

Sesion 26.^a extraordinaria en 3 diciembre de 1913

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ALDUNATE SOLAR

Sumario

A indicacion del señor Aldunate (Presidente) se acuerda preferencia i se trata del proyecto sobre suplemento para caminos i adquisicion de una sonda, proyecto que es aprobado.—Continúa la discusion del proyecto sobre reorganizacion de los Ferrocarriles del Estado —Usan de la palabra los señores Lazcano i Valdes Vergara.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa la discusion de este asunto i usa de la palabra el señor Urrejola.—Se constituyese la Sala en sesion secreta i se ocupa de solicitudes particulares.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Balmaceda J. Elías	Montenegro Pedro N.
Besa Arturo	Ochagavía Silvestre
Búrgos Gregorio	Salinas Manuel
Claro Solar Luis	Silva Ureta Ignacio
Correa Ovalle Pedro	Tocornal José
Charne Eduardo	Urrutia Miguel
Echenique Joaquin	Urrejola Gonzalo
Figueroa Joaquin	Valdes Valdes Ismael
García de la H. Pedro	Valdes V. Francisco
Lazcano Fernando	Walker Martínez J.
Letelier Silva Pedro	Yáñez Eliodoro
Mackenna Juan E.	

I los señores Ministros de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion, de Guerra i Marina i de Industria i Obras Públicas.

Servicio de caminos

El señor Aldunate (Presidente).—Me permito hacer indicacion para que se acuerde ratar sobre tabla el mensaje del Ejecutivo

que concede fondos para el pago del personal de camineros i jornal de las cuadrillas encargadas de la conservacion i reparacion de caminos i para la adquisicion de sondas para reconocimientos de las pampas salitreras i de aguas subterráneas.

Este mensaje está favorablemente informado por la Comision Permanente de Presupuestos, i por consiguiente se encuentra en estado de ser tratado por la Cámara.

Si no hai inconveniente se procederá en la forma que he indicado.

Queda así acordado.

El señor Secretario da lectura al informe de la Comision:

En seguida lee el proyecto, que dice como sigue:

Artículo 1.^o Se autoriza al Presidente de la República para invertir la suma de un millon setecientos sesenta i cinco mil pesos en el pago del personal de camineros i a jornal de las cuadrillas encargadas de la conservacion i reparacion de caminos i en el mantenimiento del servicio de balsas i pontoneros, en conformidad a la siguiente distribucion:

Tarapacá	\$ 37,500
Antofagasta	37,500
Atacama	50,000
Coquimbo	75,000
Aconcagua	75,000
Valparaiso	65,000
Santiago	100,000
O'Higgins	40,000
Colchagua	70,000
Curicó	60,000
Talca	60,000
Lináres	60,000
Maule	75,000

Nuble.....	\$ 70,000
Concepcion.....	90,000
Bio-Bio.....	70,000
Arauco.....	75,000
Malleco.....	75,000
Cautin.....	95,000
Valdivia.....	90,000
Llanquihue.....	95,000
Chiloé.....	60,000
Cuarenta camineros mayores, con tres mil pesos cada uno.....	120,000
Servicio de balsas i pontones.....	100,000

Art. 2.º Se autoriza la inversion de la suma de ciento sesenta mil pesos en los gastos de adquisicion de sondas para reconocimientos por la Inspeccion de Jeografía i Minas de las pampas salitreras i de aguas subterráneas i pago de gastos jenerales en la siguiente forma:

Adquisicion de diez máquinas de percusion a mano, sesenta mil pesos.

Mantenimiento de las brigadas de trabajo, instalacion de maquinarias, campamentos i levantamiento de las parcelas estudiadas, cien mil pesos.

Art. 3.º Quedarán sin invertirse las siguientes cantidades de las consultadas en los ítem que se espresan del presupuesto vijente de Obras Públicas:

Item 643.....	\$ 298,140
» 657.....	8,000
» 659.....	536,600
» 660.....	200,000
» 663.....	7,200
» 664.....	3,000
» 674.....	195,000

Se aplicarán tambien al cumplimiento de esta lei los siguientes fondos enterados en Tesorería Fiscal por la Direccion de Obras Públicas:

Reintegro de fondos.....	\$ 508,989 40
Fondos de entradas de explotacion de ferrocarriles, remate i arriendo de útiles i materiales i multas a los contratistas....	168,943 20

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

El señor **Búrgos**.—El proyecto en discusion es mas sencillo de lo que parece. La Comision informante estimó, de acuerdo con el señor Ministro, que podian invertirse en la reparacion de caminos i adquisicion de sondas las sumas que el proyecto consulta, siempre

que en el presupuesto para el año próximo no se consultara dinero con ese mismo objeto i con la condicion de que el gasto se imputara a ítem o partidas no invertidas del presupuesto en vijencia.

El despacho del proyecto en debate permitirá continuar la reparacion de caminos i el servicio de balsas i pontones, que habia sido interrumpido por falta de fondos, con grave perjuicio para la jente pobre que viaja a menudo, i aun ocasionando pérdidas de vidas.

Por estas razones creo que el Senado no negará su aprobacion a este proyecto, que ha sido debidamente estudiado por la Comision Permanente de Presupuestos, sobre todo si toma en consideracion que no importa un nuevo gasto, pues, como he dicho, se imputará a ítem no invertidos del presupuesto vijente.

El señor **Urrejola**.—He creído oír al honorable Senador por Concepcion que se ha acordado no consultar fondos en el presupuesto para el año próximo para construccion i reparacion de caminos, pues se atenderá a esa necesidad con dineros cuya inversion autoriza el proyecto en debate.

El señor **Búrgos**.—Exacto.

El señor **Urrejola**.—¿De manera que la cantidad que se asigna para la reparacion de caminos de cada una de las provincias no se invertirá, dado lo avanzado del año i de lo que demorará el despacho del proyecto en la otra Cámara, hasta el próximo?

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Sí, señor Senador.

El señor **Urrejola**.—Pues, no veo ningun inconveniente para que así se proceda. Lo que siento es que haya trascurrido todo el año 1913 sin que se haya invertido un solo centavo en reparar los caminos del sur, que están realmente intransitables. Como lo manifesté en esta Cámara en el mes de agosto, de la suma de un millon de pesos que para ese objeto destinó el presupuesto del año pasado, el cincuenta por ciento se gastó en la reparacion de los caminos de Santiago i Valparaiso, i quedó una suma insignificante para los caminos del sur, precisamente los que mas necesitan ser reparados, pues a causa de las lluvias se descomponen i quedan intransitables.

El señor **Claro Solar**.—Me atrevo a insinuar al señor Ministro la idea de que la inversion de estos fondos se haga bajo la vijilancia de los particulares interesados en la reparacion de cada camino, porque de otra manera el dinero que se destina a este objeto puede decirse que cae a un tonel sin fondo.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Así se hace jeneralmente, señor Senador.

El señor **Aldunate** (Presidente).—¿Algún señor Senador desea usar de la palabra en la discusion jeneral?

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

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

Aprobado.

El señor **Lazcano**.—Yo me permitiria pedir que se dejara la discusion particular para la sesion próxima.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Perfectamente, señor Senador. Así se hará.

Inclusion en la convocatoria

El señor **Correa**.—Ruego al señor Ministro de Industria se sirva recabar de S. E. el Presidente de la República la inclusion en la convocatoria de la mocion que he tenido el honor de presentar i de que se ha dado cuenta en esta misma sesion, que autoriza la inversion de fondos en atender a gastos de enseñanza i fomento agrícola, gastos que están detallados en la misma mocion.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Con el mayor gusto atenderé los deseos del señor Senador.

Preferencia

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Ya que estoi con la palabra, me permito formular indicacion para que el tiempo sobrante de la primera hora de la presente sesion se destine a continuar la discusion del proyecto sobre reorganizacion de los ferrocarriles. En la sesion de ayer varios señores Senadores manifestaron el deseo de que quede terminada cuanto ántes la discusion de ese proyecto, i, persiguiendo ese fin, formulo indicacion en el sentido que acabo de indicar.

El señor **Urrejola**.—Por mi parte, amplío la indicacion que formula el señor Ministro para que toda la presente sesion se destine a la discusion de ese proyecto. Si el debate no quedara agotado en la primera hora, quedaria cerrado talvez en los primeros quince o veinte minutos de la segunda, de manera que bien vale la pena destinar toda la sesion a la discusion de este proyecto.

El señor **Claro Solar**.—Por mi parte no tendria el menor inconveniente en aceptar la indicacion del señor Ministro para desti-

nar el tiempo que queda de la primera hora al proyecto sobre reorganizacion de los ferrocarriles i no lo tendria tampoco para que se destinara la segunda hora a ese mismo objeto, si ello no importara alterar la tabla.

La discusion particular de este proyecto ocupará seguramente tanto tiempo como la discusion jeneral, de manera que seria preferible aprobar en jeneral el proyecto i continuar en seguida con los asuntos de la tabla.

Por mi parte renuncio a usar de la palabra en la discusion jeneral, porque considero que es casi innecesario hablar sobre la idea jeneral de reorganizar el servicio de los ferrocarriles, sobre lo cual todos estamos de acuerdo.

El proyecto en la forma en que ha sido aprobado por la otra Cámara creo que no satisface el propósito que se persigue al reorganizar el servicio, que no es otro que el de independizar en absoluto a la Empresa del servicio ordinario jeneral del Estado. Me parece que la direccion del servicio debe estar efectiva i exclusivamente a cargo de la Direccion de la Empresa, es decir, que sus entradas sean independientes de las entradas del Estado i que sean invertidas con absoluta libertad por la Direccion, i de manera que siempre costeen los gastos. El único medio de normalizar la situacion de los ferrocarriles es el de independizarlos, de modo que hagan sus gastos con sus recursos, como si se tratara de una Empresa particular.

El proyecto no consulta disposiciones que tiendan a ese fin. Por eso me reservo para formular durante la discusion particular algunas indicaciones, de acuerdo con las disposiciones de la lei belga i principalmente de la lei suiza, respecto de la forma en que debe llevarse la contabilidad, hacerse la recaudacion de las entradas i sobre las facultades que debe darse a la administracion.

Creo que estas ideas tienen cabida en la discusion particular, i por eso renuncio a hablar en la discusion jeneral.

Yo estoi de acuerdo con las ideas manifestadas por los honorables Senadores por Santiago, por Curicó i por Cautin en cuanto a que hai necesidad de poner mano de fierro en la Empresa de los Ferrocarriles; pero creo que el proyecto despachado por la otra Cámara, aun con las pequeñas modificaciones que respecto de él propone la Comision informante de ésta, no satisface ese propósito. Ese proyecto es simplemente una reproduccion de la lei del 84, con ciertas variantes que no afectan al fondo del organismo, i es precisamente ese organismo el que necesita remedio.

El señor **Aldunate** (Presidente).—¿Algún señor Senador desea usar de la palabra ántes de la órden del día?

Ofrezco la palabra.

Terminados los incidentes.

Si no hai inconveniente se dará por aprobada la indicacion formulada por el señor Ministro en la forma propuesta por el honorable señor Urrejola.

Queda así acordado.

Reorganizacion de los ferrocarriles

El señor **Aldunate** (Presidente).—Continúa la discusion del proyecto sobre reorganizacion de los Ferrocarriles.

Puede continuar usando de la palabra el honorable Senador por Curicó.

El señor **Lazcano**.—Al terminar la sesion de ayer me ocupaba de contestar los argumentos con que el señor Ministro de Industria defendia al Estado empresario de ferrocarriles. Como comprendo que hai verdadera urgencia en despachar el proyecto en debate, dejaré de mano todos aquellos argumentos que no tengan verdadera fuerza.

Dijo Su Señoría que la administracion a cargo del Estado de los ferrocarriles italianos era mui satisfactoria. Pues bien, en contraposicion a lo que ha dicho Su Señoría, quiero manifestar simplemente que el Ministro de Ferrocarriles de Italia, temeroso de que esa administracion no fuera satisfactoria, que no correspondiera a las expectativas de la nacion, nombró una comision compuesta de distinguidas personalidades para que estudiase e informase sobre ese servicio. Una de esas personalidades fué Ministro de Ferrocarriles poco despues de que la comision evacuó su informe, cuyas conclusiones voi a permitirle leer a la Cámara. Dicen así:

1.^a Que la explotacion de los ferrocarriles por el Estado es mas onerosa que la de las compañías particulares;

2.^a Que el Estado está mas dispuesto que las compañías particulares a perturbar las industrias, sin favorecer su desarrollo con auxilios eficaces; i

3.^a Que el peligro de la política en la administracion de los ferrocarriles a cargo del Estado es mui grande.

Con esto, i sin entrar en mayores comentarios, dejo contestada la observacion de señor Ministro relativa a este punto.

Afirmó tambien el señor Ministro que a juicio del señor Ulrich, consejero de los ferrocarriles prusianos, el servicio de los ferrocarriles

a cargo del Estado en las naciones europeas era satisfactorio. A este respecto yo podria renovar lo que he dicho en sesiones anteriores acerca de lo deficiente que es ese servicio en casi todas esas naciones, con excepcion de Alemania i talvez de Suiza, porque quiero ser benévolo con mis honorables colegas que creen que es buena la administracion fiscal de los ferrocarriles suizos, aunque tengo antecedentes para creer lo contrario. En efecto, hoi mismo publica *El Diario Ilustrado* algunos datos que podrian permitirme negar la bondad de esa administracion, pero no lo hago.

Concedo que los ferrocarriles suizos sean un modelo en materia de administracion, pero en el resto de las naciones europeas en que el Estado es empresario de ferrocarriles, el servicio de éstos es realmente desastroso.

El señor Ministro ha citado la opinion de Ulrich en apoyo de su tesis; pues bien, a esa autoridad yo contrapongo la del renombrado autor americano Mr. Charles Lee Rapen, que ha escrito un libro con el título de «Ferrocarriles i trasportes»; el señor Lee Rapen, despues de estudiar en Europa el servicio, tanto de los ferrocarriles que están en manos del Estado como el de los que están en poder de empresas particulares, concreta sus observaciones en estas dos conclusiones:

1.^a La explotacion de los ferrocarriles por el Estado, salvo raras excepciones, como en Prusia, no cubre sus gastos i es caga para los contribuyentes; i

2.^a Esta explotacion, aunque mui gravosa para los contribuyentes, no da, sin embargo, buenos resultados. El servicio de mercaderías particularmente, se resiente de la falta de eficacia i no se adapta a las necesidades de la industria i del comercio.

El señor Ministro, para aludir una respuesta a mi argumento de que la estadística mundial establece que mas de las dos terceras partes de las líneas férreas que hai en el mundo están en poder de empresas particulares, ha manifestado que en algunos países de Europa hai mas ferrocarriles en manos del Estado que en poder de particulares. En realidad, es éste un modo intelijente de aludir una respuesta sobre una observacion concreta. Evidentemente, el señor Ministro no destruye mi argumento cuando dice que en muchos países europeos el Estado tiene mas ferrocarriles que los particulares. Puede que eso sea efectivo, pero no es la regla jeneral, sin duda alguna, i para demostrarlo abí está la estadística, que

si puede ser errónea en otros casos, tratándose de ferrocarriles no puede menos que merecer completo crédito.

Nosotros tratamos de legislar para un país americano, de manera que es muy digno de ser tomado en cuenta lo que ocurre en América en esta materia. Ahora bien, el noventa i seis por ciento de los ferrocarriles americanos están en poder de empresas particulares, i solo el tres siete décimos por ciento en poder del Estado. En Estados Unidos ¡ai del hombre público que se atreva a hablar de espropiar los ferrocarriles, que están todos, absolutamente todos, en manos de empresas particulares! En la República Argentina hai cincuenta i tres mil kilómetros de ferrocarriles en poder de empresas particulares i solo cuatro mil en manos del Estado, i el servicio de estos últimos es de tal manera deficiente, que se habla ya de enajenarlos.

Sin embargo, el señor Ministro no toma en cuenta estos hechos. Se limita a considerar lo que ocurre en Chile i en uno que otro país de Europa; no toma en cuenta al Brasil, que poseyendo mas de veintidos mil kilómetros de ferrocarril, solo tiene tres mil kilómetros en poder del Estado, de los diez mil que son propiedad del Gobierno. ¿Se hará eso porque la administracion de los particulares es mala? Creo que todos mis honorables colegas dirán lo contrario, i creerán que nosotros debíamos imitar ese ejemplo para salir del desastre que notamos en nuestros ferrocarriles.

¿Qué remedio se nos propone para salvar el mal? Una nueva lei en que se propone que se entreguen a la Empresa todos los recursos que pida; remedio que se propuso como muy eficaz hace siete años i que solo sirvió para arrancar de arcas fiscales la suma de ochenta i siete millones de pesos, sin contar con que el Estado quedó obligado a pagar los saldos que quedaron de los gastos ordinarios de la Empresa, saldos que subieron a ciento treinta i cinco millones de pesos. Tengo a la mano el detalle de este gasto, pero no lo leo para no contrariar el propósito que tengo de no perturbar la marcha del proyecto en debate.

De manera que no es posible que se diga que el Congreso i el Gobierno tienen la culpa de que la Empresa de los ferrocarriles esté a racion de hambre, puesto que se le ha entregado todo lo que ha pedido cuando se ha tratado de reorganizar el servicio. A este respecto debo recordar que el distinguido hombre público don Julio Zegers, señalando el servicio de los ferrocarriles como una causa perturbadora de nuestras finanzas, dijo que ya esa causa terminaria porque se habia entrega-

do a la Empresa todo el dinero que habia pedido para mejorar el servicio; pero ahora vemos que eso no ha ocurrido, porque siempre se notan muchas faltas en él.

¿Qué es lo que pido en mi proyecto de acuerdo, señor Presidente? Con un gobierno amplio, en el cual deseo mantenerme porque los Ministros actuales me satisfacen i no quiero perturbar la marcha del Gobierno, me he dicho que debemos aceptar todo lo que el Gobierno proponga hacer para salir de este desastre en que se encuentran los ferrocarriles, mal que hai que corregir con mano de fierro. Pero he creído conveniente agregar que, aun cuando se apruebe este proyecto de lei de recursos para la Empresa, debemos continuar los estudios de la materia para que esos recursos no se derrochen como los que se dieron hace siete años; ese es el motivo de mi proyecto.

Asi como nadie se siente ofendido porque un Senador pide que se continúe estudiando una cuestion aun cuando se despache algun proyecto sobre el particular, tampoco se podrá decir que el proyecto que he tenido el honor de presentar tiene por objeto producir molestias al señor Ministro de Obras Públicas.

En la mañana de hoy publica *El Mercurio* un artículo que yo querría comentar, firmado por un ingeniero muy distinguido que se ha ocupado mucho de estas materias, el señor Santiago Marin Vicuña.

El señor **Salinas**.—Fué secretario de una Comision que estudió un proyecto de reorganizacion de los ferrocarriles.

El señor **Lazcano**.—Agradezco la explicacion de Su Señoría porque ella dará mayor firmeza al artículo del señor Marin Vicuña.

El señor Ministro estima que son muy avanzadas las ideas que trajo el honorable Senador por Santiago señor Valdes Vergara, siendo que corresponden al término medio entre las dos ideas que dominan en la opinion pública; el señor Ministro no las acepta, i lamento esto, dado el espíritu tan intelijente de Su Señoría i los dotes especiales de preparacion que tiene para el desempeño de su cargo.

Como saben mis honorables colegas, desde algun tiempo atras habia construidas algunas secciones del ferrocarril longitudinal, los empresarios Howard i el otro, cuyo nombre no recuerdo en este momento, debian construir todas aquellas secciones destinadas a unir las secciones sueltas desde la Calera hasta Arica. Cuando se trajo al Congreso el mensaje correspondiente en que se pedian fondos para hacer la obra, el Gobierno manifestó que tenia el propósito de que la empresa constructora tomara en arrendamiento toda

la línea durante el tiempo que fuera necesario para pagarse del valor de los trabajos que hiciera. Pues bien, el Gobierno, por amor a la dirección de todos los ferrocarriles que él posee, ha tomado a su cargo todas las secciones del longitudinal, llegando a un desastre espantoso.

Un detalle que señala el señor Marin para demostrar la diferencia que hai entre la administración fiscal i la particular es el siguiente: en los extremos de dos secciones de las cuales una ha estado siempre a cargo de la administración fiscal i otra ha estado bajo la administración particular, se puede ver que, en igualdad de circunstancias, mientras en aquella hai plétora de empleados en cada estacion, en las segundas hai un solo empleado que es jefe de estacion, telegrafista, bodeguero, cambiador, bombero, etc., i está feliz con los doscientos cincuenta pesos de sueldo que tiene. En las estaciones que han estado a cargo del Fisco da vergüenza ver (no emplea el señor Marin la palabra que yo diré) la ociosidad de los empleados.

Este es el mejor ejemplo que podemos encontrar para comparar la administración fiscal con la particular.

No creo que sea necesario elevar las tarifas para mejorar la situación de la Empresa de los ferrocarriles; creo que bastará con reducir el número de empleados inútiles para obtener grandes economías; si despues que se haya hecho eso aun hai déficit, habrá llegado el momento de reformar las tarifas.

Se alarma el señor Ministro porque se habla de entregar a empresas particulares la explotación de los ferrocarriles del Estado, i nos decia que como posiblemente las utilidades que obtuviesen esas empresas saliesen del país, vendrían a contribuir al descenso del cambio internacional. Ya el distinguido señor Senador por Cautin ha manifestado que el país ganaría desde luego por el hecho de que no pagaría las pérdidas que hai actualmente, sin contar con lo que diera el empresario por el arrendamiento.

El señor Ministro de Obras Públicas forma parte de un Ministerio que nos ha prometido hacer cuanto sea posible por remediar la baja del cambio internacional, sin embargo, hasta ahora no se ajita el despacho de ciertos proyectos de lei que persiguen ese fin; como ser, por ejemplo, el proyecto que impone contribucion a la esportacion del bórax. Además el señor Ministro podría ponerse de acuerdo con sus colegas para imponer nuevas contribuciones a las Compañías de seguros, que vienen a sangrar el país, imponiendo seguros hasta dor las murallas de ladrillos, sacando una ga-

nancia superior a catorce millones de pesos anuales. Corrigiendo todos esos pequeños defectos desaparecería en gran parte la baja del cambio internacional.

En conclusion, debo manifestar que, por mucho que sea el talento—que yo reconozco al señor Ministro—no podrá desvirtuar un hecho establecido por escritores notables i estadistas fidedignos, cual es, que el coeficiente de explotación de los ferrocarriles establece que la administración del Estado es desastrosa en todos los países del mundo, salvo dos honorosas excepciones; que esa administración impone contribuciones mui crecidas a los habitantes para saldar las cuentas, sin que se beneficie a los industriales ni el comercio, por el contrario, los grava mucho mas. En cambio los mismos escritores i estadistas establecen que no se pueden negar que las empresas particulares administran mejor los ferrocarriles i con mas economía, en una palabra, no imponen a los industriales i comerciantes las pesadas cargas que orijinan los derrochos del Estado empresario. Esta es una gran verdad que no podrá destruir el caso aislado del godo que nos citó el señor Ministro. Yo me permitiría recordar al señor Ministro, a este respecto, una regla de buena lójica que a todos nos ha enseñado en las aulas, repitiendo a Su Señoría el dicho latino *ex particularibus nihil inferitur*, cuyo traduccion literal es: de un hecho particular nada se deduce.

Quisiera que el señor Ministro no se olvidara de ese hecho para que corrigiera lo que ocurre en el Longitudinal, o sea, que no se entregue a la Dirección Fiscal un ferrocarril que el Gobierno i el Congreso quisieron que fuera de una empresa particular.

El señor **Zañartu** (Ministro de Obras Públicas).—Eso ya está acordado señor Senador.

El señor **Lazcano**.—Entonces termino mi discurso, señor Presidente, porque en la conclusion de él precisamente iba a pedir lo que acaba de manifestar el señor Ministro.

El señor **Valdes Vergara**.—Pido la palabra, señor Presidente, para dar respuesta, con la mayor brevedad posible, a algo de lo que el honorable señor Ministro de Ferrocarriles ha dicho, con referencia al contra-proyecto que he tenido la honra de presentar al Senado.

Creo que es absolutamente necesario conservar la propiedad nacional de los ferrocarriles que hoy posee el Estado; pero creo, al mismo tiempo, que tambien es absolutamente necesario poner término al régimen fiscal de administración de dichos ferrocarriles.

Pienso esto último no por doctrina sino por experiencia. Veo que la administracion fiscal tiene a los ferrocarriles en bancarrota. Este hecho basta, a mi juicio, para exigir que inmediatamente, sin retardos ni vacilaciones, se busque otro régimen de administracion que corrija este mal.

No es raro, señor Presidente, que el régimen fiscal haya conducido las finanzas de los ferrocarriles a la ruina. ¿Acaso no estamos en déficit permanente del Estado por la mala administracion de Hacienda Pública? El déficit anual de los ferrocarriles tiene el mismo origen que el déficit del Estado. Hai falta de rumbos económicos, hai indiferencia por el bien o el mal empleo de los dineros fiscales, hai irresponsabilidad de los que manejan esos dineros, hai ausencia de una contabilidad correcta, metódica i llevada al dia. De ahí nacen los déficits.

El señor Ministro de Hacienda de cualquiera nacion bien constituida sabe siempre cuál es el verdadero estado del Tesoro nacional. Si en el Parlamento Británico un Ministro dijese que ignora la situacion del Tesoro o presentase cifras inexactas, eso seria un escándalo inaudito; la nacion entera levantaria su voz para censurar i pedir castigo. Entre nosotros eso es lo normal i nadie se sorprende de ello. Ya sabe el Congreso que el actual Ministro de Hacienda no confirma las cifras dadas repetidas veces en esta Sala por el señor Ministro que dejó el cargo hace dos semanas. Así tendrá que suceder, por desgracia, mientras no se ponga orden en lo que se llama Contabilidad fiscal.

Esto es lo que tiene tambien a los ferrocarriles en bancarrota. Por eso no espero reaccion favorable, no creo posible que mejore la situacion financiera de la Empresa, si no se procede a reorganizarla como entidad autónoma, con independencia para atender a sus propios intereses, como lo hace todo comerciante i todo industrial, i con responsabilidad por sus errores i por sus malos actos.

Esta autonomía la practicaron, con éxito mui satisfactorio, los ferrocarriles federales de Suiza. El bibliotecario del Congreso ha tenido la atencion de poner en mis manos estos volúmenes del *Boletín de Leyes i Decretos* de aquella República. En ellos encuentro la lei de octubre de 1897 que creó la autonomía de los ferrocarriles, formando con ellos una entidad distinta del Estado, i dándole entera independencia en su vida administrativa i económica.

La lei ordena, en su artículo 8.º, que la contabilidad se lleva al dia «para mostrar en to-

do tiempo la situacion real del negocio», i declara que el producto neto de los ferrocarriles queda afecto de preferencia al pago de intereses i amortizacion de la deuda contraída para comprarlos. Despues de hecho este pago, el veinte por ciento de las utilidades sobrantes pasa a un fondo especial de reserva, hasta completar cincuenta millones de francos. El ochenta por ciento se destina a trabajos de mejoramiento de las líneas férreas para hacer mas económico el tráfico i reducir las tarifas.

La direccion de los ferrocarriles está a cargo de cinco directores (artículo 23), nombrados por el Consejo Federal. Los directores ejercen el cargo durante seis años, tiempo igual a dos períodos legislativos.

La administracion superior, o sea el poder consultivo i fiscalizador, queda entregado a un consejo de cincuenta i cinco miembros, elejidos como sigue: veinticinco por el Consejo Federal, veinticinco por los cantones i cinco por los consejos especiales de las cinco secciones en que los mismos ferrocarriles están divididos. Este consejo debe reunirse cuatro veces por año, una vez cada tres meses, i siempre que haya algun motivo extraordinario para ello.

Los empleados de planta fija son nombrados por períodos de tres años, como todos los empleados federales. Sus sueldos son fijados por la lei.

Este régimen de autonomía ha funcionado perfectamente. Tiene ya quince años de práctica i no ha sido necesario alterarlo. En el año 1912 los ferrocarriles suizos dieron una utilidad neta de sesenta i nueve millones ciento setenta i dos mil cuatrocientos cincuenta i nueve francos, que es superior al treinta i tres por ciento de las entradas brutas; pagaron cincuenta i un millones quinientos ochenta i ocho mil novecientos cuatro francos por servicios de la deuda; hicieron gastos extraordinarios para la conservacion de la via; i quedaron con un sobrante de trece millones setecientos ochenta mil ochocientos siete francos, porque tambien reciben rentas de capitales de reserva invertidos en diversos valores.

El ejemplo es mui elocuente para nosotros. Algo semejante a eso podria asegurarnos una buena administracion de los Ferrocarriles del Estado. El proyecto que presenté hace dos dias obedece a este pensamiento. La formacion de una sociedad anónima con capitales fiscales i con capitales privados para contratar la administracion de los ferrocarriles, constituiria la entidad autónoma que necesitamos.

El señor Ministro ha dicho que no seria

usto garantizar ocho por ciento de dividendo al capital de la sociedad despues de entregarle, sin gravámenes, los capitales actuales de la Empresa. Pero el señor Ministro olvida que los ferrocarriles trabajan hoi con pérdidas i que, por tanto, ese capital, léjos de ser productivo, se está destruyendo. La garantía es un estímulo indispensable para atraer el capital.

Observa tambien el señor Ministro que la sociedad administradora podria ganar demasiado. Su Señoría no ha tomado en cuenta que el mismo proyecto pone límites a la ganancia, reservando una fuerte participacion al Fisco cuando la utilidad sea superior al quince por ciento anual. Por lo demas, como el Fisco seria accionista, la buena ganancia le favoreceria por todos lados.

Yo no defiendo, señor Presidente, mi proyecto. He fijado en él ideas i propósitos de sana administracion para los ferrocarriles. Sea o no sea convertido en lei, esas ideas corresponden a la aspiracion de muchos que anhelan el buen gobierno del pais. La esperiencia dirá si es mejor mantener un réjimen análogo al mui malo que hoi impera.

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

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Reorganización de los ferrocarriles

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

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

El señor **Urrejola**.—Creo conveniente decir algunas palabras, como miembro de la Comision nombrada para informar el proyecto que está en discusion. Pero ántes de entrar al debate del proyecto mismo, deseo hacerme cargo de algunas ideas vertidas en este interesante debate, que ha estado ocupando a la Cámara durante varias sesiones.

Este debate ha sido iniciado en la hora de los incidentes por el honorable Senador de Cautin, quien se ocupaba, con motivo del déficit de la Hacienda Pública, de esbozar las causas que habrian podido producirlo, i enunciaba las medidas tendientes a salvar la situacion. Entre las principales causas que, a juicio de Su Señoría han orijinado ese déficit, citaba la lei militar, la que, como se ha dicho

en repetidas ocasiones, ha tenido una aplicacion sumamente gravosa para el Fisco, i en seguida enunciaba la administracion de los ferrocarriles como otro de los factores importantes que han contribuido a producir el déficit de la Hacienda Pública.

El déficit en la administracion de los ferrocarriles lo atribuia el honorable Senador, en primer término, a lo bajo de las tarifas i en seguida i en parte mui principal a la desorganizacion del servicio, a la falta de vijilancia i de cautela de los fondos fiscales, defectos que, a juicio del honorable Senador, se hacen notar en todos los paises del mundo i principalmente en Chile, en que la administracion de este servicio está confiada al Estado.

Con motivo de estas observaciones, que tenían por término manifestar la conveniencia o la necesidad de entregar a particulares la explotacion de los ferrocarriles, el honorable Senador de Malleco atacó las ideas manifestadas por el honorable Senador de Cautin i combatió enérgicamente la idea del arrendamiento de los ferrocarriles, considerando que la aplicacion de este sistema significa un desastre político para el pais. Entre los daños que señaló Su Señoría figuraba la pérdida del control del Estado sobre las industrias i hasta la ruina de estas mismas, en virtud del monopolio que los ferrocarriles en manos de particulares pudieran establecer. El honorable Senador de Malleco decia, esbozando lijeramente estas ideas, que el déficit producido en la administracion de los ferrocarriles se debia en parte mui principal a la falta de cuidado en la compra i recepción del carbon i aludia en seguida a la mala explotacion del ferrocarril en la parte sur, citando datos relativos al acarreo de maderas, que es la carga principal de esa seccion de la línea. I a este respecto decia que el acarreo de las maderas producía a la Empresa una pérdida de cuatro centavos por cada tonelada i por kilómetro recorrido.

Por su parte, el honorable Senador de Curicó que en otras ocasiones, hace ya algunos años, habia apoyado la idea del arrendamiento, entrando al debate, adujo las mismas razones que el honorable Senador de Cautin.

El señor Ministro del ramo terció en varias ocasiones en el debate i atacó tambien la idea del arrendamiento, entre otras razones, por que Su Señoría considera que este servicio está principalmente destinado a impulsar las industrias, aun cuando su explotacion deje pérdidas. Mas aun, Su Señoría cree que el Estado debe tener líneas férreas a pura pérdida, económicamente hablando, a trueque de

dar impulso al progreso de nuevas industrias o de nuevos territorios. Agregaba que sería pertinente imponer un impuesto directo a todos los propietarios beneficiados con las nuevas líneas. Todavía más, el señor Ministro, en su entusiasmo contra los ferrocarriles particulares, creía que todos estos debían espropiarse a favor del Estado, a fin de beneficiar a las industrias.

Por lo demás, el honorable Ministro atribuía la pérdida que año por año vienen sufriendo los ferrocarriles a la baja del cambio, i nos ha dicho que si las tarifas se cobraran a trece peniques, la Empresa, lejos de tener pérdidas, daría utilidades.

Después del largo debate habido sobre el arrendamiento de los ferrocarriles o su entrega a una sociedad en comandita con el Estado, he deducido de una manera clara que los ferrocarriles particulares no contrarian el desarrollo de las industrias, ni han producido en ningún país los males a que aludía el señor Ministro. Se ha manifestado que Gobiernos poseedores de un cierto porcentaje han concluido por entregarlas a la explotación particular. Se ha manifestado igualmente que en Italia, por ejemplo, hubo que entregar a compañías particulares la explotación de los ferrocarriles i que, cuando esta explotación se reivindicó por el Estado, produjo funestos resultados financieros i ha dado lugar a las exigencias de los obreros i de los políticos que los patrocinan. En Francia la administración por el Gobierno del ferrocarril del Oeste ha dado los mismos resultados desfavorables.

En Suiza, como lo acaba de manifestar el honorable Senador de Santiago, señor Valdes Vergara, los ferrocarriles, que eran del Estado, han concluido por ser entregados a empresas particulares, en comandita con el Estado.

Por lo tanto, creo que, en jeneral, i conociendo los resultados que ha dado la explotación de este servicio por el Estado en otros países i principalmente entre nosotros, no debiera atacarse la idea de darlo en arrendamiento o en administración en comandita sobre todo en vista de sus malos resultados financieros i si se toma en cuenta que solamente el ramo de jornales se lleva un cuarenta i cuatro por ciento del presupuesto de sus gastos. Este porcentaje debe preocupar a nuestros políticos, porque significa el predominio sobre la economía del Estado de ciertos gremios de obreros.

En cuanto a la idea del señor Ministro relativa a que el Estado deba adquirir los ferrocarriles particulares, me parece que ya no piensa mantenerla, sobre todo después que el Gobierno acaba de presentar un mensaje

en el cual encomia la conveniencia de entregar a particulares las líneas férreas que se construyan en el porvenir.

El honorable Senador de Malleco, después de manifestar que la causa principal del desastre financiero de la Empresa estaba en el acarreo de ciertos productos que no pagan sus gastos, como la madera, no proponía, sin embargo, ninguna medida para salvar esta situación. La pérdida por este capítulo, a ser exactas las apreciaciones del honorable Senador, resultarían de tal consideración que su misma cuantía hace dudar de su exactitud. A atenernos a los cálculos de Su Señoría, esto es, a que la Empresa perdiera cuatro centavos por tonelada i por kilómetro recorrido, tendríamos que un carro de madera desde el sur de Malleco, o sea, en un recorrido de setecientos kilómetros, dejaría una pérdida de quinientos sesenta pesos. Sin negar, por mi parte, que el acarreo de este producto sea gravoso para la Empresa, no puedo aceptar que lo sea hasta el grado que indica el honorable Senador.

Su Señoría atribuía también el desastre de la Empresa a las tarifas diferenciales, i, a mi juicio, es esta una grande injusticia; pues las tarifas diferenciales no solo no perjudican a la Empresa, sino que, además, tienen por objeto evitar que se formen monopolios i permitir que los artículos similares lleguen de diferentes puntos a los lugares de consumo, mediante pequeñas rebajas en los fletes, insignificantes, si se quiere, al principio, pero de importancia a la larga.

Me bastará manifestar en qué consiste la tarifa diferencial con relación a dos artículos de suma importancia, el trigo i la harina; un quintal métrico de estos artículos paga treinta centavos en cien kilómetros, i en doscientos kilómetros, en vez de pagar sesenta centavos, paga cincuenta i ocho. En los cuatrocientos kilómetros, en vez de pagar un peso veinte, paga un peso dos centavos i así sigue esta rebaja que, hasta cierto punto, no solo es lójica en los grandes recorridos, sino humanitaria; pues así se permite luchar a estos artículos que vienen de puntos lejanos con sus similares en los centros de consumo.

Se ha atribuido el déficit de los ferrocarriles solo a su mala administración; por mi parte, creo que en esto hai una injusticia, si se toma nota de que, desde el año 94, en que comenzó el déficit, se han entregado a la explotación gran número de líneas, a cuya enumeración voy a dar lectura para que el Senado se penetre de su cuantía.

Líneas entregadas al tráfico desde 1894 en

el Ferrocarril Lonjitudinal de Valparaiso al sur:

Victoria a Temuco, año 1894, 65 kilómetros.

Temuco a Pitrufulquen, 1898, 30 kilómetros.

Pitrufulquen a Antilhue, 1907, 116 kilómetros.

Antilhue a Osorno, año 1912, 125 kilómetros.

Osorno a Puerto Montt, 1913, 120 kilómetros.

Total: 456 kilómetros.

Ramales a las anteriores líneas:

Púa a Silva Oscura, año 1909, 20 kilómetros.

Temuco a Carahue, 1908, 56 kilómetros.

Antilhue a Valdivia, 1902, 28 kilómetros.

Total: 104 kilómetros.

Total de líneas férreas entregadas en la antigua Araucanía desde 1894, 560 kilómetros:

Otros ramales agregados al lonjitudinal sur:

Melipilla a San Antonio, año 1912, 54 kilómetros.

Alcones al Arbol, 1910, 15 kilómetros.

Curicó a Hualañé, 1912, 65 kilómetros.

Talca a Constitucion, 1902, 90 kilómetros.

Talca a San Clemente, 1903, 20 kilómetros.

Parral a Cauquén, 1896, 66 kilómetros.

Chillan a Pinto, 1911, 35 kilómetros.

Rucapequen a Confluencia, 1909, 17 kilómetros.

Coihue a Mulchen, 1896, 14 kilómetros.

Coihue a Nacimiento, 1909, 8 kilómetros.

Total: 384 kilómetros.

Total jeneral en kilómetros: 944, que se han entregado al tráfico desde el año 94 hasta la fecha, es decir, mayor número que el que existía antes de ese año. I se comprenderá fácilmente que estas nuevas líneas necesitarían equipo i personal i que durante sus primeros años han debido producir necesariamente pérdidas. Yo no digo que habrían dejado de producir pérdidas subiendo considerablemente las tarifas desde el principio, pues no sería lógico ni práctico que por una parte se facilitara la apertura de los campos cerrados al cultivo i por otra se establecieran tarifas prohibitivas para ellos, cuando recién se iniciaba su explotación.

También se ha dicho, i en esto ha insistido mucho el señor Ministro de Obras Públicas, que la causa de las pérdidas está en las tarifas bajas i en la baja del cambio. Yo creo que Su Señoría no ha pensado maduramente esta afirmación. Yo creo que las tarifas no pueden llamarse bajas hoy día; en jeneral son altas, i si

es verdad que se cobran con un cambio a nueve i medio peniques, también lo es que cuando ellas se establecieron representaban un valor nominal de cincuenta por ciento menos que ahora. Estas tarifas llamadas diferenciales que se proyectaron en 1908 i que se establecieron por decreto de agosto del mismo año, merecieron cargos tan repetidos, tan tenaces i tan graves de parte de algunos señores Senadores, que voi a permitirle leer la opinión dada entonces por el señor Senador por Curicó, un mes después de establecidas:

Decía el señor Senador: «Podría citar innumerables casos en que de acuerdo con las nuevas tarifas, la Empresa de los ferrocarriles ha cobrado fletes excesivos, inaceptables.

Por un carro con gallinas que vino de Valparaiso tuvo que pagar el remitente quinientos i tantos pesos; una pipa de vino que fué transportada de Cauquén a Traiguén pagaba antiguamente, antes del primer aumento de treinta por ciento sobre el valor de los fletes, tres pesos noventa i cinco centavos, i ahora con las tarifas diferenciales para once pesos veinte centavos, es decir, casi el triple; una pipa de vino de Cauquén a Concepción pagaba cuatro pesos sesenta i cuatro centavos i una del mismo tamaño paga hoy por la misma distancia once pesos sesenta i cuatro centavos; un buei de Curicó a Santiago pagaba tres pesos sesenta centavos i hoy paga ocho pesos treinta centavos.»

No quiero seguir leyendo otros párrafos de muchos discursos pronunciados en esa época por el señor Senador por Curicó i por el señor Senador de Aconcagua, señor Silva Ureta, por no quitar el tiempo a la Cámara.

El señor **Silva Ureta**.—Lo espuesto por el señor Senador prueba que las pérdidas de los ferrocarriles se deben a los ramales a que se ha referido Su Señoría. Esos ramales de quince, de veinte o de treinta kilómetros, cuya explotación sirve solamente a uno o dos fundos, no pueden costear sus gastos i tienen que dejar pérdidas.

El señor **Urrejola**.—Las tarifas definitivas que se establecieron en 1908 eran pues de tal naturaleza que alarmaron al país, en concepto de los señores Senadores a que me he referido. Pues bien, esas tarifas fueron fijadas con cambio de 10 1/16 peniques, i si hoy están recargadas sobre el precio nominal de 1908, con un cincuenta por ciento en dos parcialidades, el veinte por ciento establecido en el decreto mismo de 1908, i el treinta por ciento de recargo establecido en el decreto de agosto de 1911, que lleva la firma de Ministro señor

Gandarillas, puede decirse que hoy día son suficientemente altas i aun que son altísimas.

Tengo a la mano un trabajo hecho por las oficinas del Ministerio de Ferrocarriles sobre las tarifas medias de diversos países para la carga por tonelada a cien kilómetros, que reducidas a pesos de nueve i medio peniques, dan el siguiente resultado:

Ferrocarriles de Suiza, ocho pesos setenta i cinco centavos.

Ferrocarriles de Antofagasta, ocho pesos veintidos centavos.

Ferrocarriles de Arjentina, cinco pesos cincuenta i un centavos.

Ferrocarriles de Italia, cinco pesos cincuenta centavos.

Ferrocarriles de Alemania, cuatro pesos setenta i cinco centavos.

Ferrocarriles de Austria-Hungria, cuatro pesos cincuenta i siete centavos.

Ferrocarriles de Francia, cuatro pesos cuarenta centavos.

Ferrocarriles de India, cuatro pesos nueve centavos.

Ferrocarriles de Estados Unidos de Norte América, dos pesos setenta i seis centavos.

Ferrocarriles de Chile, tres pesos noventa centavos.

Pues bien, va a ver el Senado que estos tres pesos noventa centavos, que se han puesto aquí como término medio de las tarifas vijentes en Chile, no son el término medio cabal i matemático de las tarifas oficiales de primera a sétima clase que rijen en Chile, sino un término medio sacado de las tarifas del movimiento de carga.

Segun la estadística vijente, si se han movilizado, por ejemplo, cien mil toneladas de mercaderías, de éstas, mil corresponderán a tarifa de primera clase, mil o dos mil a tarifa de segunda clase, cinco mil a tarifa de cuarta clase, i diez o doce mil a tarifa de quinta clase; i todo el resto del porcentaje corresponderá a tarifas de sexta i sétima clases. De ahí el término medio de tres pesos noventa centavos que aparece en esta lista comparativa de tarifas. En cambio, yo creo que el término medio puesto para las tarifas de países estranjeros corresponde exactamente a los precios que se pagan por tarifa de primera, segunda, tercera i cuarta clases.

Voi a comprobar que el término medio de las tarifas de los ferrocarriles del Estado, lejos de ser tres pesos noventa centavos, es mucho mas alto. Tengo a la mano un porcentaje hecho con algun trabajo de mi parte de las tarifas diferenciales de agosto de 1908, fijadas cuando el cambio era de 10 1/16, i

estimado el término medio tomando en cuenta el precio por carros completos i por sobornal. Porque debo manifestar que las tarifas fiscales que rijen para todos los artículos en la nomenclatura de los ferrocarriles, no son únicas; cada artículo tiene dos tarifas, segun que sea trasportado por carros completos o como sobornal. Así, por ejemplo, si el trigo i la harina están clasificados entre los artículos de sexta clase, en realidad, cuando el remitente no envia estos artículos en carros completos, sino como sobornal, paga la tarifa superior, es decir, la correspondiente a la quinta clase. Por eso al sacar este término medio he tomado en cuenta esta circunstancia.

Tarifas diferenciales de agosto de 1908, sin recargo, fijadas cuando el cambio era de 10 1/16. Término medio entre carros completos i sobornal.

1. ^a clase (tonelada a cien kilómetros).	\$ 11 40
2. ^a idem idem.....	10 45
3. ^a idem idem.....	8 55
4. ^a idem idem	6 75
5. ^a idem idem	5 15
6. ^a idem idem	3 70
7. ^a idem idem	2 45
	Total.....
	\$ 48 45

Dividida la suma total por las siete clases, da un término medio de flete por tonelada a cien kilómetros de seis pesos noventa i dos centavos.

Tarifas diferenciales de 1908 vijentes hoy día en los ferrocarriles de Chile, incluso los recargos de veinte por ciento i de treinta por ciento. Término medio entre carros completos i sobornal:

1. ^a clase o clasificacion (tonelada a cien kilómetros).....	\$ 17 10
2. ^a idem idem idem.....	15 68
3. ^a idem idem idem.....	12 85
4. ^a idem idem idem.....	10 15
5. ^a idem idem idem.....	7 72
6. ^a idem idem idem.....	5 55
7. ^a idem idem idem.....	3 67
	Total.....
	\$ 72 72

Dividida la suma total por las siete clases, da un término medio de flete por tonelada a cien kilómetros, de diez pesos treinta i ocho centavos, de 9 i medio peniques, que equivalen a siete pesos cincuenta i ocho centavos de trece peniques, contra seis pesos noventa i dos

centavos de 10 1/6 de la tarifa primitiva de 1908.

De manera que no puede decirse que, si las tarifas de los Ferrocarriles del Estado se cobrasen al cambio de trece peniques, habria utilidad, porque se cobran hoy a un cambio mayor de trece peniques; por la sencilla razon de que los seis pesos noventa i dos centavos, término medio de la tarifa de 1908, están ahora frente a diez pesos treinta i ocho centavos de nueve i medio peniques i siete pesos cincuenta i ocho centavos de trece peniques.

El señor **Figueroa**.—Seria preciso saber tambien cuánto se cobra en otros ferrocarriles por cada kilómetro i por categoría especial. Falta este dato comparativo en las observaciones del señor Senador.

El señor **Urrejola**.—Ese dato no puedo proporcionarlo a Su Señoría.

El señor Ministro de Obras Públicas ha manifestado una resistencia marcada a la idea de procurar que los ferrocarriles paguen sus servicios. Yo creo que no es posible contemplar con ánimo lijero una situacion verdaderamente desastrosa, como es la que presenta la administracion económica de nuestros ferrocarriles. Creo que debe pensarse, si no en buscar el equilibrio de las entradas con los gastos en el alza de tarifas, por lo ménos en modificarlas en forma que no representen una pérdida tan cuantiosa como la que ha manifestado en otra ocasion el señor Senador por Malleco.

Voi a manifestar al Senado una parte solamente de los artículos que segun la clasificacion de las tarifas diferenciales establecidas en 1908 gozan el privilejio de la sétima clase. Son veinte o veinticinco los artículos que están en esta categoría; pero voi a referirme solamente a unos pocos:

Carbon vegetal, ciento setenta i un mil ochocientas veinticuatro toneladas, o sea ocho mil quinientos noventa i un carros de veinte toneladas.

Carbon mineral, doscientas cincuenta i tres mil ochocientas setenta toneladas, o sea, doce mil noventa i tres carros de veinte toneladas.

Pasto, trescientos treinta mil toneladas, o sea dieciseis mil quinientos carros de veinte toneladas.

Animales, doscientas cuarenta i seis mil treinta i nueve toneladas, o sea, doce mil trescientos carros de veinte toneladas.

Maderas, setecientas treinta mil ochocientas veinticuatro toneladas, o sea, treinta i seis mil quinientos cuarenta carros de veinte toneladas.

Cal i cemento, ciento setenta i un mil seiscientas ochenta i cuatro toneladas, o sea, ocho

mil quinientos ochenta i cuatro carros de veinte toneladas.

Total: un millon novecientos cuatro mil doscientas sesenta i una toneladas, o sea, noventa i cinco mil doscientos ocho carros de veinte toneladas.

En resúmen, *ocho mil trenes de doce carros cada uno*; lo que representa mas de veinte trenes diarios ocupados en acarrear estos artículos, que, a juicio de la Empresa, dejan pérdidas considerables!

Ahora, ampliando las observaciones que me sujere mi criterio con relacion a este servicio, yo estimo que los ferrocarriles del Estado no son una Empresa de beneficencia pública; son indudablemente llamados a beneficiar al pais en todas las esferas de su actividad. Los territorios beneficiados por los ferrocarriles lo son por el solo hecho de que el Estado tienda líneas i dé facilidades de acarreo; pero pretender que todavía estos ferrocarriles se constituyan permanentemente en acarreadores de beneficencia, cuando el Estado soporta un déficit considerable i cuando se proyecta llenar este déficit con nuevas contribuciones, me parece que es una cosa mui digna de meditarse. Me parece que ántes de proyectar nuevos impuestos para saldar el déficit, debe el Estado procurar que la Empresa alivie al pais en cuanto sea posible.

Se ha presentado al Congreso un proyecto de impuesto fiscal que grava los haberes de todo el mundo, a la jente rica como a la jente de mediana fortuna, de dos por mil adicional a la contribucion municipal sobre la propiedad i demas bienes. No es justo que para saldar el déficit de nuestros ferrocarriles, se grave con nueva contribucion al pais entero. Debe procurarse que el servicio de acarreos pague en parte este déficit mediante la revision de las tarifas.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Como parece que Su Señoría va a dar mayor desarrollo a sus observaciones, podria prorrogarse la hora hasta que Su Señoría termine su discurso.

El señor **Ochagavía**.—Estando este negocio pendiente, i habiéndose traído al debate una idea nueva, como la contenida en el contra-proyecto presentado por el honorable señor Valdes Vergara, idea que se contrapone con el proyecto del Gobierno, i que ha encontrado cierta acogida en algunos miembros del Senado, quién sabe si, recapacitando un poco, en dos dias mas podríamos resolver, sea optando por mantener la administracion del Estado, o sea, adoptando la idea del honorable Senador por Santiago, de entregar los ferrocarriles a la administracion particular.

Al votar en jeneral el proyecto, habria que resolver si se toma uno u otro camino. El asunto es mui interesante, i, por consiguiente, yo creo que valdria la pena demorar un poco mas la discusion jeneral.

El señor **Aldunate** (Presidente).—La Mesa se habia limitado a insinuar al señor Senador por Nuble que podria prorrogarse la hora si Su Señoría deseaba terminar su discurso.

El señor **Claro Solar**.—Por mi parte, acepté que continuara este debate en la presente sesion, alterando la órden del dia, en la intelijencia de que íbamos a terminar hoi la discusion jeneral. De otra manera los negocios de la tabla, algunos de ellos pendientes desde el período ordinario, quedan postergados indefinidamente.

Creo que todos estamos de acuerdo en la idea jeneral de reorganizar los ferrocarriles, i en esta idea tiene cabida cualquier proyecto, como el del señor Senador por Santiago. De manera que se podria aceptar en jeneral esta idea i dejar la discusion particular para el lunes próximo, como se ha insinuado, a fin de tomar en consideracion el contra-proyecto del honorable Senador por Santiago i las demas modificaciones que se propongan.

El señor **Balmaceda** —Siento oponerme a lo que ha indicado el señor Senador por Aconcagua, porque yo necesito hacer uso de la palabra, aunque sea brevemente, sobre el asunto en debate.

Comprendo que el Senado estará fatigado ya de tan larga discusion, de la cual, si embargo, no debe estar arrepentido, porque ha sido sumamente interesante. Pero, necesitando yo hacer tambien algunas observaciones, siento oponerme a la indicacion del señor Senador por Aconcagua.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Como no hai acuerdo para prorrogar la hora, quedará con la palabra el señor Senador por Nuble, i pasará el Senado a sesion secreta.

SESION SECRETA

Solicitudes particulares

Constituida la Sala en sesion secreta, prestó su aprobacion a los siguientes proyectos de lei iniciados por S. E. el Presidente de la República.

«Artículo único.—En atencion a los servicios prestados al pais por el primer maquinista del muelle fiscal de Valparaiso, don Alsacio Rojas, concédesele el derecho de jubilar con una pension equivalente al total de la renta

asignada a su empleo por la lei 2,764, de 28 de enero de 1913.»

«Artículo único.—Concédese, por gracia, a don Manuel J. Escobar el derecho de jubilar con una pension anual de cuatro mil ochocientos pesos, correspondiente al sueldo íntegro i bienales de que disfrutaba en el último empleo que desempeñó en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.»

Asimismo, prestó su aprobacion al siguiente proyecto de lei propuesto por la Comision de Guerra i Marina de esta Cámara:

«Artículo único.—Concédese, por gracia, a doña Prudencia Avila v. de Rodríguez, una pension mensual de setenta pesos, en vez de la que disfruta actualmente.»

En seguida aprobó, en la misma forma en que lo ha hecho la Honorable Cámara de Diputados, los proyectos siguientes:

«Artículo único.—Concédese, por gracia, al ex-soldado del batallon movilizad Valparaiso don José Miguel Blanco Avaria, derecho a gozar de la pension que como inválido relativo acuerda a los individuos de tropa la lei de 22 de diciembre de 1881, pension que disfrutará con arreglo a dicha lei i a las leyes de 7 de febrero de 1895 i 9 de setiembre de 1907.»

«Artículo único.—Concédese, por gracia, a doña María Mercedes i doña Jertrúdis Astorga Ocampo, nietas del coronel de Ejército, servidor de la Independencia, don Manuel José Astorga, el goce de una pension mensual de ochenta pesos, de que gozarán en comun con arreglo a la lei de montepío militar.»

Finalmente, desechó un proyecto de lei que concedia por una sola vez una asignacion de seis mil pesos a la viuda de don Luis Navarrete, ex-Secretario del Consejo Sanitiero.

Se levantó la sesion.

Por la primera hora,
ANTONIO ORBEGO BARROS.

Por la segunda hora,
GARBIEL D. ELZO.