

# Sesion 6.<sup>a</sup> ordinaria en 15 de Junio de 1908

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ESCOBAR

## Sumario

Acta de la sesion anterior.—Cuenta. — A indicacion del señor Secretario se acuerda solicitar de S. E. el Presidente de la República la cantidad de ocho mil pesos para gastos de Secretaría.—Se designan los miembros del Senado que deben componer la Comision Mista de Presupuestos.—El señor Lazcano hace diversas observaciones al señor Ministro de Industria sobre la tarifa diferencial que empezará a rejir en los ferrocarriles del Estado desde el 1.º de julio próximo.—El señor Besa hace notar al señor Ministro de Industria el precio reducido que se paga por la carga estraviada en los ferrocarriles del Estado, segun el último reglamento sobre la carga i pérdidas que ésta puede sufrir en el trayecto.—Los señores Balmaceda i Devoto apoyan las observaciones hechas por los señores Lazcano i Besa.—El señor Figueroa (Ministro de Industria i Obras Públicas) contesta a los señores Senadores.—Se suspende la sesion.—A segunda hora se constituye la Sala en sesion secreta para seguir ocupándose del mensaje en que S. E. el Presidente de la República solicita el acuerdo del Senado para nombrar Enviado Extraordinario i Ministro Plenipotenciario en el Perú.—El Senado concede el acuerdo solicitado.—Se levanta la sesion.

## Asistencia

*Asistieron los señores:*

Balmaceda, J. Elías	Sanfuentes, J. Luis
Besa, Arturo	Silva Ureta, Ignacio
Cifuentes, Abdon	Tocornal, José
Charme, Eduardo	Valdes Valdes, Ismael
Devoto A., Luis	Vergara, Luis Antonio
Eastman, Adolfo	Vial, Leonidas
Fábres, J. Francisco	Walker M., Joaquin
Fernández Concha, D.	i los señores Ministros
Figueroa, Javier A.	de Relaciones Esteriores,
Irarrázaval, Carlos	Culto i Coloniz-
Lazcano, Fernando	cion, de Guerra i Ma-
Matte Pérez, Ricardo	rina i de Industria i
Reyes, Vicente	Obras Públicas.

## Acta

*Se leyó i fué aprobada la siguiente:*

«SESION 5.<sup>a</sup> ORDINARIA EN 10 DE JUNIO DE 1908

Asistieron los señores Escobar, Balmaceda, Cifuentes, Charme, Eastman, Fernández Concha, Irarrázaval, Lazcano, Puga Borne (Ministro de Relaciones Esteriores, Culto i Colonizacion), Reyes, Sanfuentes, Silva Ureta, Sotomayor (Ministro del Interior), Subercaseaux, Tocornal, Valdes Valdes i Walker Martínez, i el señor Ministro de Justicia e Instruccion Pública.

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

## Mensajes

Uno de S. E. el Presidente de la República en que inicia un proyecto de lei destinado a modificar el artículo 1093 del Código de Procedimiento Civil que fija las reglas que deben seguirse en el caso de espropiacion para estimar el precio de los bienes espropiados.

Se adoptó la resolucion que se expresará.

## Oficios

Uno de S. E. el Presidente de la República en que acusa recibo del que le dirijió el Senado comunicándole la eleccion de los señores don Ramon Escobar i don Ricardo Matte Pérez para Presidente i vice-Presidente, respectivamente.

Se mandó archivar.

Otro del Tribunal de Cuentas con el cual eleva al conocimiento del Senado el

informe que ha emitido la Corte de Cuentas sobre la Cuenta de Inversion de 1905.

Se mandó pasarlo a la Comision Mista que debe nombrarse en conformidad a la lei de 16 de setiembre de 1884.

#### Mocion

Una del señor Senador por Santiago, don Joaquin Walker Martínez, en que propone un proyecto de lei de pension de gracia a favor de doña Dolores Ríos, viuda de don José Clemente Fábres, i de su hija doña Elena Fábres.

Pasó a la Comision de Lejislacion.

#### Solicitudes

Una del teniente-coronel retirado de Ejército, don Juan Félix Urcullo, en que pide se le conceda el abono, para los efectos de su retiro, del tiempo que sirvió como comisario i prefecto en las policías de Santiago, San Felipe i Temuco; i otra de doña Leonor Rebolledo Fernández Niño, por sí i en representacion de sus hermanas, en la que pide se les conceda una pension de gracia como nietas del servidor de la Independencia don Felipe Fernández Niño.

Pasaron a la Comision de Guerra.

I otra de don Diego Recabárren, juez letrado de Tocopilla, en la que pide se le abone el tiempo que ha servido los puestos de defensor de menores, ausentes i obras pías, i diversas suplencias en algunos juzgados de la República.

Pasó a la Comision de Lejislacion i Justicia.

En seguida, se formularon, sucesivamente, dándose tácitamente por aprobadas, las siguientes indicaciones:

Una del señor Ministro de Justicia, para que se pasara a la Comision de Lejislacion el mensaje de que se ha dado cuenta, relativo a la reforma del artículo 1093 del Código de Procedimiento Civil.

I otra del señor Lazcano para que, si queda tiempo disponible, una vez despachados los asuntos de la órden del dia, que se están tratando en sesion secreta, se ocupara la Sala de la mocion presentada por Su Señoría, cuyos trámites reglamentarios están ya cumplidos, que

tiene por objeto conceder al Secretario del Senado, don Francisco Carvallo E., derecho para jubilarse con el sueldo integro asignado a su empleo.

El señor Balmaceda llama la atencion a la forma injustificada en que la Municipalidad de Santiago está haciendo uso de las aguas del Mapocho, postergando los derechos que a ellas tienen los canalistas particulares. Censura este procedimiento, i manifiesta la necesidad de que dicha Corporacion adquiera por compra las aguas de que haya menester para el servicio de la ciudad i pide a los señores Ministros presentes en la Sala se sirvan trasmitir sus observaciones al señor Ministro del Interior.

El señor Ministro de Relaciones Exteriores espresa que accederá a los deseos del señor Senador de Tarapacá, pero al mismo tiempo recuerda algunas circunstancias que le han permitido a Su Señoría formarse el concepto de que la ciudad de Santiago tiene derecho preferente sobre las aguas del Mapocho que necesite para sus menesteres.

El señor Senador de Tarapacá usa nuevamente de la palabra para insistir en su manera de ver e impugnar la opinion sustentada por el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

Cerróse despues el debate sobre los incidentes, constituyéndose la Sala en sesion secreta para ocuparse de los asuntos que para ella se ha acordado preferencia.»

#### Cuenta

*Se dió cuenta:*

1.º De los siguientes mensajes de S. E. el Presidente de la República:

A —«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 5.º de la lei de 16 de setiembre de 1884, i oido el Consejo de Estado, tengo el honor de someter a vuestra aprobacion el Presupuesto de Gastos de la Administracion Pública para el año 1909, que asciende a doscientos treinta millones setecientos treinta i un mil ochocientos cincuenta i ocho pesos cuarenta i un centavos. En esta suma

están comprendidos veinticinco millones de pesos, que se consultan para la continuacion del ferrocarril de Arica a La Paz, reconstruccion de Valparaiso i trabajos de alcantarillado i agua potable, obras que se ejecutan con los empréstitos contratados al efecto.

La distribucion de los gastos entre los diversos Ministerios, es la siguiente:

Ministerios	Moneda corriente	Oro	Total
Interior .....	\$ 35.979,868 26	\$ 5.659,666 50	\$ 41.639,534 92
Relaciones .....	2.284,497 50	2.689,131 66	4.973,629 16
Justicia .....	8.081,258 18	.....	8.084,258 18
Instruccion .....	21.014,902 64	59,066 66	21.073,969 30
Hacienda .....	13.634,438 83	18.596,066 63	32.230,505 46
Guerra .....	24,053,200 68	1.500,000	25.553,200 68
Marina .....	13.615,898	9.504,853	23.120,751
Industria i Obras Públicas .....	42.891,879 59	31.164,130 12	74.056,009 71
Sumas .....	\$ 161.558,943 68	\$ 69.172,914 73	\$ 230.731,858 41

De esta cantidad corresponden ciento setenta i siete millones ochocientos cuarenta i un mil ochocientos cincuenta i ocho pesos cuarenta i un centavos a los gastos ordinarios del servicio público i cincuenta i dos millones ochocientos noventa mil pesos a obras públicas, como sigue:

1 Construccion de ferrocarriles i obras nuevas en los ferrocarriles en explotacion. ....	\$ 18.000,000
2 Continuacion del ferrocarril de Arica al Alto de La Paz .....	10.000,000
3 Reconstruccion de la ciudad de Valparaiso. ....	7.500,000
4 Obras de alcantarillado i agua potable en Santiago, Concepcion, Talca, Antofagasta i otras ciudades. ....	7.500,000
5 Puertos, muelles, malecones, aduanas, faros i otros trabajos para el servicio comercial en Iquique, Talcahuano, Coronel, Valdivia, Constitucion i otros puertos .....	2.340,000
6 Dársenas i otras obras de servicio naval en Talcahuano, Las Salinas i Valparaiso, i cuarteles i fuertes .....	2,500,000
7 Templos, escuelas, hospitales, intendencias, gobernaciones, tribunales i otros edificios. ....	2.700,000
8 Puentes i obras en rios. ....	1.600,000
9 Establecimientos penales i colonia penal. ...	750,000
Suma. ....	\$ 52.890,000

Los cincuenta i dos millones ochocientos noventa mil pesos destinados a obras públicas, se pagan con veinticinco millones de pesos tomados de los empréstitos contratados al efecto, como se ha dicho anteriormente, i con veintisiete millones ochocientos noventa

mil pesos de las rentas ordinarias de la nacion. Como éstas ascienden a doscientos seis millones trescientos setenta i cinco mil pesos, se destina a obras públicas solo la sétima parte.

El cálculo de las entradas ordinarias para 1909, es el siguiente:

1. Derechos de esportacion de salitre (cuarenta millones quinientos mil quintales métricos).....	\$ 63.000,000
2. Derechos de esportacion de yodo.....	600,000
3. Faros i valizas.....	700,000
4. Derechos consulares..	500,000
5. Derecho de internacion i almacenaje... ..	\$ 46 000,000
6. Recargo de internacion i almacenaje (55 por ciento).....	25.300,000
7. Premios sobre venta de letras del salitre (diez millones quinientos mil pesos a cincuenta i cinco por ciento).....	5.775,000
8. Correos i telégrafos.....	3.800,000
9. Alcoholes.....	3.000,000
10. Papel sellado i estampillas.....	1.000,000

11. Compañías de seguros.	350,000	
12. Ferrocarriles....	49.000,000	
13. Entradas de tesorerías.	3.400,000	
14. Movilizacion de bultos...	1.600,000	
15. Intereses de bonos.....	1.350,000	
16. Deudores por remate de tierras.....	1.000,000	141.575,000

Suma de entradas..... \$ 206.375,000

Las entradas ordinarias para 1909 i veinticinco millones de pesos, tomados de los empréstitos contratados para obras públicas, forman un total de recursos de doscientos treinta i un millon trescientos setenta i cinco mil pesos i como los presupuestos de gastos ascienden a doscientos treinta i un mil ochocientos setecientos treinta i un mil ochocientos cincuenta i ocho pesos cuarenta i un centavos, queda para 1910 un sobrante de seiscientos cuarenta i tres mil ciento cuarenta i un pesos cincuenta i nueve centavos. Los servicios ordinarios del Estado se atienden en el proyecto de presupuestos sin otros aumentos que los que exigen el desarrollo del pais i la necesidad de resguardar mas eficazmente la vida i la propiedad.

Para policías de seguridad se consultan mas de doce millones de pesos; para beneficencia mas de cuatro millones de pesos; para instruccion primaria mas de diez millones de pesos; para explotacion de ferrocarriles diecisiete millones de pesos en oro i dieciseis millones de pesos en papel.

El servicio de la deuda pública importa diecinueve millones cincuenta i ocho mil cuatrocientos nueve pesos noventa i dos centavos i las jubilaciones;

pensiones, retiros i montepíos suben ya a mas de cinco millones de pesos anuales. El presupuesto de 1907 consultaba para este capítulo cuatro millones doscientos sesenta i tres mil novecientos veinticinco pesos setenta i nueve centavos; de modo que hai un aumento de mas de ochocientos mil pesos entre el año anterior i el año próximo por efecto de las leyes que han concedido nuevas pensiones. Las disposiciones jenerales atienden equitativamente a la remuneracion de los empleados retirados del servicio, i parece llegado el caso de detenerse en la concesion de nuevas pensiones.

Entre los gastos para el año próximo he creido que debe mantenerse la gratificacion acordada a los empleados públicos por lei de 7 de setiembre del año último, cuyos efectos terminarán el 31 de diciembre próximo. La depreciacion constante de la moneda justifica esta gratificacion, cuyo monto alcanza a doce millones de pesos. Esta cantidad está comprendida en el proyecto de presupuestos.

El proyecto de presupuestos para 1909, que tengo el honor de presentaros, comprende la gratificacion a los empleados públicos i eliminadas las obras que se construyen con empréstitos, asciende a doscientos cinco millones setecientos treinta i un mil ochocientos cincuenta i ocho pesos cuarenta i un centavos i es inferior en catorce millones ochocientos noventa i tres mil seiscientos diecinueve pesos noventa i seis centavos al presupuesto vijente sin las mismas obras públicas i con la gratificacion a los empleados.

Considero de mi deber encareceros la necesidad de no aprobar gastos por sumas superiores a las entradas. Si a vuestro juicio las exigencias del servicio público demanda la aprobacion de gastos no consultados en el proyecto de presupuestos, es menester que o elimineis algunos de los gastos que el presupuesto consulta o arbitreis nuevas fuentes de recursos. La aprobacion de gastos que exceden a las entradas, perjudica el crédito del país, aumenta la depreciacion de la moneda i causa sérias dificultades

a la administracion porque da oríjen a expectativas que no pueden satisfacerse.

Santiago, 12 de junio de 1908.—PEDRO MONTT.—*Enrique A. Rodriguez.*

B.—«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados

La Direccion de Obras Públicas ha terminado los estudios definitivos de los ferrocarriles de Rancagua a Doñihue, San Vicente al Peralillo i San Clemente al Colorado, destinados a servir, respectivamente, al trasporte de los productos de importantes rejiones agrícolas en las provincias de O'Higgins, Colchagua i Talca.

A fin de llevar a cabo la construccion de estas obras, cuya ejecucion ha venido autorizándose desde años atras por el Congreso Nacional, es necesario de clarar de utilidad pública los terrenos que se requieran con este objeto, i al mismo tiempo que se faculte al Ejecutivo para iniciar, con cargo a los fondos que se consultan en el presupuesto vijente para construccion de líneas férreas, el ferrocarril de Rancagua a Doñihue, que no figura en dicho presupuesto.

Al efecto, oido el Consejo de Estado, tengo el honor de someter a vuestra aprobacion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo primero. —Se incluye el ferrocarril de Rancagua a Doñihue en el ítem 913 de la partida 15 del presupuesto del Ministerio de Industria i Obras Públicas para la construccion de ferrocarriles.

Art. 2.º Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad particular o municipal que se requieran para la construccion de dicho ferrocarril i de los de San Vicente al Peralillo i San Clemente al Colorado, comprendiendo estaciones i anexos, pozos de lastre, etc.

La espropiacion se llevará a efecto en conformidad a la lei de 18 de junio de 1857 i ántes de contratarse la construccion de estas líneas.

Santiago, a 12 junio de 1908.—PEDRO MONTT.—*Joaquin Figueroa.*»

C. — «Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

El artículo 13 de la lei de 26 de enero de 1888 que creó la Direccion de Obras Públicas establece que «cuando salgan del lugar de su residencia en comision del servicio, tendrán un viático de nueve pesos diarios el Director Jeneral, de siete los jefes de seccion i de cinco pesos los ingenieros o arquitectos.»

El valor asignado a los viáticos en 1888, con relacion al sueldo que fijó la misma lei al personal i al valor de la moneda en esa época, aparece hoi dia mui exiguo como quiera que diversas circunstancias han producido un encarecimiento jeneral de los medios de vida, imposible de satisfacer con los emolumentos fijados veinte años atras.

Esta consideracion i la necesidad de dar estabilidad al personal técnico de la Direccion de Obras Públicas, determinaron la modificacion de la planta i sueldo de los empleados de esta oficina, por las leyes números 1,860 i 2,094, de 19 de febrero de 1906 i 10 de febrero último.

Como en estas leyes no se contempló lo relativo al abono de viáticos, cuya fijacion de acuerdo con los nuevos sueldos i el valor actual de la moneda se impone por iguales consideraciones, se hace necesario dictar una resolucion que modifique la lei del año 88 en esta materia i la complemente en cuanto a los viáticos de que debe gozar el personal que no se determinó en el citado artículo 13.

En vista del inconveniente que resulta de fijarse por lei un viático determinado, pues así como se estiman exiguos los que fijó la lei del 88 podria suceder que los que se fijasen en sustitucion de aquellos resultaren excesivos una vez que mejore la situacion económica en jeneral, el proyecto de lei acompañado al presente mensaje consulta la idea de autorizar al Presidente de la República para fijar los viáticos por un decreto, habida consideracion a la categoría de las funciones que desempeñan los empleados que salgan del lugar

de su residencia en comision del servicio i a los medios de vida que deba satisfacer el empleado segun la zona del pais en que deba desempeñar la comision.

El cobro de viáticos se hará con arreglo a las disposiciones del decreto número 1,075, de 28 de abril de 1902, que fija los requisitos que deben llenarse i justificarse en los casos del desempeño de comisiones de servicio que dan derecho al abono de viáticos.

En mérito de estas consideraciones, oido el Consejo de Estado, tengo el honor de someter a vuestra aprobacion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—El Presidente de la República fijará los viáticos que devenguen los empleados de la Direccion de Obras Públicas cuando salgan del lugar de su residencia en comision del servicio.

Derógase el inciso primero del artículo 13 de la lei de 26 de enero de 1888.

Santiago, 12 de junio de 1908.—PEDRO MONTT.—*Joaquin Figueroa* »

2.º Del siguiente oficio del señor Ministro del Culto:

«Santiago, 9 de junio de 1908.—Tengo el honor de acusar recibo al oficio de V. E. número 9, de 4 del corriente, por el que comunica al Gobierno la aprobacion del Honorable Senado prestada a la designacion hecha por S. E. el Presidente de la República, en la persona del Ilustrísimo Obispo de Flavias, señor don Juan Ignacio González Eyzaguirre, para proveer la Sede Archiepiscopal de Santiago.

Dios guarde a V. E.—*F. Puga Bornez*».

3.º Del siguiente oficio de la Honorable Cámara de Diputados:

«Santiago, 9 de junio de 1908.—Por el oficio de V. E. número 10, de fecha 4 del presente, la Cámara de Diputados ha quedado impuesta de que el Honorable Senado ha tenido a bien elejir

Presidente a V. E., i vice-Presidente, al señor don Ricardo Matte Pérez.

Dios guarde a V. E.—RAFAEL ORREGO.—*Néstor Sánchez*, Secretario.»

4.º Del siguiente oficio de la Municipalidad de Requínoa:

«Requínoa, 10 de junio de 1908.—Tengo el honor de remitir a V. E. copia del presupuesto de la comuna para 1909, aprobado por la Ilustre Municipalidad en la sesion de 28 de abril del presente año i ratificado por la asamblea de electores en la reunion del 10 de mayo último.

Dios guarde a V. E.—*I. Hernandez*.»

5.º De la siguiente mocion de la Comision de Policía Interior:

«Honorable Senado:

La lei número 2,069, recientemente promulgada en 1.º de enero del presente año, i que modificó la lei número 1,451, sobre organizacion de los servicios de Secretaria i Redaccion de Sesiones de ambas Cámaras, tuvo origen en la Honorable Cámara de Diputados.

Aprovechando esa oportunidad para mejorar el servicio de la Redaccion de Sesiones, como lo aprovechó con igual objeto la Honorable Cámara de Diputados, vuestra Comision de Policía creyó indispensable aumentar con tres nuevas plazas el personal de taquígrafos que era ya en absoluto deficiente por el desarrollo que han tomado nuestras sesiones.

Olvidó, sin embargo, aumentar proporcionalmente el número de redactores, lo que ha frustrado de hecho el objeto que se tuvo en vista al ampliar el personal taquígráfico.

En efecto, si bien se ha conseguido que la version taquígráfrica de las sesiones se haga ahora con mayor rapidez, en cambio, la revision i correccion que los redactores deben hacer, de esa version se ve necesariamente retardada, por el escaso personal de redactores, que ha quedado reducido, como ántes, al minimum de dos.

Para regularizar su servicio, la Honorable Cámara de Diputados juzgó neces-

sario elevar el número de sus redactores de sesiones a cinco, i esta sola cifra basta para manifestar hasta qué punto es desproporcionado i deficiente el personal análogo del Senado, cuyas tareas distan mucho de hallarse en la proporcion que ambas cifras parecen indicar.

Por otra parte, el servicio de redaccion rápida que se ha organizado recientemente, i que permite publicar en la prensa la version auténtica i detallada de nuestras sesiones, al dia siguiente de celebradas, servicio que hoi se hace con buen éxito, i que podria mejorarse todavía considerablemente, se hará luego materialmente imposible de mantener, con el personal existente de redaccion, cuando el Senado prolongue sus sesiones diarias. Hoi mismo, no es posible obtener esa publicacion sin graves dificultades, i sin perjudicar sensiblemente la publicacion oportuna del Boletín oficial.

Estos inconvenientes que se han hecho sentir desde el primer momento de ponerse en vijencia la reforma de la lei número 1,451, pueden fácilmente subsanarse con el gasto insignificante que importaria la creacion de una nueva plaza de redactor segundo de sesiones.

Estudiando detenidamente el punto, vuestra Comision de Policía se ha formado el convencimiento de que el personal actual de redaccion es en absoluto deficiente para atender cumplidamente el servicio, el cual, como acabamos de espresarlo, ha tomado un considerable desarrollo, en tanto que ese personal se halla tan reducido como ántes era. En cambio, con el aumento minimum que os proponemos, creemos fácil organizar ese servicio en forma que se pueda publicar en la prensa una version completa i fiel de nuestras sesiones, al dia siguiente de celebradas, i al mismo tiempo, tener publicado el Boletín oficial de cada sesion al dia siguiente tambien, o a mas tardar al subsiguiente, ántes de abrirse la sesion posterior.

Por estas consideraciones creemos indispensable reparar el olvido en que se incurrió al reformar la citada lei orgánica del servicio, i que no puede mantenerse sin graves perturbaciones,

i en consecuencia tenemos el honor de proponer el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Auméntase en una plaza de redactor segundo el personal de la Redaccion de Sesiones del Senado.

Santiago, 10 de junio de 1908.—R. Escobar.—Ricardo Matte Pérez.»

6.º De las siguientes solicitudes:

Una de los viticultores del departamento de Loncomilla, en que piden el pronto despacho del proyecto de lei, remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que prohíbe la fabricacion i venta de vinos artificiales.

Otra de don Félix A. Valladares, teniente-administrador de la aduana de Penco, en que pide, para los efectos de su jubilacion, se le concedan de abono los seis años i diez meses en que no ha desempeñado empleo fiscal.

Otra de doña Domitila Vidal, viuda de don Francisco Vidal Gormáz, capitan de navio de la Armada Nacional, i otra de doña Lucrecia Jiménez Calderon, hija de don Ramon Jiménez, capitan graduado de Ejército, en las que piden aumento de las pensiones de que actualmente gozan.

**Gastos de Secretaría**

El señor SECRETARIO.—Por estar agotados los fondos de Secretaría, rogaria a la Honorable Cámara que se sirviera acordar que se solicite de S. E. el Presidente de la República la suma de ocho mil pesos para este objeto.

El señor ESCOBAR (Presidente).—Si no hai inconveniente, quedará acordado pedir la cantidad que indica el señor Secretario.

Así se hará.

**Comision Mista de Presupuestos**

El señor ESCOBAR (Presidente).—Para integrar la Comision Mista de Presupuestos por parte del Senado, propongo a los señores Senadores que figu-

ran en la lista que va a leer el señor Secretario.

El señor SECRETARIO.—La lista está formada con los señores Besa, Charme, Fernández Concha, Lazcano, Mac-Iver, Matte Pérez, Sánchez Mas-senlli, Silva Ureta, Valdes Valdes, Villegas i Walker Martínez.

El señor ESCOBAR (Presidente).—Si no hai inconveniente por parte del Senado, quedarán designados estos señores Senadores.

Quedan designados.

**Tarifas diferenciales**

El señor LAZCANO.—Aprovecho la circunstancia de encontrarse en la Sala el honorable Ministro de Industria, para dirigirme a Su Señoría i manifestarle la alarma que se ha despertado en todo el pais con motivo del alza que el Director de los Ferrocarriles piensa introducir en las tarifas de carga i de pasajeros desde el primero de julio próximo. El señor Director, que es persona competente i que ha hecho obra buena en la administracion de los Ferrocarriles, se ha preocupado tambien de que esa empresa dé rentas considerables. En el Administrador de los Ferrocarriles del Estado ese empeño es laudable, porque no está obligado a preocuparse del adelanto o retroceso de nuestras industrias, i sólo de que la empresa que dirige costee sus gastos i deje beneficios. Pero el señor Ministro no puede colocarse en ese terreno, sino que, por el contrario, debe preocuparse mui seriamente del progreso del pais, atendiendo a su desarrollo de una manera esmerada i evitando todo aquello que pueda entorpecerlo.

Por eso es que me dirijo al señor Ministro, seguro de que Su Señoría pondrá remedio al mal que se denuncia. Para manifestar que este aumento de tarifas es injusto i perjudicial, me bastará decir que no hai un solo diario en Chile, cualquiera que sea su color político, que no haya condenado las tarifas diferenciales

A la verdad, nada hai mas inconsulto. Hace apenas algunos meses que se dió



autorizacion suprema para subir las tarifas en treinta por ciento.

Este aumento movió al Director para establecer otro nuevo, i que puede llegar al ciento por ciento en el flete de muchos de los artículos mas indispensables de consumo, lo que producirá alza considerable en ellos.

Este es otro aspecto que los hombres de Gobierno deben necesariamente contemplar. Se ve, pues, que dicha medida no solo perjudicará a las industrias i al comercio, sino tambien a los que viven de rentas, rebajadas hoy en condiciones que no permiten soportar los gastos de la vida.

Pienso que estará de acuerdo conmigo el señor Ministro i no permitirá el daño a que me refiero.

Como decia, todos los diarios del país han estado uniformes i contestes en condenar la alza de tarifas.

La *Revista Comercial* de Valparaíso afirma que aquella medida está produciendo ya alza en los precios.

De todas partes del país han llegado al Gobierno representaciones de los industriales i hombres de negocios haciéndole ver la difícil situación en que van a quedar.

Conozco muchas de esas representaciones; pero, como sería molesto dar lectura a todas, voy a referirme solamente a una de ellas.

En una exposición hecha al Supremo Gobierno desde Mulchen, se acompaña un cuadro que da idea bien triste de lo que ocurrirá cuando se implante medida tan desgraciada.

De ese cuadro tomaré algunos datos:

El trigo, por ejemplo, pagaba por cada cien kilos, en carro completo, cincuenta i un centavos; con la nueva tarifa va a pagar ciento tres centavos.

Las arvejas, artículo de gran consumo en el Sur i con el que se alimentan las peonadas en aquellas rejiones que no producen frejoles, pagaban sesenta i seis centavos; con la nueva tarifa pagarán **doscientos veinte i tres centavos.**

Las papas pagaban cincuenta i un centavos i pagarán ciento tres.

La harina pagaba cincuenta i un centavos i va a pagar ciento treinta i nueve.

El pasto pagaba cuarenta i cinco, va a pagar setenta i dos.

La madera pagaba veintiseis, va a pagar setenta i dos.

Ahora los artículos extranjeros, aquellos que son de gran consumo para el pobre, han sido tambien recargados enormemente. Así el arroz, que pagaba noventa centavos, va a pagar doscientos sesenta i ocho; i la parafina que pagaba treinta i cinco, va a pagar doscientos catorce.

Es cosa sabida que en los países agrícolas e industriales es deber del Gobierno facilitar la adquisición de maquinarias. Sin embargo, parece que el Director de los Ferrocarriles tiene un propósito diverso. El flete de un motor que importa ahora cuarenta i tres pesos, va a costar, según la nueva tarifa, ciento cuarenta pesos. El Senado ve la proporción tan enorme en que se ha subido toda conducción.

Señor Presidente, esto obedece a un propósito bueno en un Director de los Ferrocarriles, que busca el adelanto i la prosperidad de la empresa que dirige; pero malo si se atiende a los intereses jenerales del país. El Gobierno, pues, tiene el deber de ponerle atajo.

Es verdad que en un oficio de reciente fecha el Director dice que los agricultores i los industriales tendrán una compensación justa puesto que se les rebajarán los fletes en todos aquellos casos en que los artículos que remiten recorran mas de mil kilómetros. Esto es, señor Presidente, tirar tierra a los ojos.

No he encontrado yo, ni creo que haya un solo artículo que tenga que recorrer mil kilómetros en los ferrocarriles del Estado i me parece que esta Cámara estará de acuerdo conmigo en la apreciación que se haga.

Es sabido cuáles son las salidas que tienen nuestros principales centros de producción. Bastará, pues, recorrer la distancias que hai desde esos centro

hasta las salidas naturales de sus productos para dejar de manifiesto que el beneficio de que habla en su nota el Director de los Ferrocarriles es completamente ilusorio.

Así, por ejemplo, desde Temuco que es uno de los puntos mas lejanos hasta Talcahuano solo hai 264 kilómetros; de Traiguén a Talcahuano 215; 143 de Angol; 198 de Victoria; 118 de Los Angeles.

Veamos ahora el ramal de Alcones. Toda la carga de este ramal no podrá aprovechar la ventaja puesto que desde Valparaíso a Alcones, hai solo 313 kilómetros de distancia.

El ramal de los Andes tampoco será beneficiado porque solo dista de Valparaíso 45 kilómetros.

El ramal de Melipilla tampoco lo será porque de esta ciudad al puerto de Valparaíso hai solo 147 kilómetros.

Me pregunto yo entonces ¿cómo es que el Director de los Ferrocarriles se perturba tanto al considerar esto i cómo quiere perturbar tambien al Ministro, asegurándole que si suben las tarifas aquellos productores que mandan carga a mas de mil kilómetros de distancia serán mui beneficiados con la rebaja proporcional?

Tendria mucho mas que decir sobre todo esto; pero me he limitado solo a algunas consideraciones para probar al señor Ministro la justicia i conveniencia que hai en no producir, en épocas de crisis como la presente, daños tan enormes a la industria i al comercio.

A mi juicio, el Gobierno debe meditar mui detenidamente esta materia a fin de no agravar mas todavía la situacion difícil porque atraviesa el país.

El señor BESA.—Voi a agregar breves observaciones relacionadas con esta misma cuestion, para que el señor Ministro pueda tomarlas en cuenta cuando tenga a bien dar una respuesta a las observaciones que acaba de formular el honorable Senador de Curicó.

Voi a referirme, en primer término, al reglamento dictado últimamente con relacion a la carga i a las pérdidas que és-

ta sufre en el camino. Es conocida de todos la poca seguridad i las enormes mermas que sufren las mercaderías en su trayecto por los ferrocarriles del Estado; pues bien, para evitar este mal, se ha dictado el reglamento a que me refiero, con el propósito mas sano, indudablemente, pero con un error de criterio extraordinario.

Entre otras cosas, se establece por ese reglamento que se pagarán las pérdidas en los artículos de primera clase, a razon de quince centavos por kilogramo. He revisado detenidamente el precio de los artículos comprendidos en la primera clase i he podido imponerme que no hai ninguno de ellos que tenga un valor menor de cincuenta centavos por kilogramo, habiendo muchos cuyo valor sube de uno i dos pesos.

De manera que si se impone al personal responsable, que es el que debe pagar el tanto por kilogramo sobre lo perdido, un pago de quince centavos por lo que vale cincuenta o ciento, no se hace otra cosa que estimular el robo.

Será, pues, bueno saber a qué criterio obedece una medida de esta especie que, no dudo, que el señor Ministro ha de hacer derogar.

Paso a ocuparme de otro punto que, aunque de menor importancia, merece llamar sobre él la atencion del señor Ministro. Me refiero al alza de los pasajes entre Valparaíso, Viña del Mar, El Salto, Quilpué i otras de aquellas poblaciones cercanas al puerto de Valparaíso que han tomado últimamente tanto desarrollo.

La carestía de la vida en el puerto de Valparaíso ha obligado a muchas familias que disponian de escasos recursos a buscar en las poblaciones cercanas un lugar que se armonizara con sus rentas i les permitiera a la vez poder pasar las horas de oficina en Valparaíso. Ahora bien, estos empleados que se veian en la necesidad de presupuestar treinta o cuarenta pesos mensuales para trasladarse diariamente de aquellas poblaciones al puerto, ahora, con la tarifa diferencial que pronto entrará en vijencia, se verán obligados

a alzar esta suma a la cantidad de noventa, ciento i mas pesos.

Estos pasajes que anteriormente habian sufrido ya un alza en un treinta por ciento de su valor, segun la nueva tarifa resultan con un aumento de sesenta i hasta de un noventa por ciento, lo que con justicia ha levantado un jeneral clamoreo entre todos aquellos empleados que por disponer de reducidos sueldos, se ven obligados a alejarse de Valparaiso para buscar en las poblaciones cercanas condiciones de vida mas ajustadas con sus rentas. Como se me ha pedido que interceda con el señor Ministro para que esta alza en el valor de los pasajes no se lleve a efecto, cumplo gustoso el encargo, rogando al señor Ministro que estudie las tarifas diferenciales bajo este aspecto i resuelva en forma equitativa.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Me encuentro en una verdadera dificultad para hacerme cargo i dar respuesta en este momento a las observaciones que acaba de oír la Cámara a los honorables Senadores de Curicó i de Manle. Hoi mismo debe votarse en la Honorable Cámara de Diputados, al final de la primera hora, un proyecto de acuerdo referente a estas mismas cuestiones i sobre las cuales el Ministro que habla fué interrogado en la última sesion de aquella Cámara.

Me escusará, pues, el Senado si mi respuesta por ahora ha de limitarse a líneas jenerales sin entrar en detalles como hubiera sido mi deseo.

El señor Director de los Ferrocarriles, en cumplimiento de su deber i en vista de la necesidad de aumentar los recursos de la Empresa que dirige, i que, con sus crecidos gastos, estaba comprometiendo los intereses fiscales, ha tomado algunas medidas para equilibrar en lo posible las entradas con los gastos de aquella Empresa. El Ministro que habla, respetando la lei i el decreto consiguientes que reorganizaron el servicio de ferrocarriles, ha querido dejar completa libertad de accion i completa responsabilidad tambien al encargado de su direccion. Diré tambien de una manera jeneral que

las observaciones formuladas en el Congreso i en la prensa contra las tarifas diferenciales por el alza considerable que introducirán en el valor de los fletes i pasajes, están léjos de acercarse a la realidad, que es bien diversa.

En respuesta al cargo hecho por el honorable Senador por Maule, señor Bessa, diré que las poblaciones que se desarrollan en las vecindades de Valparaiso, no serán recargadas en sus fletes con el doble del costo actual como se dice; porque, hasta cincuenta kilómetros el recargo es solo de cuatro por ciento; es decir, la tarifa que ántes era de dos pesos treinta centavos, será despues de dos pesos cuarenta centavos.

El señor BESA.—Me he referido a los pasajes, señor Ministro.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Me refiero esclusivamente a éstos. En los pasajes a los puntos indicados por Su Señoría, influirán las tarifas diferenciales solo en cuatro por ciento. Esta diferencia es de dos por ciento hasta el kilómetro cuatrocientos, habiendo una reduccion en el aumento hasta el kilómetro mil.

Creo, por lo demas, que sería largo i fatigoso para el honorable Senado el imponerse de una cantidad de cuadros numéricos que contienen estos aumentos i cuyo estudio será mas bien propio de la Comision de Obras Públicas.

Yo no puedo tener ideas preconcebidas en una cuestion de esta naturaleza i no podria hacer otra cosa que inspirarme en la opinion pública i oír todas las observaciones que se hagan, a fin de poder obrar con mayor acierto. Pero, el Director Jeneral de los Ferrocarriles tiene obligaciones que cumplir dentro de la empresa que dirige i no querrá que esta empresa sea causa de que se alteren las finanzas jenerales del Estado.

En este concepto propone un sistema racional igual para todos, en el cual setoman en consideracion las distancias, los carros completos, los sobornales, etc., etc.

La esposicion de detalles en esta materia es fatigosa i aunque estoi preparando para hacerla, creo que con ella

molestaria al Senado, sin obtener un resultado práctico. Como he dicho, este estudio debe hacerse en el seno de la Comisión, medida que propondré también en la Cámara de Diputados.

Para que el Senado pueda formarse una opinión consciente, es necesario que conozca estos detalles i sepa cuál es la situación de la Empresa i cuál la responsabilidad que pesa sobre el Ministro de Obras Públicas.

En el año 1903 las entradas de la empresa fueron de treinta i dos millones de pesos papel i los gastos de cincuenta i un millones de la misma moneda.

La diferencia fué, por consiguiente, de diecinueve millones de pesos; esto es, la empresa tuvo un déficit de sesenta por ciento sobre sus entradas.

El señor BESA.—¿Sobre las entradas ordinarias, señor Ministro?

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Sí señor; sobre las entradas ordinarias.

En materia de gastos de ferrocarriles tengo mi criterio personal formado de que el país debe contribuir a los gastos de tracción i personal exclusivamente como medidas de fomento, sin tener lucro alguno ni aun para la amortización de los capitales invertidos que son centenares de millones de pesos.

No creo que deba gravarse al país con los gastos de construcción de vía, edificios i equipo, que se amortizan en treinta años; i que en una empresa particular jamás se harían con las entradas ordinarias sino con empréstitos a largo plazo. Aquí todo lo hacemos con rentas generales de la nación porque la empresa no tiene las entradas necesarias para ello.

Además, sabido es que la Empresa tiene que pagar todos los materiales que consume en oro de cuarenta i ocho peniques, mientras sus entradas las recibe en papel de valor variable. ¿Cómo puede pedirse entonces que se equilibre su presupuesto?

No soy capaz de dominar en detalle el problema de las tarifas diferenciales, pero tengo idea de que no llenan por completo las necesidades del servicio,

porque fueron calculadas al cambio de doce peniques, i hoy lo tenemos a ocho. Esta es una de las manifestaciones del régimen del papel moneda. Naturalmente que si el cambio sube, las tarifas serán excesivas, lo que viene a demostrarnos la necesidad de buscar el remedio en la moneda de oro esterlino, ya que todos los gastos de la empresa: el carbón, las locomotoras, los carros, el lubricante, los rieles i hasta las hilachas se pagan en esta moneda. Se ve, pues, que la causa del mal no está en el alza de las tarifas, sino en otra parte i que no debemos preocuparnos tanto de lo que pueda lastimar a los agricultores e industriales que últimamente han visto duplicarse el valor de sus productos.

El año pasado apoyé una indicación que hizo en la Comisión Mista de Presupuestos el honorable Senador por Maule a fin de que el presupuesto de gastos de los ferrocarriles se hiciera en papel i en oro según la naturaleza del gasto. I si los gastos se fijan en oro es lógico que las entradas se calculen también en esta moneda, pues de otra manera es imposible equilibrar los presupuestos de entradas i gastos con monedas etereojéneas.

En el año anterior hubo que autorizar, por medio de un decreto gubernativo, un mayor gasto de veinticinco millones de pesos en los ferrocarriles, a fin de no paralizar el servicio.

El recargo en las tarifas autorizado el año pasado era de un treinta por ciento, lo que hacía subir el pasaje por valor de un peso a un peso treinta centavos. Ahora, con las tarifas diferenciales, en general se impone un nuevo recargo de un veinticinco a un treinta por ciento, o sea un recargo de un cincuenta i cinco a un sesenta por ciento sobre el valor antiguo del pasaje, lo que significa que una mercadería que antes pagaba un peso hoy entrará a pagar, más o menos, un peso setenta centavos.

Si se mira el problema bajo el aspecto de que hoy se paga un peso setenta centavos con el cambio a ocho peniques por el transporte de mercaderías que antes costaba un peso de dieciocho peniques, se

ve que en peniques hoy se paga menos por el mismo servicio.

Yo respondería de hacer todos los gastos con el cincuenta por ciento del presupuesto actual, si fuera en oro; o sea, con una suma inferior en un quince por ciento a la de los presupuestos de los años anteriores, en que la moneda estaba a la par o en sus proximidades.

El año 1907 el Fisco auxilió a la empresa de los Ferrocarriles del Estado con sesenta por ciento de los gastos totales; en 1908 tendría que auxiliarla con un treinta i siete por ciento, o habría un déficit de quince millones de pesos, apesar del aumento que rije en las tarifas desde hace un semestre. I se calcula que ese déficit sería de veintiocho millones de pesos en 1909.

Si se toma en cuenta la baja que ha experimentado nuestra moneda, puede decirse que se haría el servicio de una manera satisfactoria si se aumentaran las tarifas en un quince por ciento.

Sin embargo, no defendiendo las tarifas diferenciales. Creo, sí, que toda persona consciente, todas aquellas que se interesen por el país, se penetrarán de que es necesario aumentar las tarifas.

He invitado a la prensa a que formule todos los cargos que se encuentren en contra de las tarifas diferenciales; a fin de encontrar la resultante que pueda satisfacer todas las opiniones. Yo no puedo tener una idea preconcebida sobre el particular; eso sí que creo que todo remedio será inútil si no se exige que los pagos se hagan en oro.

Para comprobar lo reducido de nuestras tarifas ferrocarrileras basta compararlas con las de los ferrocarriles europeos; o si no se quiere ir a los países europeos, con las de las empresas particulares de Chile.

La empresa del ferrocarril de Arauco, por ejemplo, cobra una tarifa tres veces i media superior puesto que la cobra al cambio de dieciocho peniques, i los ferrocarriles del norte cobran su tarifa al cambio de catorce i medio peniques.

El Estado, se dice, debe fomentar las industrias. Confieso que para mí, el ideal

sería que los ferrocarriles del Estado proporcionaran gratuitamente sus servicios; pero no es esa la misión de un Ministro de Obras Públicas; éste no debe olvidar que es al Congreso al que corresponde tomar las medidas que tiendan a ese fin, habida consideración de la responsabilidad que le afecta en la marcha de las finanzas jenerales de la nación.

¿De dónde sacaría recursos un padre de familia para hacerse cargo de todas las necesidades de las familias de sus hijos? Podrá ayudar a saldar algunas de ellas; pero sería un idiota si dijera: yo me hago cargo de todos los gastos de mis hijos, yo pago todas las deudas de sus familias.

Es esto lo que está haciendo el Estado Naturalmente, esto no puede continuar, puesto que las cuentas de los ferrocarriles del Estado se saldan anualmente con un déficit de veinte millones de pesos.

Lo lógico sería que el Ministro de Obras Públicas presentara todos los años al Congreso, un presupuesto del mínimum de los gastos que hubiera que hacer en el ramo de los ferrocarriles, i que el Congreso fijara anualmente una cuota para contribuir a ellos.

Si éstos se estimaban en treinta millones de pesos de dieciocho peniques, el Congreso autorizaría una ayuda de un cinco, un diez o cincuenta por ciento, como medida para fomentar las industrias. Puede ser que así tuviéramos la dicha de tener gratuitamente estos servicios.

Por ahora, todos los cálculos que pasa el Director de los Ferrocarriles al Ministerio creo que son insuficientes para saldar el déficit.

Como prueba de que no tengo idea preconcebida sobre la tarifa diferencial, creo que ésta no es ni suficiente, ni ideal, sin embargo tanto el Director de los Ferrocarriles como el que habla no encuentra por el momento otra solución a la situación que se prepara dentro de la empresa.

Talvez con todo la situación de los ferrocarriles no mejore i el desequilibrio se antenga, pues no impunemente se puede

atropellar una lei económica. Los industriales han visto duplicarse el valor de sus productos i no han visto doblarse el valor de acarreo.

El comercio tendrá, indudablemente, que mirar con desagrado la modificacion de las tarifas de los ferrocarriles i es por esto que creo que, llevando este negocio a una comision donde sea estudiado, i se oiga al Director de los Ferrocarriles i al Ministro, se podrá tomar un acuerdo consistente.

Volviendo sobre el último cargo que hacia el señor Senador por Maule, señor Besa, a propósito del alza que importaría la tarifa diferencial en el valor de los pasajes entre Valparaiso i sus poblaciones cercanas, debo agregar al señor Senador que esa medida ha sido objetada por el señor Ministro. Hai una nota sobre el particular.

Por no alargar mas este debate, i cohibido como estoi para dar esplicaciones sobre este mismo asunto en la otra Cámara, ruego al Honorable Senado que suspenda por hoi el conocimiento de este negocio i en otra sesion estaré a su disposicion para dar mas detalladamente todas las esplicaciones que se me pidan i poner mi voluntad i persona, que tiene la responsabilidad.

El señor BESA.—Ruego al señor Ministro que se sirva mandar a la Cámara una comparacion entre la tarifa actual i la que se piensa poner en vijencia, de los pasajes entre Valparaiso i Quillota.

El señor LAZCANO.—Es satisfactorio haber oido al señor Ministro, que, a su juicio, las tarifas diferenciales debenser sometidas a detenido estudio porque las cree defectuosas. Este era el propósito que tenia al llamar la atencion de Su Señoría hácia los daños tan enormes que esas tarifas habrian de producir a las industrias i al comercio.

Pero con toda rapidez deseo contestar una observacion del señor Ministro, encontrando por lo demas mui atendible la razon que da Su Señoría, de tener que asistir a la otra Cámara, a fin de dejar para otra sesion la consideracion mas lata de este importante asunto.

Llamaba Su Señoría la atencion a los crecidos gastos de los ferrocarriles i a la necesidad de procurar el equilibrio de estos gastos con las entradas.

Me permitiria recomendar mayor prudencia en esos gastos al señor Director de los Ferrocarriles. Comprendo que las alternativas del cambio produzcan un aumento en el presupuesto; pero no concibo que pueda producirse un desequilibrio tan considerable si se toma en cuenta que se confeccionó un presupuesto de treinta millones despues de un detenido estudio de todas las necesidades del servicio; que las entradas habian sido de treinta i dos millones, i que se autorizó una alza de treinta por ciento en las de pasajes i fletes, con lo que los recursos bien se pueden calcular en cuarenta i dos millones por lo ménos. ¿No bastaria con esta suma, si se procediese con tino? Me parece que sí.

Pero con la autorizacion para proceder sin tasa ni medida, tenemos que con un presupuesto de treinta millones para el año último se gastó setenta millones de pesos i el presupuesto del presente año se hizo llegar tambien a setenta millones.

Es sabido que los ferrocarriles, con los encargos imprudentemente hechos a Europa, han perturbado nuestro cambio. Han sido el factor principal de su baja.

Todo esto, que lo sabe todo el mundo, ¿no requiere del señor Ministro que con mano enérgica contenga a la Direccion de los Ferrocarriles? Yo creo que sí, i estoi cierto de que Su Señoría cuyo patriotismo me complazco en reconocer, que es estudioso en su ramo i que trata de implantar las medidas mas acertadas, pondrá remedio a esa situacion.

He querido dejar constancia de este hecho, que presupuestos de treinta millones de pesos saltan a setenta millones i que con entradas superiores a cuarenta millones no se consigue ni acercarse a los gastos, como deberia suceder. Entre el año 1907 i el actual, son ochenta millones de exceso sobre los gastos que ordinariamente requerian nuestros ferrocarriles.

Es mui interesante este debate, i desearia continuarlo, a fin de demostrar que

las tarifas diferenciales no tienen base científica, al ménos en sus puntos de importancia; pero, en atencion a que el señor Ministro tiene que irse a la otra Cámara no lo hago por el momento, i dejo la palabra.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Doi las gracias al señor Senador por Curicó.

El señor BALMACEDA.—Deseaba manifestar algunas irregularidades que se hacen notar en el servicio de los ferrocarriles i que espero hayan llegado a oídos del señor Ministro.

Se me ha relatado un hecho bastante grave. Un molinero pidió se le proporcionaran carros a fin de embarcar harina para Santiago.

Se le mandaron dos carros que se encontraban en tan mal estado que ni el conductor ni el maquinista ni ninguno de los empleados del tren quisieron hacerse cargo de conducir en ellos hasta la capital los mil quinientos quintales de harina.

No obstante de haberse hecho presente que los frenos estaban malos i que los carros corrian peligro, se ordenó terminantemente que éstos fueran agregados a un tren.

Resultó lo que se habia previsto: se rompieron en el trayecto los frenos, i los carros, ayudados por la gradiente de la vía, tomaron una carrera vertijinosa hácia el sur.

Se comunicó por telégrafo el hecho a las estaciones por donde debian pasar los carros para que fueran detenidos. En algunas de ellas se trató de ponerles atajo colocando rumbas de durmientes en la vía férrea; pero este arbitrio resultó ineficaz por cuanto los durmientes fueron llevados por delante i los carros siguieron camino hácia el sur yendo a estrellarse en una curva con un tren que venia en direccion opuesta. A consecuencia de este choque, quedó el tren destrozado, hubo muchos muertos i heridos, pero ninguna noticia para el público.

Hago presente solo este caso especial que es uno de los muchos que ocurren en esta desgraciada empresa de los Fe-

rocarriles del Estado. He de hacer notar que como los carros quedaron destrozados i los perjuicios recibidos por la carga debian estimarse en conformidad a ciertas estipulaciones que la empresa caprichosa i arbitrariamente ha fijado a razon de cinco centavos por kilógramo, el dueño de esta harina tuvo que conformarse con recibir solamente la tercera parte del valor de la especie, perdida únicamente por negligencia de la misma empresa.

Pero el fin principal que me movia a usar de la palabra era el de referirme a lo singular i estraño de aquellas modificaciones que se introdujeron en la lei de ferrocarriles i que tenian por objeto autorizar al Ejecutivo para separar sin dificultad a los malos empleados de aquel ramo. Aquellas modificaciones que fueron dictadas con carácter de transitorias i solo para que el Ejecutivo pudiera en un momento dado disponer de facilidades para renovar el personal i mejorar el servicio, han venido perpetuándose, en forma tal, que parecen tomar el carácter de permanentes.

Creo que cuando en las modificaciones de la indicada lei se dijo «mientras se reorganiza el servicio. . .» no pudo suponerse de ningun modo que tales modificaciones habrian de ser eternas, i que el Gobierno no habria de presentar jamas un proyecto de reforma definitiva.

Lo que estamos viendo i deploramos es que léjos de subsanar los males que existian ántes de la reforma de la lei en el servicio de los ferrocarriles, ellos se han reagrado i duplicado en el último tiempo; i es natural que esto suceda por cuanto la responsabilidad del servicio pesa hoi sobre un solo hombre: el Director Jeneral investido de facultades omnímodas i que no cuenta ya con la cooperacion que le prestaban los empleados que fueron separados.

Creo que el Gobierno debe apresurarse a presentar un proyecto de lei tendente a regularizar la situacion de esa empresa.

Creo llegado el caso de que el Gobier-

no reorganice los ferrocarriles del Estado i estudie detenidamente las observaciones que respecto de las tarifas diferenciales ha hecho el honorable Senador por Curicó, con quien estoi en absoluto acuerdo sobre esta materia.

No creo que las tarifas diferenciales tengan base científica alguna, como lo ha aseverado el señor Ministro, ni creo que ellos tengan una base de equidad, porque tienden a abaratar los productos que recorran largas distancias, lo que favorecerá al propietario de fundos lejanos de los grandes centros de consumo permitiéndoles hacer fácil competencia a los que posean propiedades próximas a esos mismos centros.

Lo natural es, segun mi parecer, que las mercaderías i productos que tuvieran que recorrer largas distancias sufrieran un recargo proporcional al quilometraje recorrido.

Como se trata de una materia digna de estudio detenido, celebro el debate promovido por el honorable Senador por Curicó que, como lo espero, moverá al Gobierno a tomar una resolucion acertada.

El señor DEVOTO.—No obstante las esplicaciones dadas por el señor Ministro, i a pesar de los inmensos gastos hechos por la Direccion de los Ferrocarriles, es sensible ver que el servicio no solo no se mejora sino que empeora cada dia mas.

Por otra parte, la Direccion está tomando medidas tales que no pueden calificarse sino de despóticas. He recibido últimamente un telegrama del Diputado de Laja, en el cual me comunica que a una solicitud presentada por los vecinos de Lo Anjeles a la Direccion Jeneral, en que pedian se mejorase el servicio, se ha contestado por el Director suprimiendo tres trenes de los que hacian el servicio de aquella rejion.

Me permito pasar este telegrama a la

Mesa a fin de que se le dé lectura i llegue así a conocimiento del señor Ministro del ramo.

El señor PRO-SECRETARIO.—El telegrama dice así:

«Los Anjeles, 13 de junio de 1908.— Señor Luis Devoto.—A una solicitud vecinos de ésta, pidiendo mejorar servicio ferrocarril, Administracion 3.ª Seccion, determinó suprimir tres trenes.

Ruégole solicitar, nombre vecinos del señor Ministro de Industria, impida se lleve a cabo medida tan perjudicial intereses vecinos comercio i agricultura.»

El señor DEVOTO.—Pido que se comuniquen este telegrama al señor Ministro de Industria i Obras Públicas, esperando que Su Señoría se dignará tomar las medidas del caso.

El señor FIGUEROA.—Pido la palabra.

El señor ESCOBAR (Presidente).—Como ha terminado la primera hora, podrá el señor Senador usar de la palabra en otra sesion.

Se suspende la sesion.

*Se suspendió la sesion.*

## SEGUNDA HORA

### Sesion secreta

#### MINISTRO EN EL PERÚ

A segunda hora la Sala continuó ocupándose, en sesion secreta, del mensaje en que S. E. el Presidente de la República, solicita el acuerdo del Senado para nombrar Enviado Extraordinario i Ministro Plenipotenciario en el Perú a don José Miguel Echenique Gandarillas; i el Senado por diecinueve votos contra dos, prestó su asentimiento para el referido nombramiento.

*Se levantó la sesion.*

ANTONIO ORREGO BARROS,  
Redactor.