Yo dije entonces, i el señor Salinas ha debido tomar nota de esto, que en la Comisión nombrada por la Cámara italiana para resolver este negocio hubo tres votos a favor i dos en contra; que cuando se discutió en la Cámara de Holanda hubo treinta i nueve votos a favor i cuarenta i siete en contra. I cuando yo insinué que esas son las influencias, no he querido hacer una ofensa a aquel Parlamento, porque no es ofensa decir lo que es inherente a la naturaleza humana; el hombre es el hombre en todas partes; estos elementos desquiciadores en todas partes ejercen su influencia i así como la ejercieron en otros países la pueden ejercer en Chile. Eso es lo que quiero evitar.

Yo no ofendo a nadie repitiendo aquí en la

Cámara lo que he leído en una obra notable de derecho administrativo, del profesor Aucoc, el cual refiere que en Inglaterra las compañías ferrocarrileras se reunieron i formaron un consorcio para explotar al público, aprobando por unanimidad de votos estas dos proposiciones:

«1.^a Que las tarifas de pasajeros i carga se cobrarían por todas ellas lo mas alto posible sin sacrificar los intereses del público.

2.^a Que las tarifas entre un lugar i otro serían las mismas, aunque fueran por recorridos distintos.»

Siempre el monopolio del gran capital, para explotar al público.

Si esto pasa en países en que hai competencia de líneas férreas i gran desarrollo de capitales, ¿qué pasaria entre nosotros? Los ferrocarriles nos envolverian como una serpiente i nos harian su víctima.

No creo que sea faltar al respeto a ninguna nación extranjera repetir aquí una cita que ya hizo el señor Ministro de Industria, i que es bueno que se tenga presente; esa cita es la del ingeniero en jefe de los ferrocarriles alemanes, que dice que en Austria, en Alemania i en una palabra, en todas partes, las compañías ferrocarrileras hacen por lo bajo precios de favor, devoluciones de fletes, a los que quieren favorecer. ¿Qué harian con los que quieren dañar?

Este es el régimen a que conduce lo que se llama el interés privado en la explotación de los ferrocarriles, en cambio del interés del Estado, que no representa otra cosa que el interés jeneral.

Por esto celebro que el señor Senador por Santiago haya retirado el proyecto que ha presentado.

El señor **Valdes Vergara**.—No lo he retirado, señor.

El señor **Búlnes**.—Entonces yo votaré en contra de él, porque, a mi juicio, no significa otra cosa sino que una sociedad invita al público a suscribir quinientas mil libras esterlinas, i se hace con ese dinero dueña de la Empresa, que cuesta mas de cuatrocientos mil millones de pesos.

Yo preveo el caso i me parece que se dibujan en el pensamiento de mis honorables colegas los nombres de los que serían los directores de aquella sociedad. Al día siguiente tendríamos el trust de la carne, del pasto, de la chacarería i quién sabe de qué otras cosas. Estos trust tendrían la dirección de los ferrocarriles, i guiados por el interés privado tendrían a su servicio los elementos que el Estado i que la Nación chilena ha venido acu-

mulando en beneficio de todos los chilenos, i no para que un grupo de afortunados los esploten.

Voi a concluir con una indicacion.

El contrato del ferrocarril lonjitudinal tiene un artículo, que es el 23, el cual dice que el Gobierno de Chile está obligado a arrendar este ferrocarril i la secciones de vias que le pertenecen, pudiendo el Estado hacer cesar el arriendo por un cánon de cinco mil libras anuales.

Yo sé que en este momento están estendidos en el Ministerio de Industria dos decretos: uno que manda entregar al lonjitudinal las secciones transversales del ferrocarril del norte, i otro en el cual el Gobierno pone término al arriendo por las cinco mil libras esterlinas estipuladas.

Yo digo: este es el momento de que las personas que creen que los ferrocarriles deben estar en manos de particulares, propongan un voto diciendo: que los ferrocarriles transversales de la seccion norte queden en manos de la Empresa del Lonjitudinal. Háganlo. Yo me opondria a ello con todas mis fuerzas, porque sé que de aquellas provincias saldria un grito que no seria de aplauso, porque las restituiria a la situacion antigua en que el Estado se vió obligado a comprar aquellos ferrocarriles para darles aire i vida.

Hágandolo ahora, sean lójicos, si son tan partidarios de entregar los ferrocarriles a la administracion particular, i pidan que no se estienda el segundo decreto. Ahí veríamos un ensayo de lo que diria el pais cuando supiera que se entregaban en arriendo!

Aunque tendria mas que decir, por no molestiar mas tiempo al Senado, dejo la palabra.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Habiendo pasado la hora, se va a constituir la Sala en sesion secreta.

Solicitudes particulares

Constituida la Sala en sesion secreta, prestó su aprobacion a los siguientes proyectos de lei, propuestos por la Comision de Guerra i Marina:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Se concede, por gracia, a doña Rosa Amelia Corail Suau, hija de don Ramon Corail, ex-capitan del batallon movilizadо Búlnes, una pension mensual de setenta pesos, de la cual disfrutará con arreglo a la lei de montepío militar.»

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Se concede, por gracia, a la señora Ana Luisa Lecaros viuda de García, nieta del teniente coronel de la Independencia don Pablo Cienfuegos, el goce de una pension con arreglo al artículo 11 de la lei de 22 de diciembre de 1881.»

Se levantó la sesion.

Por la primera hora,
RAFAEL EGAÑA.

Por la segundo hora,
GABRIEL D. ELZO.