

Sesion 30.^a extraordinaria en 4 de enero de 1915

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CHARME

Sumario

Continúa la discusion jeneral del presupuesto de los ferrocarriles del Estado.—Usa de la palabra el señor Correa.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa la discusion del mismo asunto i termina su discurso el señor Correa.—El señor Alessandri don José Pedro, hace indicacion para que se aplace la discusion hasta que se oiga al señor Ministro de Ferrocarriles.—Promuévese con este motivo un incidente reglamentario sobre la clausura del debate.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Alessandri Arturo	Mac Iver Enrique
Alessandri José Pedro	Montenegro Pedro N.
Barros E. Alfredo	Ochagavía Silvestre
Besa Arturo	Ovalle Abraham
Bruna Augusto	Salinas Manuel
Búlnes Gonzalo	Tocornal Ismael
Claro Solar Luis	Urrutia Miguel
Correa Ovalle Pedro	Urrejola Gonzalo
Echenique Joaquin	Valdes Valdes Ismael
Figueroa Joaquin	Varas Antonio
Gatica Abraham	Walker M. Joaquin
Guarello Anjel	

Presupuesto de los Ferrocarriles

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

Continúa la discusion jeneral del presupuesto de la Empresa de los Ferrocarriles.

Puede continuar usando de la palabra el honorable Senador por Talca, que quedó con ella en la sesion de ayer.

El señor **Correa**.—Al terminar la sesion de ayer me proponia hacer algunas consideraciones a fin de valorizar en lo que corresponde los datos que arrojan las estadísticas de algunos ferrocarriles estranjeros i que el señor Senador por Santiago ha traído al debate.

Manifestaba al final de la sesion que para que los datos estadísticos, tratándose de un negocio industrial de esta naturaleza, tengan un valor real, es indispensable que haya analogía entre los ferrocarriles que se comparan, que el problema entre uno i otro sea aproximadamente el mismo. De otra manera no habria punto de comparacion entre ámbos ferrocarriles i ninguna luz nos darian los datos comparativos.

Esto no quiere decir naturalmente que la estadística sea inútil. Hai muchos ramos i servicios que en todos los ferrocarriles son análogos, pero, en cambio, hai muchos otros que son enteramente distintos.

Yo quiero hacer notar algunas diferencias que hai entre los ferrocarriles argentinos, que el honorable Senador ha tomado como modelos, el Central, el del Sur i el del Oeste, para aplicar sus características a los ferrocarriles chilenos. Desde luego, los perfiles de los ferrocarriles argentinos son absolutamente distintos de los de las líneas chilenas, como lo demuestran algunos datos i antecedentes sobre este punto, que tengo a la mano. La estadística de los ferrocarriles en explotacion en la República Argentina en el año 1909 arroja los siguientes datos: la línea del ferrocarril del Sur tiene cuatro mil cuatrocientos veinticinco kilómetros de estension, en toda la cual hai setecientos

ciacuenta metros que tienen una gradiente de uno seis milésimas por mil; la línea del ferrocarril del Oeste tiene cuatrocientos sesenta i siete metros de gradiente de uno por mil; i la del Central Argentino tiene dos gradientes, una de dieciseis por mil i otra de veintiocho por mil, la primera de las cuales tiene una estension de mil novecientos dos metros i la segunda, que equivale a nuestra cuesta del Tabon, de doscientos metros, todo esto es una estension total de cuatro mil noventa i siete kilómetros.

No tengo a la mano los datos relativos a las gradientes de nuestras líneas; pero todos los señores Senadores saben que el perfil de las líneas ferroviarias chilenas parece un verdadero y rucho, una verdadera montaña rusa, i esto influye naturalmente de una manera decisiva en los gastos de traccion, del mantenimiento de la vía, de reparacion del material, etc., como voi a demostrarlo con un ejemplo gráfico i sencillo, que está al alcance de todos los que no están interiorizados ni conocen lo que es la esplotacion de un ferrocarril.

Hace pocos dias la Empresa tuvo interes especial en conocer cuál seria la economía que podria obtenerse en el transporte del carbon necesario para su consumo, desembarcándolo en San Antonio en lugar de desembarcarlo en Valparaiso, como se hace actualmente. Entre San Antonio i Santiago hai ciento doce kilómetros de distancia aproximadamente, i entre Valparaiso i Santiago hai ciento ochenta i cuatro kilómetros. Los perfiles de ambas líneas son parecidos, pero tiene mayores gradientes la de Santiago a Valparaiso, aunque las gradientes de una i otra son inmensamente mayores que las de los ferrocarriles argentinos. Si no hubiera existido esta circunstancia, la diferencia de costo en el transporte del carbon de esos dos puertos a Santiago deberia haber sido de cincuenta por ciento, ya que San Antonio está una tercera parte mas cerca de Santiago que Valparaiso. Pues bien, el jefe de servicio de materiales hizo un viaje de uno i otro puerto a Santiago en un convoi con peso de doscientas cincuenta toneladas i con la misma locomotora, a fin de apreciar de una manera práctica cuál seria la diferencia exacta de gastos entre uno i otro camino i el resultado fué el siguiente:

El viaje de ida i vuelta a San Antonio se hizo en la tercera parte del tiempo que se emplea en el viaje de Santiago a Valparaiso. Por consiguiente en la línea de Santiago a Valparaiso se ha gastado tres veces mas en personal, tres veces mas carbon, tres veces mas tiempo de ocupacion del equipo que en la lí-

nea de Santiago a San Antonio, no habiendo sino un cincuenta por ciento de diferencia en la distancia recorrida.

Esto hará ver que estas comparaciones *grosso modo*, sin darle el valor que tienen a cada uno de los elementos que concurren en el problema ferroviario, son sumamente peligrosas i pueden llevar a errores muy grandes. No digo, ni sostendré jamas que nuestros ferrocarriles son esplotados en forma perfectamente económica; muy lejos de eso, estoy dispuesto a reconocer todos los errores que se han cometido i que se cometen hoy día en los ferrocarriles; pero no hai que exajerar las cosas, porque de esa manera no se llega a la solución verdadera, sino al desconcierto.

El señor Senador de Santiago, comprendiendo el valor que pueden tener estas apreciaciones sobre la diferencia de perfil de nuestras líneas comparadas con las líneas argentinas dijo: no hai que olvidar que los operarios son mas caros en la Argentina que en Chile; que el carbon lo traen de un extremo de la vía i aquí lo recibimos en el centro de ella; que el carbon que se compra en la Argentina es mas caro que el carbon chileno, etc.

Todo esto es materia de estudio.

Voi a hacer una comparacion entre el costo de empleados i provision de carbon en el Oeste argentino, segun la estadística que tengo a la mano, i el costo de estos mismos elementos en los ferrocarriles del Estado chileno.

El Oeste argentino, que tiene dos mil ciento ochenta i nueve kilómetros contra dos mil cuatrocientos ochenta i dos los ferrocarriles chilenos, es decir, una estension casi igual, tiene entre empleados i jornaleros, diez mil ciento treinta i una personas, i los ferrocarriles chilenos veinte mil novecientos veintinueve. De suerte que si hoy día fueran muy superiores los jornales que se pagan en la Argentina a los jornales que se pagan en Chile, la diferencia quedaria anulada por la mayor cantidad de obreros que tiene nuestra línea que, si bien se pueden disminuir en cierta proporcion, no será nunca en la de veinte a diez mil hombres que emplea uno i otro ferrocarril.

En seguida, el valor del carbon, que se supone muy superior en la Argentina al de Chile, ha sido el año 1909, segun los datos que tengo a la mano, sensiblemente igual.

El precio del carbon por tonelada en Buenos Aires, en oro de dieciocho peniques, era de veintun pesos cuarenta centavos; i el carbon comprado por la Empresa de nuestros ferrocarriles se pagó a veintun pesos cincuenta centavos, es decir, con una diferencia de diez centavos entre uno i otro precio.

Pero, no todos los carbones son iguales. Por lo mismo que en la Arjentina tienen que comprar carbon importado, i lo reciben en un extremo de la via, buscan el carbon mas rico en calorías. Nosotros tratamos, ante todo, de aprovechar nuestro carbon nacional; este es el interes nacional i la Empresa no puede ser ajena a él. Por consiguiente, consumimos carbon de ménos calorías i aunque se ha conseguido mejorar la calidad de este carbon, no se ha podido alcanzar la del carbon inglés.

Este carbon inglés es el que se compra en la Arjentina; pero cuando hai necesidad de recorrer grandes distancias para llevarlo al extremo de la línea, se recurre a la leña, la que se usa en gran cantidad, a fin de librarse de esta gabela de comprar carbon caro i de tener que trasladarlo a grandes distancias.

La otra observacion del honorable Senador por Santiago era que nuestras minas de carbon estaban en el centro de nuestra red ferroviaria. Esto no es enteramente efectivo; la línea de Títil a Concepcion, por ejemplo, se surte de las carboneras que están en Concepcion; de manera que el carbon tiene que recorrer una distancia de cuatrocientos o quinientos kilómetros.

La línea arjentina del oeste tiene una distancia máxima de setecientos kilómetros, desde Buenos Aires hasta su extremo; no es pues tan grande la diferencia con la nuestra; i además se trasporta el carbon en trenes que van vacíos, i por una línea que tiene una gradiente que apenas alcanza a un medio por mil.

Insisto pues en manifestar que esos datos estadísticos no son tan claros para sacar de ellos las estupendas deducciones que ha sacado el honorable Senador por Santiago.

Ahora es curioso lo que le ha pasado a Su Señoría; ha encontrado graves errores en la explotación de nuestros ferrocarriles, una pedredumbre en el servicio, i Su Señoría no se ha fijado en lo que ocurre en los ferrocarriles arjentinos. Los gastos del Ferrocarril del Sur, segun datos traídos por el mismo señor Senador, son de veintiocho mil seiscientos veintiocho pesos por kilómetro; los del Ferrocarril Central son dieciocho mil quinientos veintiocho pesos, i los del Oeste son quince mil cuatrocientos pesos. El honorable Senador tomó un promedio de estas tres cifras, i en él basa sus observaciones. Pero, a mí me parece que si las estadísticas valen, deben valer tambien para la Arjentina. Por esto me pregunto, ¿como es que los accionistas del Ferrocarril Sur de Buenos Aires no han sos-

pechado lo que pasa en la administracion de esos ferrocarriles, cómo no se han fijado en que gastan veintiocho mil pesos por kilómetro, mientras que el Oeste gasta solo quince mil? Creo que estas cifras debian haberlos inducido a hacer una investigacion, porque, o está mal administrado el Ferrocarril del Sur, o es una maravilla de explotación el Ferrocarril del Oeste.

Esa misma diferencia existe entre los ferrocarriles chilenos i los arjentinos, diferencia que tanto ha llamado la atencion del honorable Senador.

El honorable señor Valdes Vergara continuó sus observaciones haciendo ver los gastos que tienen los ferrocarriles chilenos, i dijo que en el año 1912 estos gastos habian sido de treinta y dos mil trescientos treinta pesos por kilómetro; en 1913, de treinta i cinco mil ciento diecinueve pesos; en 1914, de treinta i un mil novecientos setenta pesos. Su Señoría olvidó tomar en cuenta los gastos del año 1915. lo que talvez hubiera sido conveniente hacer, porque entonces talvez Su Señoría no habria dicho las palabras que pronunció. ¿Qué es lo que está pasando entonces en la Empresa de los Ferrocarriles? dijo el honorable Senador. La situación no se ha alterado, tenemos el mismo estado que alarmó tanto al país en 1913, i que fué la causa determinante de que se dictara la lei de reorganizacion de los ferrocarriles.

Pues bien, los gastos en el año 1915, que se puede considerar como el primer año de la reorganizacion, porque en 1914 hubo que hacer estudios i limitarse simplemente a salvar las dificultades mas grandes, fueron aproximadamente, hasta el 1.º de noviembre, de cerca de cincuenta i tres millones. Estos gastos llegarán el 1.º de enero de 1916 a sesenta i cuatro o sesenta i cinco millones; i como son dos mil cuatrocientos cincuenta i dos kilómetros la estension que la Empresa tiene en explotación, resulta que el gasto por kilómetro es de veintisiete mil pesos. No está pasando, pues, lo que cree el honorable Senador; desde luego hai una economía de un veinte por ciento que si no es muy grande, no es despreciable, i que hai que tomarla en consideracion.

Quando el honorable Senador se espresaba en esta forma, yo me preguntaba: ¿hai justicia en estas apreciaciones, en desentenderse en absoluto de los resultados, aunque sean pequeños, obtenidos por la nueva administracion, con el concurso de todos los jefes de servicio i del personal en jeneral? ¿hai conveniencia en espresarse en esta forma? ¿No cree

el Honorable Senado que de esta manera se introduce el desaliento en la Empresa? Me parece a mí que es mejor proceder con mas justicia, reconocer lo bueno como bueno i fustigar lo malo con toda energía.

Por lo que respecta al Consejo, está dispuesto a corregir todos los errores que se encuentren en la actual administracion, sin atenuarlos en forma alguna.

Se ha ocupado en seguida el honorable Senador de la cuestion relativa al tráfico. El año 1913 el tráfico era en la Argentina de tres mil novecientos veinte millones de toneladas, segun dijo Su Señoría. En ese mismo año el tráfico era en Chile de mil cuarenta i cuatro millones de toneladas i de ochocientos cuarenta i cuatro en 1914; esta última cifra será la que mas o ménos corresponderá al año 1915. ¿Qué equipos se han usado en uno i otro país con estos tráficos? Nosotros tenemos dos mil cuatrocientos cincuenta i dos kilómetros de vía i disponemos de siete mil setecientos cincuenta vehículos, contando locomotoras, carros para pasajeros i carros para carga; los ferrocarriles argentinos, tomados como modelo, han dispuesto de cuarenta i siete mil seiscientos vehículos para un tráfico tres veces mayor que el nuestro. En vista de estas cifras, vuelve a aparecer el problema que ya tantas veces se ha presentado; naturalmente, la falta de elementos en un ferrocarril encarece sus servicios, dificulta el tráfico i hasta la explotación misma.

Pero hai otro aspecto de la cuestion que la hace sobremedida grave: los ferrocarriles argentinos ocupan su equipo de tal modo que es posible el aprovechamiento de los carros completos; i esto sucede porque los trenes conducen al puerto de Buenos Aires la enorme producción del país, producción que por el momento no podría compararse exactamente con la nuestra, pero que es sabido que es enormemente mayor que la de Chile. La producción argentina está compuesta de una multitud de productos agrícolas de esportación i de gran cantidad de ganado.

Nosotros esportamos muy poco comparativamente a la República Argentina; todo lo movilizamos dentro de nuestro territorio. Naturalmente para los ferrocarriles argentinos es mucho mas fácil cargar un tren i hacerlo correr quinientos kilómetros por mejor línea, con menos gradientes, con doble vía, que para los nuestros trasportar pequeñas cantidades de carga a sobornal, con muy pocos trenes completos i por una sola vía con gradientes muy fuertes.

Para que pueda apreciarse la importancia de

este factor voy a dar un dato respecto de lo que ocurre en el Ferrocarril Gran Oeste Argentino. Segun la estadística, el peso útil por tren, tomando en cuenta viajes de ida i vuelta i la carga a sobornal, es de ciento diecinueve toneladas por tren. Ahora bien, ¿cuál es el peso útil de nuestros trenes? De sesenta i siete toneladas. De manera que si tenemos poco equipo i falta de elementos, es evidente que el servicio tiene que hacerse en condiciones deficientes.

El Gran Oeste Argentino tiene doscientos treinta i dos locomotoras para su servicio; a Empresa nuestra necesita para el suyo cuatrocientas cincuenta o quinientas. El recorrido total de las locomotoras del Gran Oeste Argentino fué de nueve millones setecientos mil kilómetros, mientras las locomotoras de la Empresa han tenido que recorrer veintitres millones setecientos ochenta mil kilómetros. Naturalmente no se recorre con el mismo gasto, con el mismo carbon veintitres millones setecientos ochenta mil kilómetros que nueve millones setecientos mil.

El honorable Senador ha hecho muchas otras observaciones de carácter técnico cuya contestación o refutación en detalle cansaría al Senado. Por lo demás, no creo que esta Cámara sea un cuerpo técnico que pueda discutir o considerar detalladamente los problemas de una Empresa ferroviaria; los señores Senadores no están preparados para entrar en un estudio de esta naturaleza en sesiones de unas pocas horas; estas son materias que hai que estudiar muy de cerca i detenidamente.

El honorable Senador ha dicho que los gastos de la Empresa en el año 1915 han sido iguales, con pequeñas diferencias, a los del año 1914. Tengo a la mano un cuadro comparativo de los gastos de los Ferrocarriles del Estado en los diez primeros meses de los años 1914 i 1915. El honorable Senador analizó solamente los gastos del primer semestre de esos años i agregó que los del segundo semestre podían arrojar diferencia. Poco despues analizó Su Señoría los gastos del mes de octubre de uno i otro año i encontró que no estaban conformes con los del primer semestre, lo que llevó ciertas dudas al ánimo del honorable Senador.

Tengo aquí las cifras de los gastos de la Empresa en los diez primeros meses de los años 1914 i 1915. En el primero de esos años ascendieron a sesenta i cuatro millones novecientos sesenta i dos mil novecientos cuarenta i dos pesos cincuenta i tres centavos, i en el segundo, para el mismo número de toneladas-kilómetros, alcanzaron a cincuenta i tres mi-

lones trescientos sesenta i un mil doscientos setenta i nueve pesos sesenta i cinco centavos, lo que significa una diferencia de once millones i pico de pesos. Hai que agregar a esto que en la suma de sesenta i cinco millones de pesos, en números redondos, que se gastó en 1914, está comprendida la cantidad de veintisiete millones de pesos efectuados por el cambio que corresponden a gastos hechos en adquisición de carbon i materiales; de manera que, si tomamos como base para el año 1914 el mismo promedio de cambio que para 1915, que fué de 8.09 peniques, tendríamos que convertir para aquel año la suma de veintisiete millones de pesos en treinta millones ciento ochenta i dos mil.

De manera que, a igual cambio, en 1914 habríamos gastado sesenta i siete millones novecientos veintitres mil pesos i en 1915 cincuenta i siete millones.

No puedo entrar en apreciaciones sobre el resultado final i definitivo del año 1915, hasta tanto se tenga confeccionado el balance de la Empresa, para ver si hai que aumentar algunos gastos o nó, si se han hecho los gastos de conservación de las líneas o no se han hecho, etc. De manera que no es este un dato definitivo; pero creo i casi puedo asegurarlo que la conservación de la vía, del material de equipo, etc., está hecho en mejores condiciones que lo que se hacía en años anteriores; que, lejos de haber un retroceso en esta materia, hai un avance, sin que pueda fijar en definitiva que el resultado deja tantos o cuantos millones de utilidad.

El señor Senador ha dicho que los gastos son los mismos, que hai equipo destruido. Ha hecho cálculos sobre los gastos de carbon por tonelada-kilómetro en los ferrocarriles argentinos i chilenos i ha declarado, por fin, que no hemos avanzado en ese terreno.

A este respecto yo voi a dar algunos datos.

Tengo a la mano la estadística de la Empresa i aquí aparece el consumo de carbon por tonelada-kilómetro durante los años de 1913, 1914 i 1915.

En 1913 el consumo fué de 51.9 por tonelada útil; en 1914, 51, i 1915, 44.3. Este último consumo corresponde a los diez meses transcurridos hasta el 1.º de noviembre.

¿Se debe esto a que ha habido ménos trenes? Desde luego nada tiene que ver esto con el número de trenes, porque se trata de toneladas de peso útil.

Pero debemos tomar en cuenta que la calidad de carbon que la Empresa recibe hoy es mejor que la que recibía ántes, porque la Empresa ha exigido a sus proveedores mas cuida-

do en la calidad del carbon, i a este respecto voi a dar al Senado una información que va a sorprender un poco.

Era natural que los proveedores de carbon, conociendo los móviles que guiaban al Consejo de Administración i la poca probabilidad que habria de influir en su condescendencia para recibir carbon de mala clase, se empeñaran en 1914 en entregar un carbon de mejor calidad.

El año 12 la Empresa estableció multas para el carbon que no fuera de buena calidad, pero ni en ese año ni en 1913 éstas fueron aplicadas.

Pero ya en 1914 se cobraron multas por la suma de un millón ciento siete mil cuatrocientos cuarenta pesos cuarenta i seis centavos.

Esto significa que ahora hai mas cuidado, mas severidad en la Empresa, lo que traerá por consecuencia una economía de importancia.

El señor Senador ha estudiado en seguida los gastos de la vía, los supone exajeradísimos i vuelve a compararlos con los de las líneas argentinas, con las que naturalmente existen grandes diferencias tanto en la tracción como en la vía.

La conservación de la vía en Chile es mucho mas cara porque tiene que ser toda lastreada, tiene puentes, obras de arte, curvas, etc., que exigen un mayor gasto de conservación. El error en que ha incurrido el señor Senador por Santiago queda demostrado con las propias comparaciones hechas por Su Señoría. Primero nos comparó los ferrocarriles de la República Argentina con los de Chile, i luego estableció comparaciones entre las distintas secciones de los ferrocarriles chilenos, i demostró que mientras en una sección chilena se hacía el servicio con un gasto, en la otra se hacía el mismo servicio con un costo muy superior. Ahora, si consideramos que todos nuestros ferrocarriles están bajo una misma dirección jeneral, las diferencias de sección a sección se deben justamente a que no se puede hacer el servicio en cada una de ellas con igual suma de dinero. No es de suponer que la primera sección de nuestros ferrocarriles esté en manos mas aptas, competentes i espertas que las otras, i sin embargo, se ha hecho allí el servicio con un costo equivalente a cuatro veces el de otra sección.

¿Qué significa esto? Que la estadística debe estar en relacion con la línea de que se trata, que debe tener una base equivalente.

No sostengo con esto que el costo de conservación de nuestras vías sea económico, pero de ahí al absurdo a que nos llevaria una com-

paracion de nuestras vias con las argentinas, hai una enorme distancia.

En lo que se refiere al costo de conservacion de la via, tiene que haber grandes diferencias entre los ferrocarrils argentinos i los de Chile, i para demostrarlo basta anotar ciertos detalles que pueden ilustrar al Senado.

En la línea del oeste argentino hai mil seiscientos noventa i tres metros de puentes; en las líneas chilenas hai veinticuatro mil cuatrocientos treinta i cinco metros. Los puentes tienen que ser conservados, pintados, reparados, tener sus durmientes cambiados oportunamente, etc., detalles todos que hacen que la conservacion de un kilómetro de puente sea muy superior al costo de conservacion de un kilómetro de via.

El honorable Senador decía, refiriéndose a la línea de Santiago a Valparaiso, que el costo de conservacion de esta línea no debia ser muy elevado pues se trataba de una línea muy bien construida, lo que quedaba demostrado con el hecho de que correras por ella tantos trenes i tan rápidos como los expresos, i trenes especiales, sin que por esto se produjeran accidentes.

Precisamente, no hai accidentes, porque los gastos de conservacion son grandes: la via tiene los rieles aperrados, está lastreada con casote especial, i exige muchas otras precauciones, que no son necesarias en las demas secciones. En cuanto a los ferrocarriles argentinos hai parte que no tienen si quiera lastre, o el lastre que usan es la simple tierra.

Debo ahora recordar algo que me parece que es un olvido del honorable Senador por Santiago. Cuando Su Señoría fué miembro del Consejo de Administracion, hizo algunas observaciones sobre lo excesivo que eran, a su juicio, los gastos de conservacion de la via. El jefe del servicio de entóncas dió una respuesta a estas observaciones, a mi juicio, poco discreta, porque fué publicada en los diarios, es decir, en una forma que no era natural hacer. El señor Senador ha citado las palabras de ese jefe en su reciente discurso, i ha dicho que el jefe del servicio se desentendía de las responsabilidades que le cabian en la conservacion de la via, alegando que los gastos eran hechos por la administracion de la Empresa. El criterio del jefe de aquel tiempo no fué aceptado por el Consejo, lo sabe el señor Senador, i tanto es así que pocos dias despues de producido el incidente a que me vengo refiriendo, el jefe aludido fué cambiado por otra persona, cuyo criterio estaba mas de acuerdo

con las ideas del Consejo.

cordar el incidente, no hizo mencion de lo ocurrido con posterioridad, lo que deja la impresion de que el criterio de aquel jefe de seccion es el criterio de la Empresa, cuando en verdad no es así, i hoy hai un nuevo jefe que procede justamente con el criterio del señor Senador por Santiago, que en esta materia es el de la Empresa.

El señor Senador ha examinado la situación económica de la administracion actual, i aun cuando reconoce que hai una diferencia apreciable en favor de las entradas, ha dicho: esto parece, a primera vista, una mejoría en la situación de la Empresa; pero no es así, como lo voi a demostrar con las razones que mas tarde espondré. Yo me he quedado esperando estas razones, pero no las he oido. Su Señoría hizo tan solo una alusion a lo ocurrido en el mes de octubre, i dijo que las cosas llevaban viso de seguir en forma análoga. Por lo demas, no he encontrado nada en su discurso que correspondiera a probar la afirmacion que habia hecho.

He querido ser breve en mis observaciones i por eso no he seguido al honorable Senador por Santiago en los detalles relativos a la reparacion o conservacion del equipo, i otros de carácter técnico. Creo que nada ganariamos con entrar en estos detalles. Se trata hoy de aprobar un presupuesto para la Empresa de los Ferrocarriles, i el Honorable Senado sabrá si lo aprueba o nó, segun sea la confianza que tenga en la actual direccion. Pero, constituir al Honorable Senado en consejero de la Empresa, me parece que no es un buen sistema, porque no llegaremos con ello a ningun resultado práctico.

Ha estudiado tambien el honorable Senador las tarifas, i ha dicho a este respecto: cierto es que la lei de reorganizacion ha obligado a la Empresa a hacer los gastos con las entradas, i que lo autorizó, en consecuencia, para elevar las tarifas hasta equilibrar el presupuesto ordinario del servicio; pero, tambien es el espíritu de la lei, aun cuando no se dijo expresamente, que la nueva administracion haga, ante todo, las economías que sean posibles, i que solo despues éntre a alzar las tarifas. Este criterio del honorable Senador es un poco curioso. La lei escrita es muy clara, porque deja establecido, sin lugar a duda, que la Empresa no recibirá un solo centavo de subvencion, i que, para atender sus gastos, debe subir las tarifas.

Los diecisiete millones de pesos que vinieron a saldar su presupuesto en 1914 no iban a llegar en 1915, de manera que era forzoso este año hacer los gastos con las entradas.

Consejo estudio entónces con el mayor interés el presupuesto a fin de hacer todas las economías posibles, i las hizo efectivamente, pero a pesar de todo quedan vación que llenar, porque no había maestranzas, ni carros lastreros, ni carboneros, ni doble vía, i no teníamos esperanzas de obtener el dinero que se nos había ofrecido para hacer estas obras e instalaciones. Mientras tanto los gastos no se podían reducir sino en pequeña proporción. ¿Qué hacer entónces? Hubo de hacerse un estudio a fin de modificar las tarifas en forma que permitieran hacer los gastos del servicio.

El honorable Senador ha dicho que estas nuevas tarifas fueron inconsultas, que el alza fué excesiva, a tal punto que han causado considerable perjuicio a las industrias nacionales i a todos los negocios del país. Realmente, cuando yo oía al honorable Senador decir esto, me preparaba para escuchar datos estadísticos o las pruebas de esas afirmaciones desfavorables respecto de los procedimientos de la Empresa; pero no las dió el honorable Senador.

Ha manifestado Su Señoría que las tarifas de pasajeros fueron aumentadas en un veinte por ciento. Pues bien, a pesar de ese aumento han quedado siempre inferiores en un veinte por ciento a las tarifas de los ferrocarriles argentinos a que ha aludido el honorable Senador. No puede considerarse entónces que sea una alza extraordinaria.

El honorable Senador estudió las entradas obtenidas por el transporte de pasajeros en los meses de setiembre i octubre, si no me equivoco, del año que acaba de terminar, i llegó a la conclusion de que había un treinta i nueve por ciento de menor transporte de pasajeros que en los mismos meses del año 1914, lo que naturalmente alarmó a Su Señoría. Esto significa, en concepto del honorable Senador, que las nuevas tarifas son prohibitivas, que no van a producir mayores entradas sino que van a matar el tráfico.

Pero yo he podido examinar algunos cuadros en que aparecen datos respecto de lo que ocurría con las antiguas tarifas, en los meses de setiembre i octubre de 1914. Según estos cuadros en setiembre de 1913 se transportaron por los ferrocarriles un millón doscientos sesenta i cuatro pasajeros, i en setiembre de 1914, estando en vigencia las mismas tarifas, se transportaron novecientos cincuenta i seis mil. De manera que, sin aumentar las tarifas, el tráfico de pasajeros había disminuido de un año a otro en un veinte por ciento. ¿No habría otra causa que influyera en la disminución del tráfico de pasajeros? Yo creo que

sí. En efecto, en el segundo semestre de 1914 los negocios se resentieron considerablemente con motivo de la guerra europea, i es esplicable entónces que el público viajara ménos.

Después el Consejo de los Ferrocarriles ha estudiado con la mayor prolijidad todo lo que se relaciona con los ferrocarriles, i uno de los primeros puntos que estudió fué el relativo a los gastos i a las entradas que producía cada tren. Ese estudio demostró que el veinticinco por ciento de los trenes, no solo no se costeara, sino que dejaba pérdidas. Naturalmente el Consejo suprimió todos esos trenes i dejó simplemente aquellos que eran indispensables, aunque algunos de ellos no se costearan. A la Empresa de los Ferrocarriles le pasa lo que al servicio de telégrafos i correos, que tiene que mantener muchas oficinas aunque dejen pérdidas por prese han instalado para que presten servicio, i no pueden abandonarse. Pero si un tren no se costea es porque el público no lo necesita, i naturalmente debe suprimirse por regla jeneral.

Yo creo que el número de pasajeros transportados por los ferrocarriles ha estado siempre en relación bastante aproximada con el número de trenes en servicio, algunos de los cuales, por cierto, fueron suprimidos cuando se vió que el público no los ocupaba.

Como es natural, cuando se alzaron las tarifas el tráfico de pasajeros disminuyó mas aun, porque siendo mas caros los pasajes forzosamente debe viajar menor número de personas.

Respecto de la carga no ha pasado lo mismo. Las tarifas para la carga fueron aumentadas para producir un veinticinco por ciento de mayor entrada. Cuando se elaboró el presupuesto actual, la Empresa consideró muy atentamente la situación jeneral del país.

El señor Senador por Santiago decía que la Empresa de los Ferrocarriles jamás había comunicado al Gobierno este notable descenso en el tráfico que daría a la Empresa un resultado económico desfavorable.

Pero, señor, si todo esto lo hizo saber con anticipacion, i tanto es así, que hizo su presupuesto para el año 1914, calculando seiscientos millones de toneladas-kilómetro de acarreo, porque veía que el poder de riqueza del país había disminuido, que estaba seriamente afectado por la situación jeneral. I lo comunicó no solamente al Gobierno, por medio del Ministro de Industria que trajo el presupuesto a la Cámara, sino que se dejó así establecido en el presupuesto que se discutió en la Comision Mista i después en el Senado i en la Cámara de Diputados.

Fuimos pesimistas en el cálculo de seiscientos millones de toneladas-kilómetro de acarreo; creímos que la enfermedad era mas profunda de lo que ha resultado, i ahora tenemos la satisfacción de asegurar que el resultado de los trasportes está probando que las tarifas no son prohibitivas. En los pasajeros, en que depende de su voluntad viajar o nó, la restricción se ha hecho notar; pero en la carga no ha habido variación. El trasporte en 1914 i en 1915 ha sido de setecientos veinte millones en el primer año i de setecientos doce millones en el año actual hasta el 1.º de noviembre.

Pero analizando mas de cerca estas tarifas, el señor Senador nos dijo que, en realidad, la tarifa de las largas distancias no habia sido tan gravada como la de las pequeñas distancias, i que era tan atrozmente alta esta última, que el público estaba tomando los antiguos medios de comunicacion que habíamos vuelto a los antiguos tiempos de las carretas i de las mulas, las cuales estaban haciendo sería competencia a nuestros ferrocarriles.

El Consejo se ha ocupado desde el primer momento de esta situacion, porque ha tenido que ir tomando el pulso para evitar un desacierto económico a la Empresa, en cuyo desarrollo está empeñado e interesado el Consejo tanto como el Senado, puesto que hai allí funcionarios que pertenecen a esta Cámara i hombres patriotas que están obligados a estudiar estas cosas con criterio nacional muy amplio.

El Consejo pidió a la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles un estudio sobre la influencia de las nuevas tarifas sobre los acarreos a corta distancia i recibió del Director Jeneral el informe que voi a leer:

«Ese honorable Consejo pidió a esta Direccion Jeneral que investigara si las tarifas que empezaron a rejir el 10 de noviembre de 1914 habian tenido influencia en la modificacion de los recorridos de la carga que se transporta i principalmente si ellas habian tenido por resultado una restricción en las expediciones a pequeñas distancias. Esta última pregunta tenia especial importancia, pues se temia que se hubiese experimentado un desplazamiento de estos trasportes i que en vez de seguir efectuándose por ferrocarril se hubiesen realizado por otro medio de comunicacion.

Esta Direccion Jeneral tenia dos procedimientos para llevar a cabo esta investigacion:

1.º Observaciones encaminadas a precisar aisladamente el desplazamiento de los trasportes a pequeñas distancias, i

2.º Estudio de los datos estadísticos.

PRIMER PROCEDIMIENTO

Descansa, como se ha dicho, en la observacion directa de los hechos i está encaminado esclusivamente a revelar un desplazamiento en los trasportes a pequeñas distancias, pues él no permite establecer resultados de otro órden.»

Este es el mismo sistema que ha seguido el honorable Senador por Santiago i muchos de los que han estudiado el asunto *prima facie* i que han creido que ya el público no ocupaba los ferrocarriles para el trasporte de sus mercaderías

«Para esto se inquirió en las estaciones mismas si se habia notado un fenómeno de esta índole. Las contestaciones estuvieron todas de acuerdo en establecer que la transición de un régimen de tarifas a otro se habia producido sin manifestaciones de este jénero.

Aun cuando este procedimiento no es probatorio, por descansar en meras apreciaciones personales, esta Direccion Jeneral ha creido necesario darlo a conocer al honorable Consejo por constituir, en primer lugar, un procedimiento de investigacion, i en segundo lugar, porque la aparicion del fenómeno de desplazamiento del trasporte de carga a pequeña distancia no habria pasado desapercibido a la observacion del personal de la Empresa si hubiese revestido cierta importancia.

SEGUNDO PROCEDIMIENTO

La Empresa dispone de los siguientes datos estadísticos, respecto al tráfico de carga de diversas distancias:

1.º	Toneladas movilizadas entre	1 i	20 kl.
2.º	Id.	id.	id. 21 i 50 »
3.º	Id.	id.	id. 51 i 100 »
4.º	Id.	id.	id. 101 i 200 »
5.º	Id.	id.	id. 201 i 300 »
6.º	Id.	id.	id. 301 i 500 »
7.º	Id.	id.	id. 500 i mas.

La Empresa posee estos datos mes a mes para los años 1911, 12 i 13. Los datos del año 1914 no han sido obtenidos porque hubo que sacrificar la obtencion de ellos ante la necesidad de poner al día la estadística jeneral, que contaba con mas de quince meses de atraso.

Para el año 1915 se posee el primer cuatrimestre, período que permite establecer alguna comparacion con los años anteriores i cuya obtencion postergó hasta ahora la contestacion

de la nota de ese Honorable Consejo. La comparación directa de los datos del tonelaje movilizado entre distancias determinadas no permite establecer conclusiones claras por cuanto ellos varían, aumentando o disminuyendo en valor absoluto, independientemente del tráfico total correspondiente a esas distancias.»

Segun esto, la Empresa no puede decir si el tráfico ha disminuido o nó por el hecho que se transporte en 1914 cien mil toneladas entre uno i veinte kilómetros i setenta i cinco mil toneladas en el año 1915; para esto necesita saber las toneladas totales en los años 1914 i 1915.

Dice en seguida el informe:

«Debió entónces recurrirse al estudio del tonelaje movilizado entre distancias determinadas reducido a una unidad comun, que es en este caso la totalidad del tráfico mensual i del cuatrimestre, es decir, se establecieron las relaciones existentes entre los tráficos habidos para distancias comprendidas entre uno i veinte kilómetros, veintiuno i cincuenta kilómetros, cincuenta i uno i cien kilómetros, doscientos uno i trescientos kilómetros, trescientos uno i quinientos kilómetros i quinientos kilómetros i mas allá i el tráfico total del mes correspondiente. De esta manera se han formado los diagramas contenidos en el cuadro I, «Relacion en por ciento de la carga movilizada mensualmente, entre distancias determinadas, i la totalidad de la carga movilizada en el mes correspondiente.»

El señor **Charme** (Presidente).—Como ha llegado la hora, quedará Su Señoría con la palabra.

Se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Presupuesto de los ferrocarriles

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

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

El señor **Correa**—Del informe que he leído pasado por la Direccion Jeneral al Consejo, referente a la influencia que han tenido las tarifas sobre el transporte de carga en las distintas distancias, sobre todo en las pequeñas, que son las que principalmente quedan afectadas por el alza, se desprende que, en realidad, no ha habido desplazamiento de transporte. El número de toneladas de peso

útil que la Empresa ha trasportado durante el año 1915, es casi igual al del año 1914.

Sin embargo, hai un fenómeno curioso i que ha pasado inadvertido, a mi juicio, para el señor Senador por Santiago. En las distintas distancias estudiadas por la Direccion Jeneral se nota que ha habido aumento, salvo en la primera, que ha tenido un pequeño descenso.

Este pequeño descenso se hace mucho mayor en la distancia de ciento uno a doscientos kilómetros; en esta distancia se ha producido una baja de cerca de cinco por ciento con relacion a la carga total.

Era necesario buscar la esplicacion de este fenómeno. No podian ser las tarifas, porque lo mismo afectaban la carga en esta distancia que en las otras.

Habia que buscar la causa en otra parte.

Supongo que la situacion económica actual del país, ahora que ha disminuido la importacion, ha debido traducirse en alguna forma en el transporte por los ferrocarriles; por eso, como un antecedente he estudiado la cantidad de carga remitida a Santiago por las estaciones de Valparaiso; i he visto que el comercio de Valparaiso ha pasado muerto durante el año 1915; salvo los últimos meses, en que ha habido un pequeño resurgimiento, en el resto del año hai una paralización casi completa. Algo ha significado esto para los Ferrocarriles. Así lo comprueban los datos que tengo a la mano.

Voi a leer al Honorable Senado un cuadro que demuestra lo que estoy afirmando.

Carga despachada en toneladas por las estaciones que se indican i durante los años de 1911, 1912, 1913, 1914 i durante los diez primeros meses de 1915:

	1911	1912	1913	1914	Diez primeros meses de 1915
Puerto.....	26,315	36,297	22,859	11,461	4,264
Baron.....	376,424	379,864	410,968	178,415	89,419
Bella-Vista	311,530	343,528	343,935	335,654	195,434
Valparaiso.	713,769	754,689	777,762	525,530	289,117

Como se ve por el cuadro a que acabo de dar lectura, durante el año de 1914, en que se hicieron sentir los efectos de la crisis económica por que atravesaba ya el país antes de la guerra europea i la producida por la guerra misma, bajó el transporte de carga entre Valparaiso i Santiago a quinientas veinticinco mil toneladas, o sea doscientas cincuenta mil toneladas ménos que en el año de 1913.

En los meses trascurridos hasta el 1.º de noviembre de 1915, se trasportaron solamente doscientas ochenta i nueve mil toneladas; agre-

gando lo que se presume haya de trasportarse en los meses de noviembre i diciembre tenemos para 1915 trescientas treinta i siete mil toneladas, es decir, cuatrocientas cuarenta mil toneladas ménos que en 1913.

Esto es debido a la crisis, esto es debido al estado económico i financiero del país, i esto fué previsto por la Empresa, como ya lo manifesté.

La Aduana está completamente de acuerdo en esto con la estadística de los ferrocarriles. Naturalmente que lo mismo que ha pasado en Valparaiso ha debido pasar en Talcahuano, Coronel i, en jeneral, en todos los puertos de la República en lo relativo a la importacion de mercaderías i su transporte por los ferrocarriles

Se ha afirmado, por último, señor Presidente, que estas tarifas de los ferrocarriles son inconsultas, mal estudiadas, i, casi como burla, se ha agregado que son científicas. Lo que nosotros necesitamos, se ha dicho, no son tarifas científicas sino económicas, que tengan aplicacion práctica en las industrias.

Yo observaré que la ciencia mas exacta que conocemos es la ciencia de las matemáticas. Por consiguiente, si hubiéramos querido hacer tarifas científicas, lo mas fácil habria sido decir: se necesita un veinticinco por ciento mas de entradas; luego se suben un veinticinco por ciento las tarifas; pero, precisamente la Empresa no ha querido hacer tarifas científicas sino industriales, i ha tomado en cuenta todos los factores de la producción para hacer tarifas proporcionales i el resultado ha sido perfectamente conforme con los actos: las entradas de los ferrocarriles, deducido el aumento por el premio del oro, han subido por tonelada útil en el veinticinco por ciento que se calculó.

Digo mas; se calculó el veinticinco por ciento, suponiendo que en 1915 tendria el oro un recargo de diez por ciento. En realidad, en este año i a fines de 1914 el cambio bajó tanto que la Empresa debia recibir mayores entradas en moneda corriente. Pero ¿que hizo entónces la Empresa, de acuerdo con el Gobierno? Escojió ciertos artículos de transporte, aquellos que habian recibido mas gravámenes o que estaban mas hondamente afectados por la situacion económica jeneral del país, i les concedió una rebaja de veinticinco por ciento en los fletes. Así lo hizo con las maderas, por ejemplo, i con el pasto aprensado, industrias que se encontraban en una situacion difícil. Tambien se rebajó el flete para las papas. Por este medio la Empresa devolvió al público los cuatro o cinco millones de pesos que debia tener en exceso so-

bre los cálculos hechos por ella misma sobre la base del premio del oro.

El público productor i consumidor recibian así un beneficio.

Repito que el Consejo de los Ferrocarriles es un cuerpo que mira no solo por los intereses de la Empresa sino tambien por el interes del país, tratando de armonizarlo en lo posible con sus propios intereses.

He prometido ser breve en el desarrollo de mis observaciones; por eso no he querido entrar en detalles minuciosos, ni citar cifras, ni hacer cálculos aritméticos, como lo hizo el honorable Senador por Santiago. Creo que el Senado no recibiria con complacencia, una vez mas, estudios prolijos i fatigosos, que, por lo demas, no le son propios.

Quiero terminar acojiéndome, en todas sus partes, a las observaciones i conclusiones a que arribó el señor Senador por Aconcagua. Su Señoría ha indicado que se agreguen a la lei de presupuestos de ferrocarriles dos artículos para renovar la autorizacion que tuvo la Empresa durante los dos primeros meses de su organizacion, para gratificar al personal que considerare innecesario mantener en el servicio; agregando Su Señoría una gratificacion para los empleados a jornal, que no estaba contemplada en la lei primitiva, que me parece de mucha utilidad i que acepto con todo gusto.

Creo haber terminado mis observaciones i dejo la palabra.

El señor **Alessandri** (don José Pedro).— He oido con gran atencion las observaciones que se han estado formulando acerca del presupuesto que rejirá en el presente año en los ferrocarriles del Estado.

Comenzaré por manifestar que al hacer uso de la palabra no me mueve ningun interes especial o partidarista ni, mucho menos, el deseo de ocasionar alguna molestia a los señores miembros del Consejo de esa Empresa, pues me es mui grato reconocer que la labor de esos caballeros ha sido insuperable. Pero, despues de las observaciones que han formulado los señores Senadores por Santiago, Aconcagua i Maule, cabe preguntar por qué el Senado ha tenido que perder tanto tiempo i entrar en tantos detalles sobre el particular, siendo de notar que los datos espuestos en una sesion han sido contradichos en otra.

A mi juicio, eso se debe a que la Memoria de la Empresa, los cuadros i todas las esplicaciones que da la misma pecan por su base.

Se ha dicho en esta Sala que no es posible hacer comparaciones entre las entradas, los gastos i las condiciones del servicio de los fe-

ferrocarriles argentinos i chilenos, por cuanto aquéllos recorren una pampa completamente pareja, salvo extensiones limitadísimas en donde hai pequeñas gradientes, que jamas igualan a las que existen en la línea de Santiago a Valparaíso.

Esto es efectivo, pero ¿a qué se debe que no se pueda hacer esa comparación? Sencillamente a que el Consejo de los Ferrocarriles de Chile no se ha preocupado de tener cuadros en que aparezca el largo virtual de las líneas. Si esto se hubiera hecho, nos habríamos evitado la larga discusión que ha tenido lugar en el Senado para justificar o impugnar el alza de las tarifas. Esto es lo que se hace cuando se estudia una línea nueva; i con un estudio semejante se habría podido llevar el convencimiento, no solamente al Senado, sino que también al país, de que hai necesidad imperiosa de alzar las tarifas.

No es posible que una línea que tiene curvas de doscientos metros se pueda servir con el mismo costo que otra que las tiene de seis cientos, ni ménos como una que las tiene de cien o ciento cincuenta metros.

Asimismo, un ferrocarril que va a nivel no puede ser comparado con otro que tenga dos, dos i medio o tres por ciento de gradiente. En consecuencia, señor Presidente, debiera el Consejo pedir a la Dirección Jeneral de los Ferrocarriles del Estado que no se limitara a formar los cuadros incompletos que hace algun escribiente subalterno, sino mandarlos hacer como se forman en todas partes del mundo, reduciendo las gradientes i curvas a la línea horizontal.

Ocurre a veces, que un ferrocarril que tiene dos mil kilómetros puede llegar a ser mucho mas dispendioso que otro que tenga un recorrido de tres o cuatro mil.

Una tarifa de un peso, por ejemplo, seria justificada en el primero, i una de cincuenta centavos, talvez no lo seria en el segundo.

El señor **Claro Solar**.—Creo que están hechas las tarifas de acuerdo con el largo virtual.

El señor **Alessandri** (don José Pedro).—Si estuvieran hechas tal como lo manifiesta el honorable señor Claro Solar, quedarían con fuerza inconvencible las observaciones formuladas por el honorable Senador por Santiago, señor Valdes Vergara, pero desgraciadamente no sucede así.

Se han hecho, igualmente, observaciones acerca del empleo de la leña como combustible en los ferrocarriles de la República Argentina; i, efectivamente, todos los que hemos viajado en ellos hemos visto diversas seccio-

nes de esas líneas en las que se usa la leña para caldear las locomotoras. En Chile no habria razon alguna para no emplearla. I ya se han hecho varios ensayos; pero ha habido dificultades para emplearla por parte del personal, pues es mucho mas difícil i se necesita mayor competencia profesional para manejar una locomotora caldeada con este combustible que cuando se emplea el carbon.

De todas maneras, creo que seria conveniente que estudie el Consejo este tópico. En la actualidad se queman grandes cantidades de bosques para utilizar los terrenos en siembras de trigo, por ejemplo; de modo que la Empresa, al emplear algunos millones de toneladas de leña, que es un combustible muy barato, no haria sino facilitar el aprovechamiento de muchas hectáreas de terrenos, en gran parte fiscales, en beneficio de la agricultura.

En cuanto al consumo del carbon, la Empresa aplica multas a los proveedores que no lo entregan en las condiciones estipuladas. A mi juicio, la Empresa no deberia recibir el combustible en malas condiciones. Es preferible no recibir el combustible de mala clase que castigarlo con multas.

El señor **Correa**.—Las multas que cobra la Empresa están perfectamente justificadas; estas multas se aplican solo hasta cierto limite; pasado cierto grado de impureza, el carbon no se recibe.

El señor **Alessandri** (don José Pedro).—¿Cree Su Señoría que no seria conveniente establecer una norma jeneral para recibir carbon solo de buena calidad?

El señor **Correa**.—No seria posible rechazar un carbon que no importa perjuicio para la Empresa.

El señor **Alessandri** (don José Pedro).—Pero Su Señoría nos ha manifestado que hai un millon de pesos por multas.

¿A cuánto por ciento asciende el castigo que se da al carbon?

El señor **Correa**.—Ha llegado hasta el 15 por ciento, señor Senador.

El señor **Alessandri** (don José Pedro).—Debo hacer presente que en esta cuestion de las impurezas del carbon hai que tomar en cuenta la gradiente i las condiciones en que trabajan las locomotoras. Una impureza puede ser soportada a cero gradiente; pero puede llegar a constituir un inconveniente muy grave en recorridos como el del Tabon. Hai carbones de esos que en ningun país del mundo podrian ser aceptados para gradientes como las de Chile.

El señor **Correa**.—Hasta hace muy poco tiempo la Empresa se vió obligada a adquirir

carbon inglés o de Australia para las gradientes muy pronunciadas, tales como la del Tabón. Pero tanto las medidas de fiscalización como las exigencias que se han formulado ante las compañías chilenas productoras de carbon, han obligado en cierto modo a estas empresas a mejorar la calidad del artículo, i lo han hecho en forma tal que hoy no se necesita comprar carbon extranjero. Actualmente las máquinas son servidas con carbon nacional i con muy buen resultado.

El señor **Alessandri** (don José Pedro).— Otro de los inconvenientes graves de que adolece el servicio de los ferrocarriles, es la diversidad de locomotoras; unas son adaptables a ciertas gradientes i otras no lo son, lo que ocasiona inconvenientes en el servicio.

Yo no querría entrar en detalles haciendo comparación de las líneas férreas chilenas con las de otros países, sobre todo cuando unas i otras no se encuentran en condiciones para equipararlas. Me parece, sí, que si se hicieran estudios de los largos virtuales se podría saber fácilmente cuáles serían las tarifas que se podrían cobrar. Entre tanto, hoy solo se forman tarifas al tanteo, por decirlo así, con el único propósito de equilibrar los gastos con las entradas de la Empresa.

El honorable Senador de Talca ha manifestado que se ha hecho un estudio comparativo de los gastos de transporte de carbon en un viaje de Santiago a San Antonio i de Santiago a Valparaíso, resultando una diferencia enorme en contra de esta última línea.

Yo le puedo asegurar a Su Señoría que todo eso fué inútil, porque si se hubiera tenido el largo virtual, se habría obtenido inmediatamente el dato con una aproximación no superior al cinco por ciento.

Cuando se va a construir un ferrocarril, hai que estudiar no solo lo que importará la obra, sino también cuáles son las condiciones de tráfico de esa línea, i este estudio comparativo ahorrará muchos millones. Por esta falta de estudio hemos incurrido aquí en muchas ocasiones en errores graves, que están pagando ya las jeneraciones actuales i que tendrán que pagar también las futuras; no salvaremos esa situación mientras no nos resolvamos al sacrificio de hacer cambios de trazados.

El señor **Wagner**.—El longitudinal tiene que rehacerse por deficiencias en los estudios.

El señor **Alessandri** (don José Pedro).— Efectivamente, señor Senador.

Chile necesita ferrocarriles baratos, con tarifas que no sean tan subidas, i, al mismo tiempo, que no exijan gastos muy cuantiosos en su conservación. Esta es una de las gran-

des dificultades que el Consejo ha tratado de resolver; pero para eso debe empezar por hacer este estudio preliminar a que me he referido, que es la base para establecer las tarifas. Yo no hago cargo ninguno al Consejo, pues he reconocido el patriotismo de cada uno de sus miembros i sé que ocupan muchas horas de su tiempo en estudiar los asuntos sometidos a su consideración; pero creo que sería base principal para obtener un resultado satisfactorio en la explotación de los ferrocarriles, que se estudiara esta cuestión en la forma que he indicado. Que se concluya la costumbre que hai de que el primer jefe le manda una cosa al segundo jefe, éste le trasmite la orden a otro, i así sucesivamente; de manera que estos estudios, en gran parte, no son el resultado de la experiencia i del trabajo, sino que son obra de empleados que no tienen la preparación suficiente.

Se ha hecho presente también en esta Sala, que las tarifas se han aplicado en una forma que no está en absoluto dentro del concepto de la ley; i aun se ha insinuado la conveniencia de que el señor Ministro del ramo,—desgraciadamente no lo hai ahora,—hubiera estudiado este asunto de encuadrar estas tarifas dentro del precepto legal.

No quiero cansar la atención del Senado; he hecho estas breves observaciones solo para demostrar la conveniencia de aplazar el estudio del presupuesto de los ferrocarriles hasta oír la opinión del señor Ministro. Yo no creo que la espera de tres o cuatro días signifique un perjuicio para la Empresa, desde el momento en que está autorizada por la ley para aplicar el presupuesto del año anterior.

Hago indicación pues, para que se aplaze la discusión de este proyecto hasta oír al señor Ministro.

El señor **Charme** (Presidente).—En discusión la indicación del honorable Senador por Aconcagua, conjuntamente con el proyecto.

El señor **Besa**.—Yo creo que no hai ventaja ninguna en aplazar la discusión de este presupuesto, porque ya está bastante ilustrada la opinión del Senado a este respecto con las diversas observaciones hechas por los distinguidos oradores que han hecho uso de la palabra.

Los Ministros que vengan no podrán darnos ninguna luz sobre el particular, pues necesitarán algún tiempo para estudiar una materia tan compleja como ésta i para darnos una opinión sobre ella.

Creo que el honorable Senador por Aconcagua estará de acuerdo conmigo en la ninguna

conveniencia que hai en esperar la presencia del señor Ministro.

El señor **Claro Solar**.—Yo uniría mis ruegos a los del honorable Senador por Maule para pedir a mi distinguido colega de Senaturía que no insista en su indicacion de aplazamiento, que funda Su Señoría en la necesidad de que el señor Ministro dé esplicaciones i datos sobre las tarifas.

En realidad, señor Presidente, esta cuestion de las tarifas, como he tenido el honor de manifestarlo, no es una materia que se pueda resolver sobre tabla por la Cámara, es una cuestion que requiere estudio, i que corresponde resolver a la administracion misma de los ferrocarriles.

Por eso señor Presidente, no me atreví a proponer nada en orden a la^s tarifas.

Me parece que habiendo exijido la lei a la Empresa que forme tarifas a oro, que serian tarifas iniciales de la reorganizacion, i con arreglo a las cuales debe haber lo necesario para los gastos, no seria posible subordinar la aprobacion del presupuesto a modificaciones en las tarifas.

Debo decir francamente que yo me habria inclinado a una disposicion lejislativa que diera una nueva autorizacion jeneral a la Empresa de los Ferrocarriles para hacer una revision completa de las tarifas, que fueran iniciales para la aplicacion del artículo 54 de la lei en orden a las alteraciones venideras. La Empresa, con la práctica adquirida, podría de esta manera de un solo golpe normalizar el servicio; pero temo alterar la marcha de la Empresa. Hai que fijarse que se le dió autonomía, encargándosele que evite los déficit, i no es posible estar modificando la lei porque al fin vendria ésta al suelo, la administracion autónoma de los ferrocarriles haria crisis i tendríamos entónces que buscar otra salida que no podría ser otra que la enajenacion o el arrendamiento de los ferrocarriles del Estado.

Las esplicaciones tan claras i satisfactorias dadas por el señor Senador por Talca, manifiestan que la lei está dando buenos frutos; lo natural es dejar en libertad de accion al Consejo de los Ferrocarriles para seguir desarrollando su plan.

No subordinemos, pues, la aprobacion del presupuesto de los Ferrocarriles a modificaciones en las tarifas. Tiempo tiene el Senado para encaminar cualquiera modificacion en este sentido, pero no posterguemos la aprobacion de este presupuesto por mas tiempo. Yo que provoqué la discusion de este asunto por que creí útil hacer luz sobre algunos puntos oscuros de la administracion de los ferrocarriles,

considero que ha llegado el momento de despachar el presupuesto.

No debemos colocar esta lei de administracion autónoma en una situacion que pueda llevarla a un fracaso.

Por eso ruego a mi honorable colega de Senaturía que no insista en la indicacion que ha formulado.

Despachemos desde luego la lei, i despues estudiaremos las tarifas de acuerdo con el Ministro que venga, quien a su vez nos traerá la opinion del Consejo de los Ferrocarriles.

El señor **Alessandri** (don José Pedro).—Yo habria accedido gustoso a la insinuacion que me hace el señor Senador por Aconcagua, pero creo que no hai inconveniente alguno para esperar algunos dias sin aprobar este proyecto de lei; sobre todo en vista de que no perturba en nada la marcha de los Ferrocarriles del Estado.

La mejor manera de que el Ministro que se nombre se imponga de esta cuestion, es invitarlo a venir a esta Cámara a oír las observaciones que se formulen sobre el particular; i, a la vez, conoceremos la opinion del Gobierno sobre tan interesante problema.

Me veo obligado, pues, a insistir en la indicacion que he formulado.

El señor **Urrejola**.—Estimo que es muy fundada la indicacion que ha formulado el señor Senador por Aconcagua. Creo que este asunto tiene suma gravedad. El réjimen de las tarifas que deben cobrar los ferrocarriles por sus servicios es uno de los puntos mas graves que se pueden resolver en una lei relacionada con aquella Empresa. No hai nada de mayor importancia para el pais que procurar que los pasajeros i la carga trafiquen en condiciones normales por los ferrocarriles; i llamo normal aquello que no sale de lo natural de aquello que ya está establecido.

Por bien, se ha comprobado hasta la saciedad, con los datos que ha traído a esta Cámara el honorable Senador por Santiago, señor Valdes Vergara, que es profundamente anormal el réjimen de tarifas que rije desde el 10 de noviembre de 1914, por cuanto hemos visto que en la carga de ciento cincuenta kilogramos, se han elevado las tarifas hasta en diez por uno en la distancia de veinte kilómetros. Yo creí que el señor Senador habria incurrido en algun error al hacer esos cálculos, pero pude cerciorarme por mí mismo de que no hai nada mas cierto.

Es sabido que con ese sistema casi se ha paralizado el tráfico de animales por ferrocarril en distancias cortas, de uno a cien kiló-

metros; i vemos que los arrees ocupan otra vez los caminos.

Sé que se han enviado grandes arrees de animales de Talca a Chillan, ciudades que están separadas por una distancia superior a cien kilómetros. En las distancias cortas se ha suprimido en absoluto el transporte de animales por medio del ferrocarril.

Léjos de ser el Senado un obstáculo para la aprobacion de este proyecto él tomará su determinacion de acuerdo con el Ministro que venga; i creo que esta será la ocasion mas propicia para que el Gobierno oiga las observaciones que él merece a esta Cámara.

Ha dicho el honorable Senador por Aconcagua, señor Claro, que el Senado tendrá tiempo para ocuparse de las tarifas; pero, ¿no recuerda el señor Senador que el que habla, dando i cavando, como vulgarmente se dice, durante mas de seis meses se ocupó de este tema?

El señor **Claro Solar**.—Sí, señor Senador.

El señor **Urrejola**.—¿No sabe el señor Senador, por la nota que leí en la sesion de ayer, dirigida por el Ministro del ramo, señor Saavedra, en el mes de abril del año 1914, al Consejo de Ferrocarriles, que el Gobierno señalaba al Consejo la conveniencia de atender las ideas insinuadas en el Senado para salvar los inconvenientes i las quejas de los distintos cargadores i viajeros, insinuándole a la vez la conveniencia de que se tomara como base de modificacion de las tarifas las que rijieron hasta el 10 de noviembre de 1914, aumentadas en el tanto por ciento necesario para saldar el déficit que resultara?

Como lo recordé entónces, bajo la administracion del señor Dörner se habia hecho una nueva clasificacion de tarifas, que el Ministerio creyó perfectamente estudiada i basada en la justicia i en la equidad; o sea, que no gravaba estraordinariamente la carga ni industria determinada, sino que eran un aumento uniforme sobre las tarifas existentes.

I en este concepto el Gobierno las aprobó por decreto de febrero de 1911.

Con motivo de las observaciones que recibiera el que habla de los propietarios, grandes productores del sur i centro del pais, hice un estudio minucioso, que me costó muchas trasnochadas, i probé al Ministro, señor Gandarillas, i al Senado que lo que habia hecho el señor Dörner no habiasido un aumento proporcional de las tarifas vijentes en 1910, sino que valiéndose de informaciones de personas a quienes creia mui preparadas habia modificado arbitrariamente las clasificaciones.

Se alzaba en dos o tres grados la clasificacion de una mercadería; se constituia la Em-

presa en una especie de Congreso para estudiar la manera de proteger una industria determinada, dejando a las otras en una situacion deprimida; se dividian las mercaderías en nacionales i extranjeras; las nacionales quedaban en la condicion antigua, en tanto que las extranjeras eran alzadas en dos o tres grados.

Per último, se convenció el Ministro de que el señor Dörner no habia hecho los estudios del caso sino que se habia valido de los estudios practicados por auxiliares incompetentes.

Convencido el señor Gandarillas de las observaciones del que habla, manifestó ante el Senado que derogaria el decreto, i en efecto lo derogó en agosto de aquel año aceptando la insinuacion que yo le hiciera en el sentido de aumentar en un treinta por ciento los fletes de todos los productos i los pasajes de los viajeros. Con esta medida se obtuvo una cantidad mas o ménos equivalente al déficit del año anterior.

¿Cómo puede ahora el honorable Senador de Aconcagua tener fe en el resultado de un debate que se produjese en el Senado sobre tarifas, cuando tenemos este precedente?

El Ministro de Ferrocarriles envió, como decia denantes, una nota al Consejo en el mes de abril último, en la cual se hacia eco de todas estas observaciones, i concluia pidiendo que se dejara vijente la tarifa antigua, recargándola en el tanto por ciento necesario para que la Empresa contara con entradas para subvenir a sus gastos.

El Consejo, segun lo ví publicado en los diarios de aquel tiempo, puso por providencia: pase en informe a la Direccion Jeneral. I hasta aquí el público no sabe qué informó la Direccion al Consejo sobre la nota del Ministro, i han quedando rijiendo las tarifas criticadas.

¿Qué inconveniente habria, pregunto yo, para que en el mismo proyecto de lei que discutimos se estableciera una autorizacion dada al Consejo para que alzara las tarifas que rijián hasta el 10 de noviembre de 1914, en tanto cuanto estimase necesario para consultar todos los gastos de explotacion de los ferrocarriles? Con una autorizacion establecida en la misma lei ya no cabria el escrúpulo de infringir la disposicion del artículo 54 de la lei de ferrocarriles, que prescribe un máximo de diez por ciento como aumento que puede acordar el Consejo.

Yo considero que el Ministro de Ferrocarriles que ha de venir no habrá de verse apremiado por el tiempo para que tome nota de todas las observaciones formuladas ántes, o que despues se formulen en el Senado sobre las tarifas, i para que las estudie, ya que e

Ministro que aprobó las tarifas en vijencia firmó el decreto, lo digo con pleno conocimiento del asunto, confiado en que las tarifas que habia estudiado la Direccion Jeneral i revisado el Consejo eran perfectamente bien consultadas. Es de esperar que el Ministro que venga preste a las tarifas la atencion debida, i que la resolucion que adopte coincida con estas observaciones, que son el eco de las quejas jenerales, del trastorno que en los negocios i en el tráfico de pasajeros han producido las tarifas vijentes.

Por eso, i sin pretender en lo mas mínimo causar una molestia a los señores consejeros que tan abnegadamente ponen su tiempo i su preparacion al servicio de los ferrocarriles, votaré con gusto el aplazamiento propuesto por el señor Senador por Aconcagua.

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

Ofrezco la palabra.

Se va a votar la indicacion de aplazamiento formulada por el señor Senador por Aconcagua.

El señor **Alessandri** (don José Pedro).—Pediria que la votacion de mi indicacion quedara para mañana.

El señor **Charme** (Presidente).—Quedaré cerrado el debate sobre el presupuesto de ferrocarriles si resulta desechada la indicacion de aplazamiento.

El señor **Walker Martínez**.—Pido que se lea el artículo 69 del Reglamento.

El señor **Secretario**.—Dice así:

«Art. 69. Si nadie hablare sobre la proposicion pendiente, procederá el Presidente a tomar los votos».

El señor **Walker Martínez**.—Queda entonces cerrado el debate, desde que nadie ha pedido la palabra.

El señor **Charme** (Presidente).—Creo que lo que corresponde es votar primero la indicacion de aplazamiento. Si fuera rechazada quedaria cerrado el debate sobre la proposicion principal, pero en caso contrario no podria cerrarse hasta que tuviera ocasion de usar de la palabra el señor Ministro de Ferrocarriles. Esta es la intelijencia que se ha dado al Reglamento en caso reciente.

El señor **Walker Martínez**.—Yo insisto, señor Presidente, en que debe aplicarse el artículo 69 que manda tomar votacion despues de ofrecerse la palabra sin que nadie la pida. Este trámite sacramental está cumplido, i por consiguiente nada mas queda que hacer sino practicar la votacion.

Ahora si se hace una indicacion de aplazamiento que a mi juicio no ha podido formu-

larse en la órden del dia, ¿vamos por eso a pasar por sobre el artículo 69? Se pide que queden para mañana las votaciones, i esto está en el órden, pero bien entendido que queda cerrado el debate, exactamente como se hizo no hace muchos dias.

El señor **Charme** (Presidente).—Advierto a Su Señoría que lo que se hizo en una de las sesiones últimas fué precisamente lo contrario.

El señor **Walker Martínez**.—Yo me refiero al aplazamiento que se pidió para el proyecto sobre reduccion del sueldo de los empleados públicos.

Hai que aplicar ciegamente, por decirlo así, las disposiciones reglamentarias.

El señor **Claro Solar**.—Yo creo que el señor Presidente ha aplicado el Reglamento correctamente. Me parece que no hai otra manera de hacerlo conforme a la práctica del Senado, práctica que han consagrado con toda claridad los dos honorables Senadores por Santiago señores Valdes Valdes i Walker Martínez en el proyecto de reforma del Reglamento que han elaborado.

El señor **Walker Martínez**.—Lo hemos establecido como una innovacion, a fin de concordar los procedimientos del Senado con los que se observan en la Cámara de Diputados de algunos años a esta parte.

El señor **Claro Solar**.—Es para consagrar la práctica conveniente.

El señor **Walker Martínez**.—Sí, señor, pero una práctica que hasta ahora no existe en el Senado.

El señor **Claro Solar**.—Ruego al señor Senador que tenga paciencia i me oiga sin hacerme interrupciones.

Yo no se las he hecho a Su Señoría, i lo he escuchado hasta que dejó la palabra. Escuchándome, talvez lleguemos a ponernos de acuerdo.

La regla fundamental contenida en el artículo 68 del Reglamento es que sometida una proposicion a la Cámara no puede presentarse otra; i esta regla solo tiene tres escepciones, a saber:

- 1.ª Para proponer una enmienda;
- 2.ª Para proponer una prorrogacion; i
- 3.ª Para reclamar una medida de órden en el instante mismo de haber sido éste violado.

El Reglamento da en seguida reglas sobre la discusion. Dice en el artículo 69 que si nadie hablare sobre la proposicion pendiente, procederá el Presidente a tomar los votos. En el caso actual, si no se hubiera propuesto la indicacion del honorable Senador por Aconcagua, al no usar de la palabra ningun señor Senador acerca de la discusion jeneral del

presupuesto de la Empresa de los Ferrocarriles, es indudable que correspondia al señor Presidente proceder a tomas los votos.

Respecto de la primera escepcion, la relativa a una enmienda, dispone el artículo 71 que se ponga por escrito; el 72 dice que las enmiendas tendrán por objeto la adicion, supresion o alteracion de una o mas palabras o cláusulas, o la division de una proposicion compleja en distintas proposiciones; el 73 dispone que las enmiendas se discutirán conjuntamente con el artículo o proposicion principal, salvo acuerdo espreso para discutirlos separadamente; el 74 agrega que cuando las enmiendas se discutan conjuntamente, el Presidente designará el órden en que deberán votarse; el 75 dice que si se acordare discutir separadamente la enmiendas, el Presidente designará el órden de su discusion, i si se reclamare contra ese órden, decidirá la Cámara.

De manera que, segun este último artículo cada enmienda puede ser materia de una discusion distinta i separada de la cuestion principal, i si se cierra el debate acerca de una de ellas no queda cerrada a la vez la discusion sobre toda la materia, inclusive sobre la proposicion principal. Cuando se trata de proponer una prorrogacion, el Reglamento se limita a decir que «la prorrogacion de un asunto pendiente podrá ser indefinida o a dia fijo».

Si puede haber estas dos clases de prórrogas i no hai en el Reglamento disposiciones que fijen la manera de proceder, es evidente que el Senado puede acordar la discusion separada, independiente de la cuestion principal. I aun cuando se hayan puesto en discusion, conjuntamente las dos cuestiones, ¿cómo va a votarse la prorrogacion, quedando al mismo tiempo clausurado el debate sobre la cuestion principal cuyo aplazamiento se pide? Esto es sencillamente imposible de hacer, pues al aprobar eso el Senado incurriria en una contradiccion manifiesta.

Si se aprueba la prórroga de la discusion en la forma que ha solicitado el señor Senador por Aconcagua, es natural que no se cerrará la discusion sobre la cuestion principal. Su Señoría no pide que se suspenda la discusion del proyecto en debate durante cierto número de dias o de meses, sino que se espere sin cerrar el debate hasta que se presente al Senado un Ministro del Gabinete que se va a organizar dentro de poco. Esta proposicion no está relacionada íntimamente con el proyecto en debate; i no comprendo ni remotamente cómo se conciliaria la idea de dar tiempo al Ministro para que venga a dar esplicaciones

al Senado en la discusion jeneral, con la de cerrar el debate.

Por eso creo que el señor Presidente ha hecho bien al decir que solo se declarará cerrado el debate en el caso de que sea rechazada la indicacion de prórroga que ha formulado el señor Senador por Aconcagua.

En el otro caso de escepcion consultado en el artículo 68, tampoco el Reglamento ha prescrito lo que se debe hacer. Si se reclama una medida de órden i se promueve un incidente sobre el particular, cerrado el debate sobre el incidente ¿habrá que cerrarlo tambien sobre la cuestion principal? Esto seria otro absurdo.

Por eso, este llamado a la observancia del Reglamento no significa, en realidad, reclamar su cumplimiento, sino que mas bien entrañaria una desviacion de él.

El señor **Walker Martínez**.—La cuestion que ha planteado el señor Senador puede resultar congruente con las teorías de Su Señoría: de que la letra mata i el espíritu vivifica, i de que hai que atender al espíritu.

El señor **Claro Solar**.—Ese es un aforismo de don Alfonso el Sabio.

El señor **Walker Martínez**.—Pero yo creo que Don Alfonso el Sabio no fué quien dictó nuestro Reglamento, ni entónces existia tampoco el sistema bi-cameral.

El Reglamento, señor Presidente, tiene por objeto facilitar los debates, evitar las dificultades; i por eso se procura siempre que sea perfectamente claro.

Recordarán mis honorables colegas que era una práctica constante, tanto en una como en otra Cámara, cuando existian disposiciones semejantes, ántes de la reforma del Reglamento de la Cámara de Diputados, pedir prórroga de una discusion ántes de la órden del dia.

En esta Cámara se ha mantenido esta práctica i se ha considerado como cuestion estraña a la órden del dia toda indicacion de esta naturaleza, aun cuando se refiera a alguna materia que ocupe la órden del dia. Siempre se siguió esta práctica en la Cámara de Diputados i se observó durante los veinte años que estuve allí. Jamas se promovió una cuestion de prórroga en la órden del dia, porque conducia al absurdo. En el caso actual, la indicacion seria mas estraña aun, porque se querria legislar sobre tarifas en la discusion de un presupuesto. El señor Presidente ha dicho que se discute conjuntamente el proyecto con la indicacion propuesta por el honorable señor Alessandri. Si se discuten conjuntamente i se ofrece la palabra sobre las dos cosas i llega

un momento en que nadie habla, se debe proceder a cerrar el debate sobre las dos cosas.

Recuerdo que al estudiar la reforma reglamentaria con el honorable Senador por Santiago señor Valdes Valdes, planteamos esta cuestion i procuramos armonizar en lo posible el Reglamento del Senado con el de la Cámara de Diputados. Nuestro pensamiento fué adoptar de cerca el Reglamento de la otra Cámara, por una razon mui natural: nosotros llegamos jóvenes aun a aquella Cámara, pasamos allá largos años, i despues, al ingresar al Senado, nos es molesto encontrarnos con reglas de procedimiento establecidas con un criterio diferente.

Por eso quisimos armonizar los procedimientos de las dos Cámaras.

En el Senado existe la discusion conjunta. En la Cámara de Diputados, por la reforma del Reglamento hecha hace algunos años, se estableció la votacion inmediata de algunas proposiciones.

Nosotros hemos acogido esta reforma para evitar los males del sistema actual, pero no está aprobada todavía i el régimen reglamentario existente es otro.

Yo me esplico que en dias pasados, en el calor de una cuestion política, se quebrantara la disposicion del Reglamento vijente, pero ahora no existe esa causa de perturbacion.

Acaba de hablar el honorable Senador de Aconcagua sobre la conveniencia de despachar el presupuesto de ferrocarriles, i sin embargo propone que se prorrogue la discusion. ¿Cómo va a haber tabla segura si no rije el artículo reglamentario que ordena cerrar el debate una vez que ningun Senador pide la palabra?

Se dice que declarando cerrado el debate quedará vulnerada, quedará sin objeto la indicacion del honorable Senador de Aconcagua. Sí, señor, pero es lo que sucede cuando se formulan proposiciones en momento inoportuno. Si Su Señoría deseaba que el presupuesto quedara pendiente hasta la venida del nuevo Ministro, debió hacer su indicacion dentro de la órden del dia; propuesta durante la discusion del asunto, se trata conjuntamente, i el debate se cierra al mismo tiempo sobre una i otra cosa.

Resuelva la Cámara como mejor le parezca: yo bien sé que ya no hai Reglamento en el Senado.

El señor **Charme** (Presidente). — Debo consultar a la Cámara para que resuelva el punto, aun cuando en ocasion reciente se ha pronunciado sobre un caso análogo.

El señor **Valdes Valdes**.—Como he di-

cho en varias ocasiones, estoi de acuerdo con las últimas palabras que acaba de pronunciar el honorable Senador de Santiago: puede afirmarse que no hai Reglamento del Senado, i la prueba es que cuando algun Senador pide que se cumpla el Reglamento, tenemos siempre una discusion reglamentaria.

Sucede esto porque el Reglamento no corresponde a las necesidades, porque éstas se han desarrollado mucho, porque el Reglamento es antiguo i está en relacion con otras ideas que ya hicieron su época.

Voi a esponer una dificultad, por ejemplo, que no se ha presentado todavía, pero que puede ocurrir hoy o mañana. El señor Presidente pregunta qué debe hacerse en tal caso, es decir, hace una consulta a la Sala. Un Senador dice que esta consulta se vote en la sesion siguiente. ¿Qué se hace en este caso? ¿Se levantaria la sesion, se acordaria otra tabla, etc.? No hai nada que hacer, porque nada establece el Reglamento sobre el particular.

Como lo he observado anteriormente, el caso que se presenta ahora, que se ha repetido ya tres veces, está perfectamente salvado en el nueve Reglamento, que es fruto de la experiencia del honorable señor Walker Martínez i del que habla. Lo que se hace es no aplazar la cuestion sino autorizar al Senador que ha hecho la indicacion para pedir que se vote inmediatamente. Esto se hará si se quiere marchar lijero; en otro caso puede preferirse que se discuta la indicacion conjuntamente con la proposicion principal.

El señor Senador por Santiago ha hecho presente que esta cuestion se ha resuelto de un modo en una ocasion i de otro modo distinto en otra; pero yo digo que en esto no cabe sino una solucion amistosa, i que talvez seria mejor abandonar este derecho de pedir que la votacion quede para la sesion siguiente, i votar inmediatamente la indicacion del señor Senador por Aconcagua.

El señor **Besa**.—¿Por qué no votamos el aplazamiento inmediatamente?

El señor **Claro Solar**.—En realidad, el aplazamiento es una cuestion previa.

El señor **Mac Iver**.—Lo mejor seria levantar la sesion i votar mañana.

El señor **Claro Solar**.—Pero ese seria un medio mas triste aun de solucionar la cuestion, dejar de trabajar.

El señor **Mac Iver**.—Eso de aplazar una votacion para el dia siguiente es un procedimiento nuevo en el Senado.

El señor **Valdes Valdes**.—Pero está incorporado en el Reglamento por acuerdo formal de la Cámara.

El señor **Alessandri** (don José Pedro).—Yo he hecho mi indicacion porque muchos señores Senadores se interesan por terciar en el debate.

El señor **Barros Errázuriz**.—¿Por qué no votamos en el acto si se aplaza o nó la discusion? Esto es lo mas práctico.

El señor **Charme** (Presidente).—El honorable Senador por Aconcagua ha pedido que quede la votacion para mañana.

El señor **Valdes Valdes**.—Lo mejor es que nos atengamos a la solucion que propuso el honorable Senador por Atacama; es decir, levantar la sesion.

El señor **Charme** (Presidente).—Si al Senado le parece, se levantará la sesion, quedando la votacion para mañana.

Acordado.

Se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.