

Sesion 46.^a extraordinaria en 8 de enero de 1914

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ALDUNATE SOLAR

Sumario

Se acuerda dedicar toda la sesion a la discusion del proyecto sobre reorganizacion de los ferrocarriles i suspender la hora de los incidentes.—Continúa la discusion del artículo 1.º del proyecto sobre reorganizacion de los ferrocarriles, i es aprobado.—Se discute el artículo 2.º i queda pendiente.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Barros E. Alfredo	Letelier Silva Pedro
Besa Arturo	Mackenna Juan E.
Búlnes Gonzalo	Montenegro Pedro N.
Búrgos Gregorio	Rivera Guillermo
Claro Solar Luis	Salinas Manuel
Correa Ovalle Pedro	Urrutia Miguel
Charme Eduardo	Urrejola Gonzalo
Eyzaguirre Javier	Valderrama José M.
Guarello Anjel	Walker M. Joaquin
Lazcano Fernando	Yáñez Eliodoro

I los señores Ministros de Hacienda i de Industria i Obras Públicas.

Reorganizacion de los ferrocarriles

El señor **Aldunate** (Presidente).—El Presidente ha citado a sesiones extraordinarias para hoy o mañana, de nueve a once i media ante meridiano, porque las sesiones de la tarde están destinadas a la discusion de los presupuestos i algunos señores Senadores han manifestado el deseo de que el proyecto sobre ferrocarriles sea tratado con toda la amplitud necesaria.

Así, pues, la presente sesion podria durar hasta las once i media, entendiéndose que la primera hora terminaria a las diez i media.

El señor **Yáñez**.—¿I por qué no acordar suprimir la hora de incidentes i entrar de lleno a la discusion del proyecto?

El señor **Aldunate** (Presidente).—Como ese parece ser el deseo del Senado, se pasará desde luego a la órden del dia.

Acordado.

En consecuencia, corresponde continuar la discusion del proyecto que reorganiza el servicio de los ferrocarriles.

Puede continuar haciendo uso de la palabra el honorable Senador por Valdivia.

El señor **Yáñez**.—Yo puse término a mis observaciones en la sesion pasada, no entendia haber quedado con la palabra, pero aprovecharé la oportunidad para decir solo dos.

Principiaré por manifestar que no es mi ánimo abrir debate sobre las ideas que avancé en la sesion anterior, i está léjos todavía de mi ánimo imponer mis ideas a la Cámara sino manifestar mi manera de pensar, el resultado del estudio que he hecho acerca del proyecto en debate, esperando que el Senado procure resolverlo con acierto.

No necesito insistir sobre lo que dije en sesion anterior; pero diré dos palabras sobre este artículo 1.º del proyecto que constituye uno de sus puntos fundamentales, porque establece la forma de administracion de la Empresa.

Segun el artículo 1.º, la administracion de los ferrocarriles será ejercida, «bajo la supervijilancia del Gobierno, por un Consejo de administracion, un Director Jeneral i administradores de zona, con las facultades, deberes i responsabilidades que se determinan en esta lei».

La idea no está perfectamente clara en este artículo; pero aparece mas adelante precisada en el artículo 5.º, que dice: «La administra-

cion superior de los Ferrocarriles del Estado corresponderá a un Consejo de administracion que se compondrá:

- a) Del Director Jeneral que lo presidirá; i
- b) De los consejeros designados por el Presidente de la República», etc.

De manera que, segun este artículo, la administracion de los ferrocarriles no se va a hacer por un Director Jeneral sino por un consejo administrativo.

Yo reconozco que, en jeneral, ha prevalecido la administracion por consejos en Australia, Nueva Gales i en casi todos los paises europeos, especialmente cuando se trata de empresas particulares, pero creo que establecer este sistema de administracion en nuestros ferrocarriles importaria introducir un elemento de perturbacion. El Consejo debe tener un carácter consultivo, un carácter de consejo de finanzas, porque es precisamente el réjimen financiero de la Empresa lo que mas requiere el estudio de un Consejo.

Pero la parte ejecutiva, la parte de direccion, lo que se refiere al movimiento, al servicio de los ferrocarriles, debe estar a mi juicio bajo la autoridad de una sola persona, porque esto es lo que da unidad a la direccion i lo que establece la responsabilidad.

El señor **Guarello**.—Así lo establece el proyecto: el Director Jeneral será el jefe del servicio.

El señor **Yañez**.—Yo entiendo el proyecto de otro modo; por eso decia que el artículo está íntimamente relacionado con el resto del proyecto.

El señor **Claro Solar**.—Llamo la atencion de Su Señoría a la disposicion del artículo 14.

El señor **Yañez**.—Voi a permitirme dar lectura al artículo 1.º, porque si la mente de él no es la de los autores del proyecto, fácil es modificarlo.

El artículo 1.º dice:

«La administracion de los ferrocarriles del Estado será ejercida, bajo la supervijilancia del Gobierno, por un Consejo de Administracion, un Director Jeneral i administradores de zona, con las facultades, deberes i responsabilidades que se determinan en esta lei.»

El señor **Claro Solar**.—Complete Su Señoría la disposicion de ese artículo con la del artículo 14.

El señor **Yañez**.—Lo he leído, señor, i creo que no hai necesidad de repetirlo.

En todo caso la idea fundamental de este proyecto, que es contraria a la organizacion actual del servicio, es entregar la administracion al Consejo Directivo; de manera que

tiende a debilitar el principio de autoridad, que cuando reside en una sola persona puede ejercerse regular i continuadamente, i que cuando reside en un Consejo se diluye i da lugar a entorpecimientos i a dificultades.

A mí me parece que este Consejo debe tener carácter consultivo i no administrativo, i si de mí dependiera le daria el carácter de Consejo de finanzas, porque, repito, lo que principalmente necesita la administracion de los ferrocarriles es un Consejo que tenga a su cargo el estudio de los problemas de índole jeneral que no se relacionan con el servicio i con las finanzas.

El señor **Búrgos**.—Es decir un Consejo de Bancos.

El señor **Yañez**.—Si esta idea que parece desprenderse del proyecto no fuera la mente de sus autores, por mi parte lo celebraria.

Los ferrocarriles particulares de casi todos los paises del mundo i muchos de los del Estado son administrados por Consejos, i son bien administrados; pero creo que si bien este sistema ha dado buenos resultados en otros paises no daria esos mismos buenos resultados en el nuestro.

Por lo demas, no tengo nada que agregar a las ideas que manifesté en sesion anterior i que entregué a la apreciacion del señor Ministro, que tiene la responsabilidad de la situacion que se va a crear si llega a ser lei este proyecto; temo mucho que él no habrá de mejorar el servicio, i que habrá de continuar la mala situacion de nuestros ferrocarriles, pero el señor Ministro tiene mejores antecedentes para juzgar de la eficacia del proyecto en debate. Mi papel se limita solo a manifestar mi modo de pensar i a eximirme de la responsabilidad que con su aprobacion se echará sobre si la mayoría del Senado.

A mi modo de ver hai en esta materia tres puntos de vista fundamentales: el primero es la necesidad de contar con un buen personal, sin el cual es enteramente inútil todo lo que se haga, porque por buenas que sean las leyes i los sistemas si el personal que tiene a su cargo la administracion es malo, los resultados serán siempre malos; en segundo lugar es indispensable contar con los fondos necesarios para el servicio.

En esto encuentro yo completa razon al señor Ministro cuando dice que si no se dan los fondos necesarios será inútil que se pretenda que los ferrocarriles marchen en buenas condiciones.

En tercer lugar, que esta administracion tenga un rodaje de tal manera bien combinado, que la aparte en absoluto de toda influen-

cia política, que, en mi concepto, es el cáncer que roe en gran parte los ferrocarriles.

Pero creo que estas tres necesidades no están bien consultadas en el proyecto; i por eso digo que probablemente quedará en el papel esta reforma, i nuestra crisis ferroviaria continuará prácticamente lo mismo.

El señor **Mackenna**.—Voi a manifestar con toda franqueza mi modo de pensar sobre la reorganizacion de los ferrocarriles.

Votaré en todas sus partes el proyecto en debate como un acto de deferencia, como un acto de conciliacion en las actuales circunstancias, sin que ello signifique que esté satisfecho con él, en que crea que dé buenos resultados en su aplicacion.

Concretando mis ideas, creo que lo mas conveniente es electrificar la primera seccion que es la que presenta mas dificultades en el servicio, i dar a las demas secciones una administracion en la cual estuviera asociado el Gobierno con empresas o sindicatos que arrendaran dichas secciones.

Desconfio del resultado que pueda dar esta administracion del Estado, que ya los ha dado tan malos i no espero gran cosa de las reformas que se proponen, pues, por desgracia, la política que todo lo domina en nuestro pais, seguirá haciendo sentir en la Empresa sus perniciosos efectos.

Otro temor me hace esperar poco de esta reforma i es el de que es indispensable consultar para obtener algun resultado, seis o siete millones de libras esterlinas i tengo el fundado temor, dado el estado de las plazas europeas i el descrédito en que está la administracion del Estado en materias ferroviarias no solo en Chile sino fuera de él, de que no será posible contratar el empréstito.

Seria una situacion verdaderamente dolorosa que despues de aprobar este proyecto de lei quedáramos con las manos atadas si no conseguimos los recursos que sean menester. Talvez esas dificultades no serian tan graves si se buscara otro camino que inspirara mas confianza a los capitalistas; así, por ejemplo, que se hiciera a contrata la administracion de los ferrocarriles.

Si en nuestro pais fueran estables los Ministerios, i se pudiera contar con que el señor Zañartu pudiera desempeñar por largo tiempo un Ministerio que ya conoce en todos sus detalles, me sentiria mucho mas tranquilo; pero no puedo estarlo cuando veo que periódicamente se producen desorganizaciones ministeriales, i aun ahora mismo, a pesar de las dificultades por que estamos atravesando, hai temores de crisis.

A segunda hora presentaré un proyecto, que espero merecerá la aprobacion de los señores Senadores, tendiente a solucionar la situacion de los ferrocarriles, a darles fijeza.

El señor **Salinas**.—He pedido la palabra para formular una indicacion previa.

Estoi convencido que la discusion de este proyecto va a demorar, porque contiene disposiciones de tal gravedad, tan contrarias a las bases fundamentales de nuestro Gobierno constitucional, como la de entregar la administracion de una empresa industrial a una corporacion nombrada por el Poder Lejislativo, que es imposible que pasen sin debate.

Yo cumpliré mi deber luchando por que esta solucion no triunfe.

La Constitucion establece que la responsabilidad de la administracion corresponde al Presidente de la República i que a él corresponde el nombramiento de los cargos civiles i militares. De modo que yo no acepto un proyecto que trastorna este orden constitucional, i que atribuye al Poder Lejislativo la facultad de designar a los funcionarios que van a estar a cargo de un servicio esencialmente administrativo. Esto importa invertir el órden constitucional; es el Congreso el que debe fiscalizar i el Gobierno el que debe administrar; pero segun este proyecto, es el Gobierno quien fiscaliza i el Congreso el que administra.

La Comision que estudia el Código Sanitario ha resistido el proyecto de la Honorable Cámara de Diputados porque entregaba, pasando por el Director, la administracion a un Consejo directivo. El caso de que ahora se trata es mucho mas grave, pues se trata de anular las facultades i la responsabilidad del Director entregándoselas a un Consejo nombrado por las Cámaras.

Por otra parte, despues de terminada la discusion en esta Cámara, si termina pronto, el proyecto habrá de volver a la de Diputados, i como volverá modificado sustancialmente, se entrará en una discusion detenida que quizas no termine en todo el mes. Entre tanto, con mucha oportunidad aquí se ha indicado al señor Ministro la conveniencia de despachar inmediatamente lo relativo a los sueldos de los empleados cuya escasez los ha puesto en el caso de cometer algunas irregularidades para atender a su subsistencia.

Ya se ha hablado aquí de la necesidad de despachar el proyecto de aumento de sueldo desde luego, a fin de no tener a estos empleados esperando que el proyecto sea despachado totalmente. Se ha indicado ademas la necesidad de que el Gobierno disponga de fondos a fin de atender a las reparaciones de los

puentes que se encuentran en mal estado, con peligro para la vida de los pasajeros

Esto no admite espera. Los fondos que se necesitan para estas reparaciones no pueden ser cuantiosos i además ¿cómo vamos a hacer esperar, para atender a una necesidad tan importante i primordial, hasta que sea despachado el proyecto entero?

Es mas prudente dividir la materia en debate desglosando aquella parte del proyecto que requiere una pronta solucion, sin que ello signifique un aplazamiento del resto, pues bien podríamos continuar, como ahora, tratando la materia con la estension i tranquilidad que se requiere para resolver una materia de tanta importancia. Estoy mui léjos de pretender obstruir el proyecto con la indicacion que formulo, inspirado en el deseo de que la estension del debate pueda impedir la adopcion de medidas de carácter urgente que todos reconocemos es necesario tomar en esta materia, pues no es posible ni que las necesidades del personal de la Empresa no sean atendidas, ni que se abandonen las vias férreas, ni se reparen los puentes, que por su mal estado de conservacion pueden ser un peligro para los pasajeros.

Por estas razones formulo indicacion previa para que se acuerde desglosar del proyecto en debate la materia relacionada con los sueldos del personal, reparaciones urgentes que reclama el servicio de los ferrocarriles, i enviarla a Comision para que nos informe un proyecto separado que tendrá fácil despacho, i, entre tanto, continuemos en la discusion de este asunto.

El señor **Búrgos**.—El informe está ya redactado.

El señor **Salinas**.—El proyecto relativo a estos dos asuntos ¿viene en el informe?

El señor **Guarello**.—Viene la idea en el proyecto jeneral.

El señor **Salinas**.—Lo que he pedido es precisamente que se desglose la idea del proyecto jeneral.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Llamo la atencion del honorable Senador a que se está discutiendo el artículo 1.º, de manera que votar la indicacion de Su Señoría importa suspender esta discusion.

El señor **Salinas**.—Mis observaciones las he hecho en la intelijencia de que aun no se habia cerrado la discusion jeneral del proyecto, i desde luego contribuia a esta idea que me habia formado sobre la situacion del debate el hecho de que hubiera quedado pendiente la votacion de la indicacion del señor Lazcano.

El señor **Claro Solar**.—En la sesion de ayer el señor Presidente dijo que ponía en discusion particular el artículo 1.º

El señor **Salinas**.—Si no hago reproche alguno al señor Presidente; digo simplemente que creía que estaba pendiente la discusion jeneral por la circunstancia de haber quedado pendiente la indicacion formulada por el honorable Senador por Curicó.

El señor **Aldunate** (Presidente).—La votacion de la indicacion propuesta por el honorable Senador por Curicó, un tanto desligada del proyecto mismo, quedó pendiente hasta que se encontrara presente Su Señoría, de manera que puede votarse en el momento en que lo pida algun señor Senador.

El señor **Salinas**.—De todos modos, la indicacion que he formulado es previa, no respecto de todo el proyecto, sino del artículo en debate.

El señor **Aldunate** (Presidente).—A juicio de la Mesa, importa suspender la discusion particular del proyecto.

El señor **Salinas**.—Entiendo que el Reglamento permite hacer iadicaciones previas en cualquier momento.

El señor **Claro Solar**.—La indicacion del honorable Senador por Cautin debe discutirse i votarse conjuntamente con el artículo en discusion.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Es una indicacion de orden que, si es aprobada, habria que suspender el debate.

El señor **Claro Solar**.—Pero por una simple indicacion de suspender el debate no puede suspenderse la discusion del asunto que está en debate.

Yo reclamo el cumplimiento del Reglamento.

El señor **Walker Martínez**.—Sin duda alguna el señor Presidente puede poner en discusion i votacion la indicacion previa que ha formulado el honorable Senador por Cautin, pero ella deberá votarse conjuntamente con el artículo 1.º Entónces el Senado resolverá si se aplaza o nó la discusion; en caso que se resolviera aplazarla, no se votaria el artículo naturalmente. Porque, segun el Reglamento, la unidad del debate no puede interrumpirse sino en ciertos casos, entre los cuales no figura el en que nos encontramos. Las cuestiones previas deben promoverse en la primera hora: pero si se está discutiendo un proyecto, hai que guardar la unidad del debate. En esto el Reglamento del Senado es enteramente igual al antiguo de la Cámara de Diputados.

El señor **Salinas**.—Yo no tengo inconveniente para retirar la indicacion que he formulado.

El señor **Lazcano**.—Por mi parte, creo que dentro de nuestro Reglamento procede la indicacion que acaba de retirar el honorable Senador por Cautin. No me opongo, naturalmente, a que se formule en momento mas oportuno; pero, repito, que me parece que esa indicacion es perfectamente reglamentaria. En efecto, el artículo 68 del Reglamento dice:

«Sometida una proposicion a la Cámara, no podrá presentarse otra, sino para los objetos siguientes:

- 1.º Para proponer una enmienda;
- 2.º Para proponer una prorrogacion», etc.

La indicacion propuesta por el honorable Senador por Cautin, ¿qué otra cosa significa que una prorrogacion, que suspendamos la consideracion del proyecto en debate?

El señor **Claro Solar**.—Pero ese artículo está en relacion con los artículos siguientes, que establecen la forma en que debe discutirse una proposicion.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Seria inútil entrar a una cuestion reglamentaria desde que se ha producido acuerdo sobre el particular.

El señor **Salinas**.—No tengo inconveniente para que mi indicacion se discuta conjuntamente con el artículo 1.º

El señor **Aldunate** (Presidente).—En discusion la indicacion que ha formulado el señor Senador por Cautin, conjuntamente con el artículo 1.º

El señor **Barros Errazuriz**.—Voi a decir dos palabras a propósito de la creacion de un Director Jeneral i un Consejo de Administracion.

Se ha relacionado este asunto con el contemplado en el proyecto de Código Sanitario, respecto del cual tenemos una discusion muy parecida a ésta.

El Código Sanitario crea un Consejo de Administracion i un Director Jeneral, i se está discutiendo si se deja la responsabilidad del servicio al Director Jeneral o al Consejo. Yo he sostenido la idea de que la responsabilidad debe radicar en el Director Jeneral, i que el Consejo debe ser un cuerpo meramente consultivo. Pero quiero dejar constancia de que, tratándose de ferrocarriles, estimo que el caso es completamente diverso. Aquí se trata de una empresa industrial que es conveniente desligar completamente del Gobierno; el otro es un servicio administrativo que debe mantenerse dependiente del Gobierno en

la forma mas directa posible. Lo relativo a los ferrocarriles hai que considerarlo como si se tratara de una sociedad anónima cualquiera, que debe ser administrada por un Consejo.

Esa seria una manera de impedir la intervencion de la política en el nombramiento de los empleados.

Tratándose de la materia de que se ocupa el Código Sanitario, considero que si el Consejo nombrara los empleados invadiria las facultades del Presidente de la República. Esto no ocurre tratándose de ferrocarriles; aquí no se trata de una cuestion de facultades sino de la administracion económica de una empresa.

Quiero dejar establecida esta diferencia, porque voi a dar mi voto al proyecto tal como viene.

El señor **Lazcano**.—Votaré favorablemente este artículo primero, como todos los artículos del proyecto, eso sí que espresando en cada uno de ellos las ideas que me merecen i que espondré en momento oportuno.

Respecto del artículo 1.º no creo que con lo que en él se establece se obtenga resultado favorable alguno, pues se confia la administracion de los ferrocarriles a un Consejo i a un director jeneral, sistema que se estableció en los ferrocarriles del Estado por lei de 1884, i que dió resultados tales, que cuando se discutió la lei de reorganizacion de 1907, no hubo una voz que se levantara en este recinto para defender esa forma de administracion; por el contrario, todos reconocimos que era oportuno mantener toda la responsabilidad en el Director Jeneral exclusivamente, para poder hacer efectiva esa responsabilidad i que no se escudara en el Consejo. Por la lei de reorganizacion se confió entónces toda la responsabilidad i el poder del servicio a un Director, medida que a su vez tampoco dió buen resultado, pues mientras estén los ferrocarriles en manos del Estado, creo que no se encontrará un Director suficientemente bueno ni aunque se le busque en el cielo.

No me esplico cómo, habiendo dado aquella medida consultada en la lei del 84 tan funestos resultados, se pueda volver sobre la misma idea de crear para los ferrocarriles un Consejo i un Director, olvidándonos de la dura experiencia que hemos sufrido.

El señor **Claro Solar**.—Por mi parte le daré mi voto a todo el proyecto, declarando desde luego que aceptaré todas las modificaciones de redaccion que se introduzcan en los diversos artículos, siempre que no varíen el fondo del proyecto i, naturalmente, daré mi voto negativo a la indicacion de prorrogacion

que ha formulado el honorable Senador de Cautin.

El señor **Salinas**.—Yo no he pedido prorrogaion alguna.

El señor **Claro Solar**.—He espresado la palabra reglamentaria en que el señor Senador de Curicó defendió la indicacion de Su Señoría.

Creo que el honorable Senador de Curicó no puede tener el menor recato de conciencia por el voto favorable que dará a este proyecto. Yo estimo que creo innmerceda la crítica que se ha hecho de las disposiciones de la lei del 84, pues sus malos resultados no han dependido de lo que allí se disponia sino que de la inobservancia de sus artículos.

Debo declarar, en resguardo del Congreso que la dictó, que si esta buena lei hubiera sido respetada i cumplida en todas sus disposiciones, habria dado excelentes resultados, como los habria dado la lei de 16 de setiembre del 84, que reglamentaba la forma en que debian discutirse i prepararse los presupuestos si a su vez no se la hubiera terjiversado i dejado de observar. A la inobservancia de aquellas leyes i no a defectos de sus disposiciones se debe el caos en que nos encontramos.

En cuanto al artículo 1.º diré que al ser discutido en la Cámara de Diputados se preguntó si el Consejo tendria simplemente atribuciones consultivas o si formaria parte de la administracion. El punto no fué resuelto en forma precisa, i se dijo que las facultades que se dieran al Consejo serian las que determinasen su carácter de administrativo o de meramente consultivo.

El proyecto en debate tiene el mismo efecto que la lei del 84, en que se establecia que la administracion de los ferrocarriles seria ejercida por un Director Jeneral asistido por un Consejo.

Como la palabra asistir envuelve la idea de ayudar, de formar parte con él de la administracion, una i otra disposicion contienen la misma idea.

La lei del 84 daba al Consejo, entre otras facultades, algunas evidentemente directivas, pero con el tiempo cayeron éstas en desuso, dejó aquel Consejo de reunirse, i la administracion quedó concentrada en el Ministro del ramo por intermedio del Director Jeneral, i entónces, la política ejercida por el Ministro en la cabeza, por decirlo así, del Director Jeneral, fué lo que principió a malear la administracion de los ferrocarriles.

No tengo para qué recordar las palabras

con que el honorable Senador de Curicó ha calificado esa administracion.

Segun el proyecto en debate, la administracion será ejercida por un Consejo, que tendrá facultades directivas.

I dice el artículo 5.º, a que se ha referido el Honorable Senador de Valdivia: «La administracion superior corresponderá a un Consejo de administracion, que se compondrá», etc.

En cuanto al servicio mismo, el proyecto dice que estará a cargo del Director Jeneral asistido por los jefes de departamento i los administradores de zona.

I todavía, el artículo 16, acentuando esta idea, dice: «El Director Jeneral de los ferrocarriles es el jefe superior del servicio», etc.

A medida que avanzeimos en los artículos se irá viendo cómo se deslindan las facultades superiores.

En la reunion de la Comision Especial para arbitrar recursos para los ferrocarriles, a la que se agregaron algunos Senadores invitados por el señor Ministro, se discutió este punto i la Comision acordó estender su estudio a la administracion misma, porque creyó necesario saber quiénes iban a dar inversion a los dineros que se concedieran. En esa reunion habian doce Senadores, i allí se estudió la conveniencia de aplicar la lei belga, con lo que resultó este proyecto colocado sobre esa lei i sobre la del 84.

Por mi parte debo declarar que yo no fui ni soi partidario de la forma de organizacion del Consejo, pero, viendo la necesidad de hacer alguna concesion, hube de aceptar la opinion de la mayoría de la Cámara que aceptaba las ideas contenidas en el proyecto de la Cámara de Diputados, que fué el resultado de un largo estudio i de ocho proyectos consecutivos.

No abrigo el temor que se ha manifestado aquí que el Senado o la Cámara de Diputados vayan a mezclar la política en la designacion de las personas que deben elejir para formar parte del Consejo; tengo mas confianza en el buen criterio i en la prudencia de los miembros del Congreso para temer que la política vaya a dominar.

Ademas el Presidente de la República debe elejir dos miembros del Consejo, aparte del Director, que depende esclusivamente del Gobierno.

En la situacion por que atravesamos no creo yo que el Consejo que crea este proyecto vaya a ser un Consejo político.

En consecuencia, como el artículo en debate no contiene sino la enunciacion de la

forma en que deberán ser administrados los ferrocarriles, que no es sino la repetición de las disposiciones que a este respecto consulta la ley del 84, me parece que basta con lo espuesto en contestación a las observaciones hechas

El señor **Guarello**.—Hoy oído con atención las observaciones que se han formulado respecto del artículo en debate, y debo confesar que a mi juicio ahora y en años pasados se ha confundido en la legislación ferroviaria dos cosas enteramente diversas: una la relativa a la administración de los ferrocarriles y otra la referente al servicio mismo. Son dos cosas completamente diversas, que tanto la ley del 84 como la ley posterior confundieron por completo. La ley que se trata ahora de dictar tiene que separar estas dos cosas fundamentales. La administración la confía a un Consejo, es decir, a una corporación encargada de dictar las reglas generales a las cuales debe amoldarse el funcionamiento de la Empresa, tanto en su parte técnica como en su parte financiera.

Lo que se refiere al servicio mismo lo radica el artículo 14 exclusivamente en el Director Jeneral, cuando dice:

«La dirección del servicio de los ferrocarriles estará a cargo del Director Jeneral, asistido por los jefes de departamento y los administradores de zona»

El artículo 16, dice:

«El Director Jeneral de los ferrocarriles es el jefe superior del servicio; representa a la Empresa judicial y extrajudicialmente; celebra todos los contratos y ejecuta los actos de administración relativos a éstos y todos los que sean necesarios para el correcto funcionamiento de la administración, de acuerdo con la ley y los respectivos reglamentos y las resoluciones del Consejo de administración.

Tiene la dirección, inspección y fiscalización bajo su responsabilidad inmediata, de todos los servicios, tanto centrales como seccionales.»

De manera que el ejercicio efectivo de la administración de la red ferroviaria descansa exclusivamente en el Director Jeneral, que será el único responsable del servicio. El Consejo de administración no será responsable del servicio, sino que solo tendrá a su cargo la misión de dictar las reglas generales a que deba ajustarse la Empresa en su marcha.

Este proyecto está de acuerdo en su fondo con la legislación italiana en materia de ferrocarriles. La ley italiana dice en su artículo 3.º:

«La administración autónoma de los ferrocarriles del Estado», etc.

El artículo 5.º, que está reformado por ley posterior, dice:

«El Consejo de Administración», etc.

En resumen, los artículos de la ley italiana relativos a las funciones del Consejo de Administración, están, puede decirse, calcados en el proyecto que se discute, lo mismo que las disposiciones relativas a las funciones del Director Jeneral. De manera que estando este proyecto enteramente amoldado y de acuerdo con las disposiciones de la ley italiana recientemente dictada sobre esta materia, que lleva la fecha de 1912, y que ha dado excelentes resultados, le daré mi voto, pues significa un adelanto para la Empresa de los ferrocarriles, cuya administración queda bajo la responsabilidad de un Director Jeneral.

El señor **Yañez**.—Creo conveniente aclarar un punto en que noto disconformidad de opiniones, a pesar de que, por otra parte, parece que hubiera acuerdo de los señores Senadores.

Los honorables Senadores por Aconcagua y Valparaíso han manifestado que, en realidad, los ferrocarriles quedan a cargo de un Director y que el Consejo no es sino una reproducción del establecido por la ley del 84.

El señor **Claro Solar**.—Dándole ahora facultades que antes no tenía.

El señor **Yañez**.—Entre tanto, el señor Senador por Llanquihue ha manifestado que esta cuestión, muy delicada, fué estudiada con todo detenimiento en la Comisión, predominando la idea de acentuar en el Director, no el principio de autoridad, sino la responsabilidad y haciendo que el Director dependa del Consejo.

El señor **Guarello**.—Ya en la Marina tenemos un Consejo Naval frente al Director Jeneral.

El señor **Yañez**.—La observación que hace el señor Senador por Valparaíso parece indicar que Su Señoría considera que se trata de Consejos enteramente análogos.

Es mi deseo que se deje bien esclarecido si el Consejo que crea esta ley es de carácter administrativo o consultivo, para que el Senado pueda resolver el punto en la forma que crea más conveniente para el servicio.

Yo opino por que debe darse al Consejo carácter consultivo, con todas las atribuciones necesarias para el estudio de los ferrocarriles en sus grandes líneas y de las cuestiones estrañas a la administración y dirección. En el proyecto se hace distinción entre administración y dirección, pero creo que esto es cuestión solo de palabras y que, en realidad, no puede hacerse esta distinción.

A mi juicio, la lei del 84 daba al Consejo un carácter meramente consultivo i daba al Director la autoridad, la administracion i, por consiguiente, la responsabilidad. El proyecto en discusion parece que da la direccion de los ferrocarriles al Consejo, al que queda el Director subordinado i sometido en todo, lo que considero perjudicial.

Segun este proyecto se da al Consejo la preeminencia sobre el Director Jeneral i aun sobre el Presidente de la República, como se desprende de las siguientes disposiciones:

(Leyó).

En todas las disposiciones se ve la tendencia del proyecto en debate de dar en todo la preeminencia al Consejo sobre el Director de los ferrocarriles.

La lei del 84 estableció un Director con autoridad, el que solo era asesorado o asistido por un Consejo; pero en el proyecto actual se cambia la situacion i, como lo decia el señor Senador por Valparaiso, se toma el proyecto de la lei italiana, o de la lei suiza, como decia el señor Senador por Aconcagua.

Pues bien, estoi de acuerdo con Su Señoría en que en Europa i aun en las colonias británicas de Oceanía, en donde hai ferrocarriles admirablemente bien administrados, ha prevalecido la idea de los consejos administrativos, es decir, se ha adoptado la misma fórmula que ahora aparece trasportada a nuestro país. En Nueva Gales del Sur, cuyos ferrocarriles son citados como los mejores organizados del mundo, todos ellos están administrados por un Consejo. Igual cosa pasa con los ferrocarriles belgas i casi todos los particulares que hai en Europa.

Pero todas aquellas reglas no son aplicables entre nosotros, porque los elementos administrativos i el medio ambiente son completamente distintos.

Yo deseo llamar la atencion del señor Ministro a que una de las bases fundamentales para organizar bien los ferrocarriles es el personal, en que éste tenga carrera, seguridades de ascensos.

Yo pregunto, dentro de nuestra organizacion actual, de nuestro sistema, de las tendencias i medio ambiente de nuestra política, ¿es razonable adoptar procedimientos seguidos en otras partes que tienen mejor organizacion que nosotros i un elemento personal, político, social i administrativo completamente distinto del nuestro? No creo que eso sea fácil. Creo que conviene estudiar lo que pasa en otros países mas adelantados que el nuestro, que han hecho un largo camino de espe-

riencia que nosotros estamos haciendo ahora; es útil estudiar los resultados que han dado en otros lugares esas medidas, pero no trasladarlas a nuestro país sin ajustarlas a nuestra situacion.

Yo preguntaria al señor Ministro i a los demas autores del proyecto si creen que es ventajoso dividir la responsabilidad de la administracion estableciendo un Consejo político, siendo que el gran mal de los ferrocarriles del Estado, como lo acaba de decir el señor Senador por Coquimbo, es la intervencion de la política en el personal. ¿No temen los señores Senadores echarse sobre sus hombros una gran responsabilidad si no resuelven en forma conveniente un proyecto que afecta hondamente los caudales públicos? Esos seis o siete millones de libras esterlinas serán perdidos si su inversion no se hace con acierto, i se van a quedar en el mismo estado los ferrocarriles, que representan la vida nacional, pues sabemos que todo está ligado en un buen servicio de ferrocarriles entre nosotros.

I cuando se trata de un proyecto de esta importancia ¿no es natural que se procure un estudio mas atento i meditado que el que se emplea con otros asuntos mas pequeños? Es natural que las observaciones que se han hecho sobre el particular merezcan del señor Ministro una consideracion tanto mas cuanto que se han hecho por mi parte con el mejor espíritu i con la mayor benevolencia; i es por eso que yo espero que merezcan una contestacion de parte del señor Ministro.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Esperaba, señor Senador, la oportunidad para dar la respuesta debida a sus observaciones, pero si la he retardado ha sido debido a que materialmente se han arrebatado la palabra los señores Senadores en este debate i he esperado oír todas las observaciones que se hacian al proyecto para dar una respuesta a todas i cada una de ellas.

El señor **Yañez**.—Dejo la palabra, señor Presidente.

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

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

El señor **Besa**.—Si me permite el señor Ministro hacer breves observaciones, le agradecería me cediera la palabra por cortos momentos. Así podrá el señor Ministro tomar nota de mis observaciones a la vez en su respuesta.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i

Obras Públicas).—Con el mayor gusto, señor Senador.

El señor **Besa**.—La detenida lectura que he dado al proyecto no me deja duda de que la administracion de la Empresa va a tenerla el Consejo, lo que se establece en casi todos sus artículos.

Segun el proyecto, corresponderá al Consejo la fijacion de los trabajos, clasificacion de las mercaderías, determinacion de los itinerarios, el número de viajes de los trenes, su velocidad, i llega en sus atribuciones hasta la de fijar las nuevas líneas que han de unirse a la red central, lo que considero enorme, aunque el señor Senador por Cautin lo encuentre mui conveniente.

A pesar de lo dicho, daré mi voto a este proyecto porque, aunque no consulte el ideal, organizará de alguna manera la administracion de los ferrocarriles i hará posible una fiscalizacion mas o ménos efectiva que evite o disminuya el derroche.

Deseo, sí, que se hagan algunas modificaciones que creo todos aceptarán, como la de que el Consejo no determine la construccion de nuevas líneas sino que el Consejo sea consultado en estos casos, ya que debe ser el Congreso el llamado a determinar la construccion de líneas férreas.

El señor **Búlnes**.—Lo que conviene evitar es que se agregue a la Empresa un ferrocarril que sea un mal negocio.

El señor **Besa**.—Voi a dar las razones fundamentales, a mi juicio, de esta desastrosa situacion en que se encuentran los ferrocarriles del Estado. En mi concepto, estas causas son tres: la provision de carbon, la provision de materiales i las maestranzas.

Respecto del carbon, es sabido que en Chile se consume por kilómetro cuatro veces lo que en otros países i otro tanto pasa con la provision de aceite. El material de maestranzas se consume en una proporcion descomunada, que me hace el efecto de esas comparsas teatrales que parecen interminables porque los mismos individuos pasan repetidas veces por la escena.

Otro tanto ocurre con otros materiales i así se explica la enorme cantidad de gastos.

Voi a dar algunos datos a la Cámara.

En dias pasados me contaban que las lanchas de cincuenta toneladas se descargan en la siguiente forma: en vez de descargar en cinco carros lo hacen en seis, cuatro para el Estado i uno para el mono, como se dice en esa jerga del latrocinio, procedimiento mui conocido en Valparaiso.

El almirante Williams me referia el caso de

una lancha que venia cargada con carbon para los ferrocarriles, i que se estravió, fué a un buque de guerra, donde fué medido el carbon a fin de hacerse cargo de él. Pues bien, esa lancha que debia traer treinta toneladas traia únicamente veinte, lo que se comprobó despues de medido.

Tambien deseo referirme a la manera cómo se recibe el carbon harneado; en realidad, dice la lei que debe recibirse harneado, pero no dice cuál es el que debe recibir la Empresa, si el que pasa o el que queda arriba, i a mí me parece que reciben el que pasa.

Esto es del dominio público, todo el mundo lo sabe en el país i quizás el único que lo ignora es el Gobierno.

El señor **Búlnes**.—Se exajerará algo.

El señor **Besa**.—Precisamente, pero algo tambien será efectivo.

El señor **Búlnes**.—La cantidad que se gasta en carbon en la Empresa son dieciseis millones de pesos, i yo quiero suponer que un veinte por ciento se pierda.

El señor **Besa**.—Puedo asegurar al Honorable Senado que se gasta, por lo ménos, tres veces mas carbon de lo que se debe gastar, debido al empleo de carbon molido i al mal estado de las máquinas, que tienen los tubos de los calderos incrustados, lo que da un consumo por caldera tres veces superior.

El señor **Búlnes**.—Encuentro mui justificadas las observaciones del honorable Senador de Maule. Pero, ¿sabe el honorable Senador qué efecto me hace el discurso de Su Señoría? Me produce el mismo efecto que si Su Señoría llegase a su casa, encontrara que no estaban barridos los corredores, i el sirviente, amonestado por Su Señoría, le contestase: «No he barrido porque no me compra escoba.» Del mismo modo, si los ferrocarriles carecen de los elementos necesarios para funcionar convenientemente, démosles los recursos, pero no continuemos censurándolos.

El señor **Besa**.—Mi propósito es solo señalar aquellas causas que orijinan a la Empresa de los ferrocarriles gruesas pérdidas.

Es un hecho sabido que los palanqueros i demas empleados de trenes de carga se juntan de noche en las estaciones para saquear los carros. Respecto del aceite, debo manifestar que el consumo de este artículo, segun informaciones que me han suministrado, es realmente colosal. Parece que no todo el aceite que consume la Empresa se destinara a las máquinas, porque cada una de éstas consume tres o cuatro veces mas aceite que el que requieren las máquinas en Inglaterra.

Por otra parte, las maestranzas son defec-

tuosas por su instalacion i por sus operarios que trabajan ménos que los operarios particulares, sin embargo de que se les paga sus sueldos al cambio de dieciseis peniques.

El señor **Guarello**.—Es el jornal antiguo.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Rogaría a los señores Senadores que se fijaran que lo que está en discusion es el artículo 1.º

El señor **Besa**.—Dicúlpeme, señor Presidente.

El señor **Aldunate** (Presidente).—No me he referido en especial a Su Señoría; me refero en jeneral a todos.

El señor **Besa**.—Yo no querria haberme desviado de la cuestion. Decia, señor Presidente, que los jornales son dobles que en las maestranzas particulares i todavía trabajan la mitad del tiempo, de modo que la reparacion de las máquinas, sobre que se hace en las peores condiciones, resulta el doble mas caro de lo que debiera.

Para terminar diré que acepto el proyecto, porque pone en manos de un Consejo los puntos principales i funcionará mas o ménos como los consejos de bancos que dan buenos resultados.

El señor **Zañartu** (Ministro de Ferrocarriles).—Debo comenzar por decir que no he visto sin alguna estrañeza que despues de mas de dos meses de discusion se venga a pedir el aplazamiento de este proyecto, de este proyecto que tiene siete años en la Cámara de Diputados, que ha sido estudiado por un sinnúmero de comisiones parlamentarias i estraparlamentarias, por Comisiones de cada Cámara i por Comisiones Mistas de Senadores i Diputados, que se ha discutido durante todo el pasado período en la Cámara de Diputados i durante todo el período estraordinario en esta Cámara. Al principio no se le queria despachar porque el criterio no estaba bien formado, despues porque estaba en el período ardiente de la discusion, i ahora porque falta poco tiempo para que terminen las sesiones.

El señor **Salinas**.—Permítame el señor Ministro que le interrumpa: ¿quién ha hecho indicacion de aplazamiento? Supongo que no he sido yo.

El señor **Zañartu** (Ministro de Ferrocarriles).—Yo entiendo que ha sido Su Señoría; desde que ha pedido que se tome solo una parte del proyecto; eso significa aplazar el resto.

El señor **Salinas**.—Lo que yo he pedido es que se discutan i aprueben de preferencia ciertos artículos, sin perjuicio de continuar discutiendo los demas.

El señor **Zañartu** (Ministro de Ferroca-

rriles).—Despues de discutir este negocio durante algunas sesiones se me dijo un dia: ¿por qué no desglosa del proyecto los artículos relativos a los fondos i a la reforma de los sueldos? A lo que contesté que no me negaba a adoptar ese procedimiento, aun cuando creia que lo mas conveniente era discutir todo el proyecto en conjunto. Pero hubo un grupo de señores Senadores que me manifestó que si no se reorganizaba el servicio, esto es si no se aprobaba todo el proyecto, no podrian concedérseles fondos. En esta situacion no me queda sino pedir al Honorable Senado que dé alguna solucion a este negocio en un sentido o en otro, i declaro al Senado para compartir mi responsabilidad con los señores Senadores, que la situacion de los ferrocarriles es sumamente grave. Siendo como son la única via de comunicacion que hai en el pais estando en el estado en que se encuentran, puede suceder que se destruyan algunos puentes i en tal caso la capital de la República, que se provee en gran parte de la rejion del sur, quedaria privada de recursos, i las provincias del sur, quedarian sin poder movilizar las cosechas, lo que importaria una pérdida de mas de cien millones de pesos para aquella rejion que está casi arruinada.

En esta situacion yo cumplo con el deber de hacer presente al Senado la gravedad del mal i la urjencia de ponerle remedio. Por mi parte no tengo amor propio en esta materia; pido simplemente que se arbitre alguna solucion compatible con mis ideas, haciéndoles todas las modificaciones de detalle que se quiera, pero que dé alguna solucion al problema, o bien que se diga francamente que no se le dará ninguna, a fin de poder salvar mi responsabilidad; pero no es posible que se continúe discutiendo estensamente un proyecto que ha sido mui discutido ya, obligando al Gobierno a venir a golpear las puertas del Congreso mañana, tarde i noche para pedir la aprobacion de un proyecto que desde hace siete años pende de la consideracion de las Cámaras.

Cuando decidí acercarme a los señores Senadores a pedirles que tuvieran a bien reunirse en dia festivo en el Ministerio, sacrificando el descanso a que tenian derecho, con el fin de estudiar una fórmula de arreglo, el honorable Senador por Valdivia, que fué el segundo de los señores Senadores con quien habié, me manifestó Su Señoría que no habia tomado parte en el debate i que se desentendia de ello.

El señor **Yañez**.—Permítame, Su Señoría. Creo que el señor Ministro está un poco ol-

vidado. En aquella ocasion yo manifesté a Su Señoría que me escusaba de concurrir a la reunion a que Su Señoría me invitaba por la circunstancia de tener mi familia en Viña del Mar i de tener que ausentarme de Santiago en los dias festivos.

Su Señoría invitó a algunos señores Senadores a una reunion para un dia domingo, a la cual yo le manifesté que no podia concurrir por tener que trasladarme a Viña del Mar. Agregué a Su Señoría que habia conveniencia en que a esa reunion concurrieran los señores Senadores que habian tomado parte activa en el debate, porque cuando se trata de llegar a una solucion debe buscarse a las personas que hayan manifestado ideas opuestas a fin de que se reúnan i se pongan de acuerdo.

Por lo demas, parece que el señor Ministro considera que soi un obstáculo para este proyecto, lo que está mui léjos de la verdad. Si he usado de ia palabra i avanzado algunas ideas jenerales ha sido para manifestar mis ideas sobre el problema ferroviario i sobre las consecuencias que va a tener este proyecto. He espresado mis opiniones, pero no he tratado de imponerlas a la Cámara ni al señor Ministro, i he manifestado que el señor Ministro, que tiene mas antecedentes acerca del alcance de este proyecto si llega a ser lei, es el que debe apreciar los resultados de la reforma.

El señor **Zañartu** (Ministro de Ferrocarriles).—Mediante la esplicacion que acaba de dar Su Señoría quedamos perfectamente de acuerdo. Creia que Su Señoría habia dicho que se desentendia de este debate.

El señor **Yañez**.—No he podido decir tanta cosa, como no podria decirlo ningun Senador.

El señor **Zañartu** (Ministro de Ferrocarriles).—Debido a la mala intelijencia que di a las palabras del señor Senador, no manifesté en privado a Su Señoría la gravedad suma de este problema ni insistí ante Su Señoría para que concurriera a las reuniones privadas que han tenido lugar i en las que es mucho mas fácil ponerse de acuerdo.

He debido manifestar estrañeza por exijírseme una contestacion rápida sobre cada observacion, tanto mas cuanto que ya he hablado anteriormente en la discusion jeneral de este proyecto i me he ocupado de las mismas observaciones que hoi se han repetido.

En cuanto al punto de si el Consejo que establece la lei es un cuerpo administrativo o consultivo, debo decir que no es necesario una declaracion al respecto, pues será una u otra cosa, o las dos, segun las atribuciones

que en la misma lei se le confieran. I por lo que hace a la responsabilidad, cada cual responde de sus actos.

Refiriéndome a los abusos en la entrega de carbon que ha hecho notar el señor Senador por Maule, debo decir a Su Señoría que hoi dia el carbon para los ferrocarriles se pesa i recibe en tierra, interviniendo los jefes o algunos empleados superiores, de modo que no es fácil que se cometan fraudes en la entrega.

Tambien se ha establecido últimamente un sistema para desechar el carbon que no sea de buena calidad.

El señor **Búrgos**.—Yo creia, despues del acuerdo de ayer para celebrar sesion en la mañana de hoi, que esta sesion tendría un resultado práctico; que se trataria la cuestion de los ferrocarriles para solucionarla de una manera rápida; pero ahora veo que esta sesion especial se está esterilizando, i probablemente sucederá igual cosa con otras que se celebren para tratar de la misma cuestion.

Entre tanto, el tiempo urje, i ya se hace difícil retener a los señores Senadores en Santiago. Me parece, por esto, que si se quiere despachar este proyecto i devolverlo a la otra Cámara ántes de clausurarse las sesiones, seria del caso aprobarlo tal como se aprueba un proyecto de Código, sin largas discusiones, sin entrar en detalles. Si tiene algunos defectos, que seguramente los tendrá, se remediarán mas tarde; pero lo esencial por ahora es que demos solucion a este negocio.

El señor Senador por **Autín** ha hecho una indicacion, que ojalá la retire, porque la idea está contemplada en el proyecto; talvez Su Señoría no lo ha leído completamente.

El señor **Salinas**.—Lo conozco mui bien, señor Senador.

El señor **Búrgos**.—Yo me atreveria a insinuar que aprobáramos en particular todos los artículos, i que nombráramos una Comision compuesta de dos o tres señores Senadores para que arreglaran la redaccion i cambiaran dos o tres fechas que ya no corresponden a la idea jeneral del proyecto, porque se creyó que éste seria aprobado ántes del 31 de diciembre pasado. Así, por ejemplo, en el artículo 2.º de los transitorios se habla del 31 de diciembre de 1913; vamos a estar a 31 de enero de 1914 i todavía no se aprueba el artículo 1.º

El señor **Claro Solar**.—Bastaria con decir: «el 31 de diciembre».

El señor **Búrgos**.—Para arreglar todo eso proponia yo que se nombrara una Comision de dos o tres señores Senadores.

No quiero incurrir en el pecado que todos censuramos, de pronunciar largos discursos para explicar nuestro pensamiento. Me limito a la insinuación que he hecho, i espero del patriotismo de los señores Senadores que procuren poner término a este asunto. No esperamos que nos vengán a apremiar circunstancias mas difíciles i odiosas, que posiblemente llegarán.

El señor **Salinas**.—No voy a pronunciar un discurso. Deseo tan solo desvanecer los cargos que importan las palabras que acaba de pronunciar el señor Ministro de Industria, cuando ha manifestado que yo he propuesto el aplazamiento del proyecto de reorganización de los ferrocarriles.

Jamas he hablado de aplazamiento, ni nada de lo que he propuesto significa tal cosa; he pedido que se despache de preferencia una parte del proyecto de reorganización de los ferrocarriles, i la preferencia es lo contrario de aplazamiento. Tampoco he pedido que se despache preferentemente un asunto extraño a los ferrocarriles, sino una parte integrante del proyecto mismo; por consiguiente, no es justo que se me haga el cargo de que estoy demorando su despacho, cuando precisamente mi indicación tiene por objeto que se anticipa el despacho de aquello que tiene carácter mas urgente.

Segun lo ha dicho el mismo señor Ministro, es mui grave la situación de algunos empleados: ¿por qué habríamos de dejarlos en la trisísima situación actual, hasta que se despache el último artículo del proyecto de reorganización de los ferrocarriles? Seria mucho mejor anticipar la solución de lo que se relaciona con esa jente que, segun se dice, se está agitando a causa de la situación estrecha en que se encuentra.

Tambien he manifestado la urgencia i la necesidad de que se concedan recursos para hacer las obras mas indispensables en los ferrocarriles. El señor Ministro nos ha dicho que no hai puentes, que muchos de los que existen están en grave peligro de caerse i ocasionar grandes desgracias. Yo estimo que debemos hacer desde luego las obras de reparación necesarias para salvar esa amenaza; pero el señor Ministro declara que no hará poner un puntal a los puentes en peligro mientras no se despache íntegro el proyecto en debate; ¿quién está aplazando, entónces, la satisfacción de esas necesidades? Sin duda que lo mas práctico es hacer lo que yo he indicado.

Sin el propósito de alargar este debate, diré algo sobre el artículo 8.º del proyecto, que

trata de las facultades del Consejo de administración.

En mi concepto, esta disposición, que da al Consejo atribuciones amplias en todo sentido, que pone en sus manos el nombramiento de los jefes de sección, de zona i muchos otros empleados, es abiertamente inconstitucional, pues la Constitución del Estado confiere al Presidente de la República la facultad de nombrar los empleados civiles i militares. No es posible, a mi juicio, permanecer mudo ante una disposición semejante. Por eso he creído que es mejor despachar lo mas urgente, o sea, lo relativo al sueldo de los empleados i lo que tiende a dar garantías a la vida de los pasajeros.

Hai que tener presente que este proyecto despues de ser despachado por el Senado, debe volver nuevamente a la otra Cámara. Cuatro o cinco días, mas o ménos, no retardan ni apresuran sensiblemente su despacho.

Insisto, por esto, en la indicación que habia formulado, sintiendo verdaderamente no poder acceder a la insinuación hecha por el honorable Senador de Concepción.

En cuanto al artículo en discusión me limitaré a decir que considero funesto el sistema de encargar la administración de los fondos a cuerpos colegiados; mientras los ferrocarriles pertenezcan al Estado es el Presidente de la República quien debe tener a su cargo la administración.

Este sistema de los Consejos arrebató al Presidente de la República sus facultades constitucionales, i en el caso actual es mucho mas grave, si se considera que las Cámaras tendrán mayoría en el Consejo; el mismo Ministro del ramo debe presidir el Consejo, pero no es miembro de él, por cuanto no tiene derecho a voto.

Por estas razones, lo repito, insisto en mi indicación de separar del proyecto jeneral las dos medidas urgentes a que me he referido.

El señor **Yañez**.—Deseo explicar brevemente las ideas que he manifestado, porque veo que el señor Ministro de Industria ha dado a mis palabras un alcance que no tienen.

Su Señoría me hace aparecer como obstruyendo el proyecto, cuando yo estoy en la creencia de haber espresado claramente mi deseo de que se despache rápidamente.

He querido manifestar simplemente que el proyecto que aprobará el Senado, ya que lo apoya la mayoría, no traerá las mejoras que se esperan en el servicio. No pretendo proponer otro proyecto en reemplazo de éste lo que haria en caso de querer obstruirlo, i no lo hago pre-

cisamente para no dificultar la discusion. Me he limitado a espresar algunas ideas jenerales, que considero útiles, de manera que el señor Ministro debe creerme cuando le aseguro que tengo el deseo mas sincero de ayudar a Su Señoría en la tarea en que está empeñado.

Fuera de esto, debo llamar la atencion hácia la diferencia que existe entre el proyecto de la Cámara de Diputados i el del Senado. Segun el proyecto del Senado, el Consejo de administracion va a tener un carácter directivo; entre tanto, en el proyecto de la otra Cámara se le da al Director Jeneral la preeminencia en la administracion.

A mi juicio, es perjudicial la administracion ejercida por un Consejo. Esto de si la administracion ha de estar concentrada en una persona o diluida en un Consejo, es un punto capital, que debe esclarecerse, i tenga la seguridad el señor Ministro de que, una vez resuelta esta cuestion, el resto del proyecto no dará lugar sino a lijeras observaciones. Es conveniente dilucidar este punto aun cuando se emplee en ello una sesion entera.

Lamento, pues, que no se discuta mas detenidamente esta materia fundamental, i que el Senado no alcance a penetrarse bien de las consecuencias que puede ocasionar uno u otro sistema.

El señor **Urrejola**.—Yo creo, señor Presidente, haber dado pruebas de que jamas he tenido el ánimo de demorar el pronunciamiento del Senado con respecto al proyecto en debate. No he faltado a ninguna de las sesiones en que él ha sido discutido, i me he creído obligado a decir unas cuantas palabras, ya que ninguno de los miembros de la Comision informante habia espresado su opinion.

En la discusion jeneral hice uso de la palabra solo el tiempo que se le dedicaba en una sesion, i aun creo que ménos.

Entónces manifesté de una manera perfectamente conciente que el réjimen que se establecia en el proyecto en discusion no innovaba nada ni modificaba el sistema actual, sino única i principalmente en cuanto aumentaba los sueldos. Recuerdo que cuando espresé esto oí manifestaciones de aceptacion en muchos bancos. Manifesté tambien que, a mi juicio, la reforma de los sueldos era el mas interesante tópicó del proyecto, porque no abrigo confianza alguna en que con esta lei vaya a mejorarse la administracion, a no ser por la creencia que tengo de que con empleados mejor pagados pueda andar mejor el servicio.

No es raro, pues, que apoye ahora con entusiasmo la idea del honorable Senador de

Cautin, para que se trate preferentemente el artículo 26, que modifica la triste situacion actual de los empleados de la Empresa, pues algunos no ganan mas de cien pesos i con esto no se concibe que pueda hoy subsistir una persona que tiene cierta representacion, i que jeneralmente es padre de familia. No es posible que esos empleados estén pendientes del despacho de este proyecto, que todavía tendrá que volver a la Cámara de Diputados i que no sabemos si alcanzará o no a ser lei en el actual período.

El señor Ministro nos estimula para despachar pronto este proyecto, diciéndonos que la línea está en mal estado i que hai puentes que no ofrecen seguridad; pero entiendo que hai un proyecto independiente para proporcionar recursos a la Empresa i creo que, dadas esas circunstancias de inseguridad i de peligro, ese proyecto no hallará resistencias. Me parece, pues, que no hai motivo para tanto apremio i que no es justo que se trate de coartar la libertad de la palabra, la libertad de espresar nuestras ideas, a pretesto de la urgencia de la lei.

Se cree que con el nuevo proyecto de autonomía que convierte a la Empresa en un poder absoluto, independiente, va a salvarse el déficit. ¿Cómo podria salvarse? Me parece imposible.

El déficit del año anterior es de veinte millones de pesos. Con la aprobacion del artículo 26 de esta lei habrá un mayor gasto por sueldos de cuatro millones de pesos i agregando seis millones de pesos que imponga el servicio de la deuda que debe contraerse para adquisicion de material, tendremos que en 1914 la Empresa tendrá un déficit de treinta millones de pesos.

¿Cómo puede contrarrestarse este déficit? Yo no veo otro medio que el de aumentar las tarifas de pasajeros i carga que constituyen el total de las entradas de la Empresa, en lo que sea necesario para obtener tambien treinta millones de pesos o poco ménos, veintiocho millones de pesos, suponiendo que con una mayor vijilancia en la recepcion de carbon se ahorren unos dos millones de pesos.

La entrada por tarifas de pasajeros i carga es talvez de sesenta millones de pesos.

El señor **Zañartu** (Ministro de Ferrocarriles).—De setenta millones de pesos, señor Senador.

El señor **Urrejola**.—Ya he manifestado aquí, hace mas o ménos un mes, que las tarifas de los ferrocarriles de Chile, a pesar de tener una sétima clase de artículos con tarifa casi de beneficencia, son mucho mas altas que

las que rijen en los ferrocarriles de Europa. Esta sétima clase comprende mas del cincuenta por ciento de la carga movilizada, de tal manera que, suprimiéndola, se obtendría una mayor entrada de diez millones de pesos. De las otras categorías ¿podría obtenerse un aumento de entradas ascendente a dieciocho millones de pesos mas? Eso no hai para qué pensarlo.

En tal caso el proyecto fracasará, porque la nueva administracion, compuesta de los mismos hombres, modificada únicamente en cuanto a los sueldos i a los rejímenes establecidos, no podrá impedir que los malos elementos sigan defraudando, que los malos empleados sigan desentendiéndose de la obligacion de cobrar los boletos de pasaje; de modo que estoi absolutamente cierto de que la anhelada reforma tan premiosa i perentoriamente exigida, la reforma que el honorable Senador de Concepcion ha pedido que se vote por aclamacion, no producirá el objeto perseguido.

Si se trata de dictar una lei orgánica de efectos permanentes, cuya discusion i despacho no puede arrancarse así, calamo corriente, que puede demorar ocho o diez dias aquí, i treinta o cuarenta en la otra Cámara, ¿por qué no aprobar desde luego la medida salvadora para los empleados que ha propuesto el Honorable Senador por Cautin, i que ha sido aprobada ya por la otra Cámara, desglosándola del proyecto jeneral i tramitándola como proyecto separado? ¿Se opondria algun Diputado a que se adoptara ese procedimiento? Por mi parte estoi seguro que nadie se opondria en la otra Cámara.

De ahí que acepto con gusto la indicacion propuesta por el honorable Senador por Cautin, primero, porque no acepto apremio alguno tratándose de un proyecto de esta naturaleza, pues como lo manifesté en sesion pasada, estos apremios solo traen por resultado la aceptacion de ideas impremeditadas e inconvenientes; i en seguida, porque creo que de esa manera se atiende a las medidas que son de carácter mas urgente.

El señor **Aldunate** (Presidente).—¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?
Cerrado el debate.

Se va a votar previamente la indicacion propuesta por el honorable Senador por Cautin.

El señor **Secretario**.—La indicacion del señor Salinas es para que se desglose del proyecto i se tramite separadamente la parte relativa a la reforma de los sueldos i a la concesion de fondos para los gastos mas urgentes.

Puesta en votacion la indicacion, fué rechazada por quince votos contra nueve.

Durante la votacion:

El señor **Mackenna**.—Yo voto afirmativamente, en el concepto de que se seguirá discutiendo el proyecto.

El señor **Búrgos**.—Yo aceptaria esta indicacion, si no hubiera la esperanza de que el proyecto sea despachado pronto; pero como me imagino que el Senado cumplirá sus altos deberes, voto que nó.

El señor **Lazcano**.—Sí, en el concepto de que se seguirá discutiendo el resto del proyecto.

El señor **Walker Martínez**.—Nó, porque la aprobacion de esta indicacion contribuiria al aplazamiento indefinido del proyecto i a que no se realizara jamas el anhelo de los empleados de los ferrocarriles que esperan el aumento de sus sueldos. Cuatro o cinco veces en el año último la Cámara de Diputados se ha negado en absoluto a pronunciarse sobre los proyectos desglosados de otros que ella habia aprobado anteriormente. La lei de reforma municipal, por ejemplo; todo el pais reclamaba el despacho de esa lei; aquí se desglosaron algunos artículos, relativos a los jueces de paz o policia local, i la Cámara de Diputados declaró que no se pronunciaria sobre ellos mientras nosotros no nos pronunciáramos tambien sobre el proyecto enviado por ella.

Si desglosamos ahora algunos artículos, seria manifestar el propósito claro de no despachar el resto del proyecto.

El señor **Claro Solar**.—No se puede devolver a la Cámara de Diputados sólo una parte del proyecto que ella ha remitido i prescindir del resto. Como lo he manifestado ayer, creo que eso seria no solo inconveniente, sino que tambien contrario a la cortesía que debe haber entre las dos Cámaras.

Digo que nó.

El señor **Besa**.—Yo habria deseado que se desglosaran ciertos artículos que considero muy importantes i urgentes, pero como podrían presentarse dificultades en la Cámara de Diputados, digo que nó.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Rechazada la indicacion formulada por el señor Salinas.

En votacion el artículo 1.º del proyecto.

El señor **Yañez**.—Como el proyecto de la Cámara de Diputados consulta una idea distinta de la del proyecto de la Comision, pues da preeminencia al Director Jeneral en la administracion, talvez convendria poner en votacion primero el artículo del proyecto de la Cámara de Diputados.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se va a votar el artículo 1.º del proyecto de la Comisión; si fuera rechazado se votará el proyecto de la Cámara de Diputados.

El señor **Yañez**.—Cuando se vote el artículo de la Cámara de Diputados, si llega el caso, habría que suprimirle la palabra «ingeniero», supresion que parece contar con la unanimidad del Senado.

Puesto en votacion el artículo 1.º del proyecto de la Comision, resultó aprobado por dieciocho votos contra tres.

El señor **Yañez** (al votar).—Digo que nó, porque prefiero el proyecto de la Cámara de Diputados.

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

El señor **Secretario**.—«Art. 2.º Los ferrocarriles del Estado se dividirán en zonas, cuyos límites determinará el Presidente de la República a propuesta del Consejo de administración.

En cada zona habrá un administrador encargado de hacer ejecutar las resoluciones de la Direccion Jeneral i de dar unidad, de acuerdo con ella, a todos los servicios seccionales de la zona.»

El señor **Aldunate** (Presidente).—Aprobado.

Advierte al Senado que la Mesa observará el procedimiento que indica el artículo 117 del Reglamento, que consiste en dar por aprobado un artículo, si en el momento de terminar su lectura, ningun señor Senador pide la palabra.

En discusion el artículo 3.º

El señor **Secretario**.—«Art. 3.º Corresponderá al Ministerio de Ferrocarriles la supervijilancia i fiscalizacion de la administracion i servicio de los ferrocarriles del Estado.

Con este fin hará practicar visitas ordinarias de inspeccion a la Red, en las épocas que estime convenientes, i visitas estraordinarias, a lo ménos cada tres años, i especialmente cuando se repitan accidentes que hubieren ocasionado pérdidas de vidas o graves daños a los ferrocarriles, o cuando de los balances apareciere un aumento considerable en los costos de esplotacion o una disminucion notable en las entradas.

La inspeccion deberá recaer particularmente:

1.º Sobre la manera cómo se cumplen las leyes, reglamentos i disposiciones dictados para la administracion i servicio de los ferrocarriles;

2.º Sobre el personal i acerca de si éste, por su número i en la forma en que está dis-

tribuido, corresponde a las necesidades del servicio;

3.º Sobre la seguridad i regularidad del servicio, i si en todas partes está organizado de manera que ofrezca facilidades i seguridad al público; i

4.º Sobre el estado de la via, edificios, estaciones, talleres, oficinas i elementos de traccion i sobre si los gastos se hacen con toda la economía que corresponde a una administracion ordenada i previsoras.»

El señor **Aldunate** (Presidente).—Aprobado.

El señor **Secretario**.—«Art. 4.º Los ferrocarriles del Estado constituirán una division especial de la Administracion Pública, con personalidad jurídica propia, i como empresa de trasportes están sometidos a las leyes jenerales que rijen esta clase de empresas.

Para los efectos legales los ferrocarriles del Estado tendrán su domicilio jeneral en Santiago, sin perjuicio de los domicilios especiales que correspondan a las cabeceras de departamentos para los asuntos que en ellos se realicen, con arreglo al artículo 67 del Código Civil, i del que corresponda a las acciones reales, las cuales se ejercitarán ante los tribunales del lugar en que los inmuebles se hallen situados.

Sin embargo, las reclamaciones judiciales por pérdidas o deterioro de efectos, animales o mercancías, podrán ser entabladas ante el juez de letras del departamento en que se encuentre la estacion de oríjen o la estacion de término.

Las demandas por daños o perjuicios ocasionados por accidentes podrán entablarse ante el juez de letras del departamento en que se hubiera producido, si el monto de la reclamacion no excede de cinco mil pesos. Si excediere de esta cantidad o si su monto fuere indeterminado, la demanda deberá entablarse ante el juez de la ciudad en que tenga su asiento la respectiva administracion de la zona.

En estos juicios representará a los Ferrocarriles del Estado el jefe de la zona o el jefe de la estacion correspondiente, sin perjuicio de que el Director Jeneral pueda nombrar apoderados especiales, quienes, al apersonarse al juicio, harán cesar la representacion que en él haya tenido la Empresa.»

El señor **Aldunate** (Presidente).—Creo que seria conveniente cambiar en el inciso 1.º de este artículo la palabra «reales» por «inmuebles».

El señor **Besa**.—Me ha parecido oír que las reclamaciones por pérdidas se pueden en-

tablar ante el juez letrado del departamento de la estacion de orijen o de término. Esto cambiará los procedimientos existentes i obligará a la Empresa a tener un abogado en cada estacion.

El señor **Claro Solar**.—Se contrata el servicio de un abogado para cada caso especial.

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

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

Aprobado.

El señor **Búlnes**.—Vale la pena insistir en la observacion que ha insinuado el honorable Senador de Maule. La Empresa va a tener que disponer de un abogado en cada punto, lo que resultará excesivamente oneroso.

El señor **Claro Solar**.—El objeto de esta disposicion es dar facilidades a los remitentes

i consignatarios de mercaderías para hacer sus reclamos.

Actualmente, en conformidad a la lei del 84, los jefes de estacion son los representantes de la Empresa en todo juicio que se tramite en la cabecera del respectivo departamento.

El señor **Rivera**.—Sin duda que es necesario cuidar los intereses del Fisco, pero tambien es preciso resguardar los intereses de los particulares.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Como ha llegado la hora, continuará mañana la discusion de este asunto, i en la sesion de la tarde, los presupuestos.

Se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

ANTONIO ORREGO BARROS.

RAFAEL EGAÑA.