

Sesion 51.^a extraordinaria en 22 de Enero de 1896

PRESIDENCIA DEL SEÑOR REYES

SUMARIO

Se lee el acta de la sesion anterior.—El señor Rozas pide que se deje constancia en esta acta de que el señor Ministro de Hacienda habia manifestado que no habia inconveniente para la publicacion de los antecedentes relativos a la separacion del señor Bruce.—Así se acuerda i se da por aprobada el acta.—El señor Ross pide que se manden publicar el proyecto de lei presentado por Su Señoría sobre reforma de la administracion de los ferrocarriles del Estado, un informe de los directores de ferrocarriles de Nueva Gales del Sur i la mocion del mismo señor Senador sobre organizacion, facultades i prerogativas de las comisiones parlamentarias encargadas de investigar el funcionamiento de cualquier servicio público, etc.—Se acuerda hacer esta publicacion.—El señor Ministro de Instruccion Pública propone que una vez terminada la discusion del presupuesto del Ministerio de su cargo, se ocupe la Sala del proyecto de lei sobre jubilacion de los empleados de instruccion primaria.—En vista de algunas observaciones del señor Gandarillas, el señor Ministro retira su indicacion.—Continúa la discusion del presupuesto de Instruccion Pública i se toma en consideracion la partida 9.^a, que es aprobada con una indicacion del señor Ministro de Instruccion Pública.—Despues de algun debate se aprueba la partida 10, desechándose la indicacion de la Comision para agregar un ítem que consulte el sueldo de dos visitadores estranjeros para escuelas de mujeres.—Se da por aprobada la partida 11.—La 12 lo es con algunas modificaciones.—Las partidas 13, 14 i 15 se dan sucesivamente por aprobadas.—Asimismo se da por aprobada la 16 con la agregacion de dos ítem propuestos por el señor Ministro de Instruccion Pública.—En la partida 17, proponen diversos ítem los señores Miers Cox, Sanfuentes don Enrique S. i Rozas.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa la discusion de la misma partida i se da lectura a las solicitudes del directorio de la escuela nocturna de obreras «La Igualdad», de la Sociedad «Federico Stuver» i de la Sociedad «Federico Varela».—Se sigue un debate en que toman parte varios señores Senadores i el señor Ministro de Instruccion Pública, quedando despachada la partida con algunas modificaciones.—Sucesivamente se aprueban las partidas 18, con las indicaciones de la Comision i las agregaciones propuestas por el señor Ministro; 19 con las agregaciones propuestas por la Comision, i salvando su voto el señor Miers Cox respecto del ítem 5, pension a las hermanas de don José Vicente Bustillos; 20, con algunas modificaciones; 21, 22 i 23.—Se acuerda tomar conjuntamente en discusion las partidas 24 a 53 inclusive.—Usan de la palabra los señores Santelices, Ministro de Instruccion Pública, Varela, Ross, Santa Cruz i Balmaceda.—Siendo avanzada la hora, se levanta la sesion.

Asistieron los señores:

Balmaceda, José María	Rozas, Ramon Ricardo
Echeverría, Leoncio	Salas, José Rafael
Gandarillas, José A.	Sanfuentes, Enrique S.
García Huidobro, Javier	Santa Cruz, Joaquín
Latorre, Juan José	Santelices, Ramon E.
Luzcano, Fernando	Varela, Federico
Matta, Guillermo	Vial, Alejandro
Miers Cox, Nathan	i el señor Ministro de Justicia e Instruccion Pública.
Ross, Agustin	

Se dió lectura al acta de la sesion anterior.

El señor **Rozas**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría ántes de la órden del día.

El señor **Rozas**.—Noto una omision en el acta. No se consigna la opinion que manifestó en sesion pública el señor Ministro de Hacienda respecto a que por parte del Gobierno no habia inconveniente alguno para que se publicaran los antecedentes relativos a la destitucion del señor Bruce. Esto lo dijo Su Señoría en sesion pública, i desearia yo que esa declaracion se consignara en el acta.

El señor **Reyes** (Presidente).—No hai inconveniente para tomar nota en el acta de la sesion de lo de lo que Su Señoría espresa.

El señor **Rozas**.—Está bien, señor Presidente

El señor **Reyes** (Presidente).—Si no se hace observacion, se dará por aprobada el acta.

Aprobada.

No hai ningun asunto de que dar cuenta.

Si ningun señor Senador desea hacer uso de la palabra ántes de la órden del día, entraremos a ella i continuaria la discusion del proyecto de lei de presupuestos.

El señor **Ross**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Tiene la palabra el señor Senador.

El señor **Ross**.—En dias pasados, señor Presidente, me hizo el honor de nombrarme miembro de la Comision parlamentaria encargada de estudiar la administracion económica de los Ferrocarriles del Estado i las reformas que hayan de introducirse en este servicio.

Esta Comision no ha podido hasta la fecha reunirse; i, aun cuando yo tengo la mejor voluntad para

concurrir a sus trabajos i prestar en ella mis servicios, creo que su mision será ineficaz, i no tendrá resultados prácticos mientras no se revista a dicha Comision, i a las demas que se nombran para investigar el funcionamiento de cualquier servicio público, de facultades que son de todo punto indispensables para proceder como es debido.

Para salvar este inconveniente, me permití presentar, hace pocas sesiones, un proyecto de lei que de termina la organizacion, facultades i prerogativas de las comisiones especiales que nombra el Presidente de la República con el fin de investigar el funcionamiento de algun servicio público, las que nombra el Senado o la Cámara de Diputados i las comisiones mistas especiales designadas de acuerdo por ambas Cámaras. Creo que, sin estas atribuciones i facultades, dichas comisiones no darán nunca los resultados que se persiguen.

Nada se avanza con estudiar las cuestiones que se someten a su consideracion i decir que la administracion de los ferrocarriles, por ejemplo, es deficiente, que hai robos de carbon, que existen empleados que no cumplen con sus deberes i señale los defectos de que adolece, porque eso lo sabe todo el mundo, es de notoriedad pública. La cuestion es remediar esos males, corregir esos defectos.

Tambien presentó, hace tres años, otro proyecto de lei con este último objeto, proyecto que se mandó imprimir pero que se quemó en el incendio que destruyó el edificio del Congreso Nacional. Seria oportuno que se hiciera reimprimir i publicar, como asimismo un manuscrito que remito a la Mesa i que es la traduccion de un informe de los directores de ferrocarriles del Gobierno de Nueva Gales del Sur. Este informe—memoria prestará útiles servicios a la Comision porque allí constan los buenos resultados que ha dado el sistema implantado en Australia para la administracion de este servicio, i que es el que me ha servido de base para redactar el proyecto a que me he referido.

Pediria tambien que se imprimiese el otro proyecto que he redactado relativo a las facultades i atribuciones que deben tener las Comisiones.

El señor **Reyes** (Presidente).—Entiendo que el proyecto de Su Señoría se encuentra en la Comision administrativa que se nombró el año pasado; porque a mi regreso de vacaciones, despues de hablar con Su Señoría i varios señores Senadores, di orden al señor Secretario de comisiones para que inmediatamente lo enviara a dicha comision. Pero, sea como quiera, no habrá inconveniente alguno para hacer la publicacion de los dos proyectos indicados por el señor Senador, así como de la traduccion de la memoria sobre los ferrocarriles de Nueva Gales del Sur.

El señor **Rozas**.—Esta publicacion ¿se hará en el *Boletín* i ademas en un folleto especial?

El señor **Reyes** (Presidente).—En la misma forma en que se hacen las demas publicaciones del Senado: i se compajinará en un cuaderno, a fin de que puedan anotarse las observaciones que sujera su lectura.

Como parece que no hai ningun incidente ni asunto de que ocuparnos ántes de la orden del día, con-

tinuaremos la discusion del presupuesto correspondiente a la seccion de Instruccion Pública...

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—Confiado que el presupuesto del Ministerio de mi cargo sea despachado hoy, me permito hacer indicacion para que en el tiempo libre que quede de esta seccion se discuta el proyecto de lei sobre jubilacion de los empleados de instruccion primaria que ha sido aprobado ya por la Honorable Cámara de Diputados. Si no hubiera tiempo hoy, podria despacharse en diez o quince minutos en la sesion de mañana a primera hora.

Conviene el despacho de este proyecto en las presentes sesiones a fin de aprovechar el período de vacaciones i que la lei pueda producir los resultados que de ella se esperan.

El señor **Gandarillas**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Tiene la palabra el señor Senador.

El señor **Gandarillas**.—Desearia saber, si el señor Ministro de Instruccion Pública tiene a la mano los datos necesarios, cuánto importará el gravamen que impondrá al Erario Nacional este proyecto de jubilacion de los empleados de instruccion primaria.

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—Si todos los preceptores i visitadores de escuelas a quienes favorecerá esta lei, se accjeran a ella, el mayor gasto seria de treinta i cinco a cuarenta mil pesos; pero se ha calculado por los empleados superiores del ramo que no todos optarán a los beneficios que en ella se les otorga, i preferirán continuar gozando de la situacion que hoy tienen. En este caso, seria el mayor gasto, en el año actual, de quince a dieziocho mil pesos. En adelante, el aumento seria muy lento.

El señor **Gandarillas**.—No es tan sencillo este proyecto, para el cual pide preferencia el señor Ministro, como a primera vista parece; puesto que, fuera de imponer un mayor gasto, se trata de reemplazar por otras personas a aquellos preceptores que, habiendo servido en la enseñanza primaria por largos años, no se encuentran en situacion de continuar sirviendo con arreglo a los nuevos sistemas implantados últimamente.

Estamos tambien a 22 de enero, i lo único que en estos momentos debe ocupar la atencion del Senado, es la discusion i despacho de los presupuestos; i me llama la atencion que el honorable Ministro de Justicia pida preferencia para este asunto, que en la Cámara de Diputados ha sido latamente estudiado, i que aquí no habria tiempo ni para examinarlo, i que se traeria simplemente para despacharlo.

No me opongo a la aprobacion de este proyecto, aun cuando él impone un gasto de veinte mil pesos segun cálculos de los mismos interesados; pero es

conveniente tener siquiera el tiempo necesario para estudiarlo.

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—No insisto, señor, en mi indicación.

El señor **Gandarillas**.—No me opondré, señor, al proyecto; pero ántes debemos despachar los presupuestos i en seguida varios asuntos de importancia, i algunos de urgencia, que están pendientes de la consideración del Senado.

El señor **Reyes** (Presidente).—El señor Ministro de Instrucción parece que no insiste en la indicación que Su Señoría había formulado...

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—No era mi ánimo quitar tiempo a los presupuestos, i había hecho mi indicación en la inteligencia de que este negocio no daría lugar a mayor discusión.

Habiendo oposición, yo retiro mi indicación de preferencia.

El señor **Reyes** (Presidente).—Daré por retirada la indicación de preferencia formulada por el señor Ministro.

Retirada.

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

Terminados los incidentes.

Continúa la discusión del presupuesto de Instrucción Pública.

El señor **Secretario**.—Partida 9.^a—«Instituto de sordo-mudos», 16,600 pesos.

La Comisión no propone ninguna modificación en esta partida.

El señor **Reyes** (Presidente).—En discusión la partida.

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—En conformidad con lo que tuve el honor de expresar en la sesión de ayer, voy a pedir algunas reducciones a fin de que sirvan de fundamento a algunos aumentos que solicitaré mas adelante.

Aquí pido la supresión de los ítem 10 i 11 que consultan cada uno seiscientos pesos como sueldo, respectivamente, de un mayordomo i de una enfermera i costurera.

El señor **Miers Cox**.—Al suprimir este ítem ¿se suprimen completamente los servicios para los cuales se consultan esos fondos?

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—Pido, señor Senador, que se supriman estos ítem, porque el servicio que en ellos se consulta podrá atenderse sacando de los fondos necesarios de una partida de veinticinco mil pesos para gastos generales del mismo establecimiento.

El señor **Reyes** (Presidente).—¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

En votación.

Aprobada la partida en los ítem no observados.

En votación la indicación del señor Ministro.

Si ningún señor Senador pide votación, se dará también por aprobada.

Aprobada.

El señor **Secretario**.—Partida 10.—«Instrucción Primaria», 102,355 pesos.

La Comisión dice:

«Se ha agregado a esta partida el siguiente ítem nuevo:

Después del 9:

«Ítem ... Sueldo de dos visitadoras extraordinarias para escuelas de mujeres, encargadas de uniformar los métodos de enseñanza en toda la República. Lei de presupuestos de 1896..... \$ 6,000»

Hai una solicitud en que los ayudantes de instrucción primaria piden un aumento de cincuenta por ciento sobre los sueldos asignados actualmente a sus empleos.

El señor **Matta**.—Permítame señor.....

No todos piden el mismo aumento: algunos ayudantes piden el cincuenta por ciento i otros solo el treinta.

El señor **Secretario**.—La solicitud dice así:

«Honorable Senado:

Los ayudantes de instrucción primaria, representados por el directorio que suscribe, se permiten, con el debido respeto, esponer al Honorable Senado la situación anormal i por demas desesperante en que se encuentran dichos empleados a consecuencia de lo escaso de sus sueldos, como tambien por la ninguna expectativa con que cuentan en su humilde a la vez que santa i noble carrera.

»En virtud de estas consideraciones, i de otras muchas que podíamos hacer valer, venimos en solicitar del Honorable Senado el aumento de un cincuenta por ciento del sueldo actualmente asignado a nuestros empleos.

»Es gracia, etc.»

El señor **Reyes** (Presidente).—Entiendo que esta solicitud no tiene cabida aquí i puede ser tomada en cuenta al discutirse las partidas respectivas de gastos variables que consultan fondos para las escuelas de instrucción primaria i que se conceden en globo, sin detallarlos, pues se dice: para la provincia de Santiago tanto, para tal otra provincia cuanto, etc.

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—Estos sueldos están fijados por lei.

El señor **Ross**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Tiene la palabra el señor Senador.

El señor **Ross**.—Estas solicitudes no deberían presentarse a última hora, no es posible juzgar estas cosas tan a la lijera, a troche i moche i decretar a destajo un cincuenta por ciento de aumento en los sueldos de cierta clase de empleados. Este es asunto que merece informe de Comisión i es materia, mas bien, de una lei especial.

Creo que estos empleados están mal pagados i es justo darle para comer siquiera, pero no es posible en este momento entrar a resolver el asunto sin estudiarlo siquiera.

El señor **Reyes** (Presidente).—Yo me limité a indicar solamente que me parecia que esta solicitud podría tener oportunidad al tratarse de las partidas

relativas a las escuelas de instruccion primaria, pero me reservaba no darle curso a no ser que algun señor Senador o el señor Ministro de Instruccion Pública la presentaran como indicacion.

El señor **Matta**.—Participando de la idea del señor Presidente, yo esperaba que llegáramos a la partida correspondiente para presentar como indicacion el aumento que se pide en esta solicitud; i entónces tambien será la ocasion de contestar a la observacion del señor Senador de Coquimbo.

El señor **Reyes** (Presidente).—Está bien, señor Senador.

¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

El señor **Balmaceda**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor **Balmaceda**.—En esta partida me llama la atencion el sueldo asignado al secretario del Inspector Jeneral de Instruccion Primaria; el secretario tiene dos mil cuatrocientos pesos, cuando el Inspector, que debia tener un sueldo mucho mayor, no tiene sino tres mil pesos, o sea, solo seiscientos pesos mas.

Considero el puesto de Inspector Jeneral de Instruccion Primaria de mucho mayor valía i de mucho mayor labor que el de jefe, por ejemplo, de la Biblioteca Nacional. Sin embargo, al jefe de la Biblioteca le ha acordado el Senado el sueldo de cuatro mil pesos que señalaba el presupuesto, miéntras que para un puesto de mucho mayor labor i de mucho mayor importancia para el bien jeneral del pais, solamente se consulta la cantidad de tres mil pesos.

Yo no me atreveria a formular indicacion para aumentar el sueldo del Inspector Jeneral de Instruccion Primaria, porque, como sabe mui bien el Senado, el pais se encuentra demasiado escaso de recursos para que nosotros vengamos a proponer aumentos de sueldos. Si he hecho la observacion que me ha oido la Cámara, ha sido en obsequio de los buenos e importantes servicios que presta el Inspector Jeneral de Instruccion Primaria, mui superiores a los pocos servicios que corresponden al Director de la Biblioteca Nacional.

Por otra parte, en el ánimo de disminuir en lo posible los gastos del presupuesto, creo que podria mui bien suprimirse la segunda parte del ítem 7, que consulta el sueldo de ocho visitadores auxiliares de escuelas con dos mil cuatrocientos pesos al año cada uno. Creo que con veintitres visitadores propietarios que se mencionan en el mismo ítem, hai suficiente i que pueden suprimirse los demas, incluso los dos visitadores extraordinarios encargados de dar conferencias con el objeto de uniformar la enseñanza en toda la República.

Tampoco hago indicacion a este respecto, porque creo que la Cámara no tiene el derecho de administrar; este derecho corresponde al Gobierno. I hago presente al Ministro estas observaciones para que Su Señoría, con mayor competencia i conocimiento de las necesidades del servicio, nos diga lo que considere conveniente. Debemos oír la palabra del señor Ministro para ver si es no conveniente hacer las supresiones a que me refiero.

Creo, como he dicho, que con estos veintitres visitadores propietarios basta i sobra i que debieran suprimirse los ocho auxiliares cuyos sueldos se consultan en el mismo ítem 7.

Todavía hai otro ítem que consulta el sueldo de otros dos visitadores extraordinarios con tres mil pesos de sueldo cada uno i ademias con cinco pesos diarios de viático i pasaje grátis por los ferrocarriles miéntras anden en visita; siendo la verdad que estos visitadores extraordinarios no van realmente a inspeccionar las escuelas sino a dar conferencias; i sucede que se demoran en los tales viajes un tiempo verdaderamente enorme, disfrutando entre tanto de sus sueldos i de sus viáticos.

Me consta que en dos años solo han visitado dos provincias. Se comprende perfectamente que de esta manera no terminarán ni en diez años.

Dadas estas consideraciones i consecuente con mis propósitos de economía en los gastos públicos, creo que convendria la supresion de aquellos ocho visitadores auxiliares i de estos dos extraordinarios; pero no me atrevo a hacer indicacion i dejo la resolucion de este punto al criterio del honorable Ministro, cuya preparacion i competencia en estas materias es mui superior a la mia.

No tienen, pues, estas observaciones otro propósito que el examinar los gastos públicos para ver modo de hacer todos aquellas economías que sean posibles.

El señor **Miers Cox**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Puede usar de la palabra el señor Senador de Valdivia.

El señor **Miers Cox**.—Veo que la Comisión recomienda un ítem de seis mil pesos, sueldo de dos visitadoras extraordinarias para escuelas de mujeres, encargadas de uniformar los métodos de enseñanza, que es la misma mision que incumbe a esos otros dos visitadores a que acaba de referirse el señor Senador de Cautin.

No creo que la diferencia de sexo haga necesario que haya visitadores masculinos i femeninos; i como en el ítem 9 se consultan los sueldos de dos visitadores extraordinarios con igual objeto, no hai para qué crear estos dos nuevos empleos.

Así es que yo daré mi voto en contra de este ítem, salvo que el señor Ministro tenga datos que justifiquen esta medida.

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—Es efectivo que el trabajo i la responsabilidad del puesto del Inspector de Instruccion Primaria es mui considerable; pero es conveniente tener presente que este funcionario goza, a mas de su sueldo, gratificacion de dos mil ciento setenta i cinco pesos, que se consulta en la página 144 del proyecto.

El señor **Balmaceda**.—Pero eso no es sueldo.

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—Si llegara el caso de que la persona que desempeña ese puesto, que es don Abelardo Núñez, en consideracion a cuyos servicios se ha concedido esta gratificacion, llegara a dejarlo, el Senado tendria pre-

sente las circunstancias apuntadas para aumentar el sueldo que asigna el presupuesto a este destino.

En cuanto al Secretario, tiene actualmente un trabajo mucho mas considerable que ántes i esto justifica la renta que se le señala.

Basta saber que tiene que mantener correspondencia con mas de mil doscientas escuelas i que es el Secretario de la Direccion de Instruccion Primaria, cuerpo equivalente al Consejo de Instruccion Pública, i como tal está encargado de la redaccion de las actas i de todas las comunicaciones de esa Corporacion.

El ítem 8, que tambien se ha objetado, consulta una gratificacion de seiscientos pesos a los visitantes de escuelas de Tarapacá, Antofagasta, Atacama, Coquimbo, etc., i esta gratificacion está en armonía con las diversas leyes que han aumentado los sueldos o fijado gratificaciones a los empleados de la parte setentrional de la República a causa de la mayor carestía de la vida en esos lugares.

El señor **Balmaceda**.—No me he referido a eso sino al ítem 7, que consulta sueldos para ocho visitantes auxiliares, i al 9, sueldo de dos visitantes extraordinarios.

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—Se consultan estos ocho visitantes auxiliares en virtud de la lei de 25 de noviembre del 93 i en atencion a que el número de propietarios no basta para las necesidades del servicio. Por lo demas, los recursos que se asignan a este servicio son inferiores al de los otros ramos de la administracion pública, i con escepcion hecha de los gastos para la Escuela de Medicina puedo decir al Senado que este presupuesto no ha sufrido aumento.

Respecto a los visitantes extraordinarios, es exacto que ademas del sueldo tienen un viático de cinco pesos; pero estoy mui léjos de creer—i pienso que así lo comprenderán los señores Senadores—que con este viático no han de incrementar su fortuna i que apenas les alcanzará para gastos de viaje i hospedaje.

Quedaría por averiguar la conveniencia de estos destinos, que me parece innegable, especialmente ahora que la Instruccion Primaria pasa por un período de evolucion i de perfeccionamiento. Pienso, pues, que no es perdido el gasto en dos visitantes idóneos que están encargados, no ya como los demas, de hacer la matrícula i de hacer una visita a las escuelas para ver cómo se guarda el orden o cómo funcionan las clases, sino de dar conferencias sobre los métodos de enseñanza i de instruir a los mismos preceptores cuyas escuelas visitan.

En cuanto a las dos visitadoras para las escuelas de mujeres a que se ha referido el señor Senador de Valdivia, creo que tambien es útil su creacion, porque los dos visitantes jenerales no alcanzarian a prestar en ellas sus servicios.

Ademas esta creacion fué solicitada por la Direccion de Instruccion Primaria i el Gobierno aceptó la peticion en vista de las consideraciones con que la apoyó la Comision.

El señor **Balmaceda**.—Celebro haber provocado estas esplicaciones del señor Ministro i me limito a expresar mi deseo de que cuando llegue el

momento se hagan las modificaciones que aconseje el buen servicio i la economía en los gastos públicos.

Como he dicho, yo no formulo ninguna indicacion.

El señor **Miers Cox**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor **Miers Cox**.—Las esplicaciones dadas por el honorable señor Ministro, a propósito del nuevo ítem propuesto por la Comision, a continuacion del 9, no me han satisfecho, señor Presidente, i de consiguiente negaré mi voto a la indicacion formulada por la Comision para crear los puestos de dos visitantes extraordinarios, con el sueldo de tres mil pesos anuales cada uno, a fin de uniformar los métodos de enseñanza en las escuelas de mujeres.

El señor **Reyes** (Presidente).—¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

En votacion.

Se dará por aprobada la partida en todos los ítem que no hayan sido observados.

Va a votarse el ítem propuesto por la Comision, que ha sido objetado por el señor Senador de Valdivia.

El señor **Secretario**.—El ítem propuesto por la Comision, despues del 9, dice:

«Ítem ... Sueldo de dos visitadoras extraordinarias para escuelas de mujeres, encargadas de uniformar los métodos de enseñanza en toda la República. Lei de presupuestos de 1896..... \$ 6,000»

(Al votar.)

El señor **Reyes** (Presidente).—Nó, señor; por no haber los antecedentes necesarios que justifiquen este nuevo gasto.

Votada la indicacion de la Comision, fué desechada por once votos contra seis.

El señor **Secretario**.—Partida 11, «Escuela Normal de Preceptores de Santiago», 44,379 pesos 97 centavos.

La Comision dice:

«El ítem 15 de esta partida debe colocarse a continuacion del ítem 21, que es donde le corresponde figurar.

La partida no ha sufrido otra alteracion.»

El señor **Reyes** (Presidente).—En discusion la partida con la alteracion en el orden de los ítem propuestos por la Comision.

Aprobada la partida.

El señor **Secretario**.—Partida 12, «Escuela Normal de Preceptoras de Santiago», 27,823 pesos 30 centavos.

La Comision dice:

«Se han introducido las siguientes modificaciones propuestas por el señor Ministro:

En el ítem 1 se han suprimido las palabras «i metodolojía», con que termina.

Se ha agregado a la glosa del ítem 2 esta frase «i profesora de matemáticas.»

El ítem 3, sueldo de dos profesoras jefes de curso, ha sido sustituido por este otro:

Item 3 Sueldo de una profesora, jefe de seccion..... \$ 2,000

En el ítem 6 se ha consultado sueldo para «tres profesoras jefes de seccion» en vez de «dos profesoras jefes de curso», i se ha elevado su monto de 2,000 pesos a 3,000 pesos.

Se ha variado la glosa del ítem 8 diciendo: «sueldo de la profesora de lenguaje castellano» en vez de «sueldo de la profesora de gramática castellana.»

El ítem 16 se ha elevado de 2,400 pesos a 3,200 pesos, consultando sueldo para cuatro profesoras auxiliares en vez de tres.

Finalmente se ha agregado a continuacion del ítem 6 este otro:

Item ... Sueldo de la profesoras de física i química..... \$ 1,000»

El señor **Reyes** (Presidente).—En discusion la partida con las modificaciones introducidas en ella por la Comision.

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—En el ítem 8, la Comision ha propuesto que dicho ítem se glose de esta manera: «Sueldo de la profesora de lenguaje castellano», en lugar de «sueldo de la profesora de gramática castellana.»

Yo pediría que se dejara la glosa del ítem como está en el proyecto.

El señor **Gandarillas**.—Pero esta indicacion ha sido formulada a indicacion del señor Ministro i no por la Comision, como se espresa en el preámbulo.

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—Pero ha sido aceptada por la Comision. I ademas, el Ministro que formuló esta indicacion en el seno de la Comision no fué el que habla.

Pido, pues, que la glosa de este ítem se deje en la forma en que aparece redactado en el proyecto, o mejor diciendo: «Sueldo de la profesora de castellano.»

El señor **Santelices**.—De modo, señor, que el Gobierno está corrijiendo al Gobierno

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—Asimismo, ha propuesto la Comision que a continuacion del ítem 6 se agregue este otro: «Sueldo de la profesora de física i química.» Yo propondría que se dijera: «Sueldo de la profesora o profesor de física i química»; porque bien puede suceder que no se encuentre esta profesora en las condiciones que se requieren para desempeñar acertadamente este nuevo puesto, i si esto acontece, entónces la dificultad se salvaría buscando un profesor de física i química.

Por lo demas, nada mas tengo que observar en esta partida.

El señor **Miers Cox**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Tiene la palabra el honorable Senador.

El señor **Miers Cox**.—Creo conveniente que el último de los ítem a que se ha referido el señor Ministro de Instruccion Pública se mantenga en la forma propuesta por la Comision.

Talvez la Comision, al redactarlo de la manera

como está concebido, tendría en vista alguna profesora para encargarla del desempeño de este puesto.

Si no hubiera de proveerse esta clase de física i química con una profesora, yo preferiria en este caso el rechazo del ítem. Por este motivo, yo me permito insistir en que se mantenga la glosa propuesta por la Comision. Entre la redaccion indicada por el honorable señor Ministro i el rechazo del ítem, preferiria, como he dicho, esto último.

Recientemente, he visto en algunos diarios varios artículos por los cuales se manifestaba la conveniencia de no tener profesores hombres en esta clase de establecimientos de educacion.

El señor **Sanfuentes** (don Enrique S.).—Con la observacion del honorable Senador, seria necesario cambiar la glosa de varios otros ítem, como el 5, el 7 i el 9, que consultan los sueldos de los profesores de música, de ciencias naturales, de relijion i del capellan.....

El señor **Balmaceda**.—Seria capellana...

El señor **Reyes** (Presidente).—¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

El señor **Balmaceda**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Puede usar de ella el señor Senador.

El señor **Balmaceda**.—Yo acepto la modificacion propuesta por el honorable señor Ministro relativa al nuevo ítem introducido por la Comision despues del 6. Me parece mui natural ponerse en el caso de que no se encuentre una profesora bastante competente para hacerse cargo de esta clase de química i física; es claro que entónces habria que echar mano de un profesor.

Ahora, por lo que hace a los escrúpulos del honorable Senador de Valdivia, podría salvarse los inconvenientes notados por Su Señoría, buscando un profesor... feo.

El señor **Secretario**.—El honorable Senador por Coquimbo ¿ha formulado indicacion?

El señor **Sanfuentes** (don Enrique S.).—Nó, señor Secretario; me limité a decir simplemente que, en conformidad a las observaciones del honorable Senador por Valdivia, deberían tambien modificarse otros ítem, como el que consulta el sueldo del capellan, con el objeto de manifestar que no debieran aceptarse las observaciones del honorable señor Senador.

El señor **Reyes** (Presidente).—¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

Aprobada la partida en todos los ítem e indicaciones de la Comision que no hayan sido observados.

Quedaría entónces por votarse la indicacion del honorable Ministro de Instruccion Pública, para que la glosa del ítem 8 se redacte diciendo: «Sueldo de la profesora de castellano.»

Si no se pide votacion sobre esta indicacion, podría darse por aprobada.

Aprobada.

El señor **Secretario**.—Quedaría la otra indicacion del señor Ministro para que en la glosa del nuevo ítem propuesto por la Comision, a continuacion del 6, se diga: «Sueldo de la profesora o profesor de física i química, mil pesos.»

Votada esta indicacion, fué aprobada por 12 votos contra 5.

El señor **Secretario**.—Partida 13.—«Escuela Normal de Preceptoras de la Serena, treinta i dos mil novecientos cuarenta i seis pesos sesenta i tres centavos.»

Sin variacion.

El señor **Reyes** (Presidente).—En discusion la partida.

Aprobada.

El señor **Secretario**.—Partida 14.—«Escuela Normal de Preceptoras de Chillan, treinta i ocho mil novecientos sesenta i cinco pesos cincuenta i nueve centavos.»

No ha sido modificada.

El señor **Reyes** (Presidente).—En discusion la partida.

Aprobada.

El señor **Secretario**.—Partida 15.—«Escuela Normal de Preceptoras del Sur, veintiocho mil seis cientos setenta i tres pesos treinta centavos.»

Sin variacion.

El señor **Reyes** (Presidente).—Aprobada la partida.

El señor **Secretario**.—Partida 16.—«Escuelas Normales, ocho mil ochocientos setenta pesos.»

El señor **Reyes** (Presidente).—En discusion.

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—¿Me permite el señor Presidente?

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

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—Pido que se agreguen en esta partida, despues del ítem 17, los siguientes, que consultan los premios de varios preceptres, decretados últimamente conforme a la lei:

«Item ... Al profesor de la Escuela Normal de Preceptoras de Chillan don Nicolas Kizivan. Decreto de 31 de marzo de 1896.....	\$ 337 50
" ... Al profesor de la Escuela Normal de Chillan don Justo Rodriguez. Decreto de 20 de agosto de 1895.....	200
" ... Al profesor de la Escuela Normal de Preceptores de Chillan, don Manuel J. Ortiz. Decreto de 21 de agosto de 1895.....	337 50»

El señor **Reyes** (Presidente).—¿Algun señor Senador hace uso de la palabra?

¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

No habiendo ningun señor Senador que desee tomar la palabra, se dará por aprobada la partida, que no ha sido observada, i en cuanto a las indicaciones del señor Ministro, si ningun señor Senador pidiera votacion, se darian por aprobadas tácitamente por tratarse de asignaciones decretadas conforme a la lei.

Acordado.

El señor **Secretario**.—Partida 17, «Asignaciones varias», sesenta i ocho mil quinientos un pesos setenta i ocho centavos.

S. E. DE S.

Dice la Comision:

«Se ha restablecido el ítem que en el presupuesto vijente figura con el núm. 6 i que aparece suprimido en el proyecto, el cual consulta un auxilio extraordinario de cuatro mil pesos para la Sociedad que sostiene el liceo de niñas de Copiapó.

Se han agregado ademas a esta partida los siguientes ítem nuevos:

Despues del 13:

Item ... A la escuela que sostienen en Santiago los padres recoletos franciscanos. Lei de presupuestos de 1896..... \$ 1,000

Despues del 17:

Item ... A la escuela que sostienen en Cañete los padres recoletos franciscanos. Lei de presupuestos de 1896 480

Item ... A la escuela alemana de Rio Bueno. Lei de presupuestos de 1896..... 800

El señor **Reyes** (Presidente).—En discusion la partida con las indicaciones propuestas por la Comision mista.

El señor **Miers Cox**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Tiene Su Señoría la palabra.

El señor **Miers Cox**.—Es para renovar la indicacion que hice en sesiones anteriores, tratándose del presupuesto del Interior, i que aplacé entónces por haberse manifestado que no correspondia a ese presupuesto.

Entónces pedí tres mil pesos de asignacion para la escuela rejentada por las hermanas de caridad, bajo el nombre de «Corazon de María» i espresé el número de criaturas que estaban manteniendo allí, que eran ciento veinte niñas i cuatro niñitos.

El señor Ministro confirmó estos datos, respecto del número de niños atendidos, como tambien respecto de la cantidad con que el Gobierno habia auxiliado esa escuela el año pasado.

Tomando en consideracion el aumento que han sufrido los presupuestos, solicito ahora solamente dos mil pesos, que se colocarian despues del ítem 17 i a continuacion de los dos propuestos por la Comision.

Debo todavía agregar la asistencia de afuera; fué ese año de setecientos treinta i cinco niños.

El señor **Sanfuentes** (don Enrique S.).—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Puede hacer uso de ella el señor Senador.

El señor **Sanfuentes** (don Enrique S.).—Propongo, por mi parte, que a continuacion del ítem 8 se agregue otro en esta forma: «Para continuar la construccion del edificio en que funciona el liceo de niñas de la Serena, seis mil pesos.»

En el año último, la asistencia de este liceo ha sido de ciento diecinueve niñas.

A fin de cumplir la disposicion de la lei del 84, pido tambien que la partida 137, que dice: «Item único, para reparacion i construccion de edificios de-

pendientes del Ministerio de Instrucción Pública», se reduzca en esta misma cantidad de seis mil pesos que debe aplicarse a continuar la construcción del liceo de niñas de la Serena.

El señor **Rozas**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Tiene la palabra el señor Senador.

El señor **Rozas**.—Desearía saber qué suerte ha corrido una solicitud de que se dió cuenta al discutirse el presupuesto de Colonización, para ausiliar con una subvención las escuelas que sostienen los padres misioneros franciscanos en Lautaro i Nueva Imperial.

El señor **Secretario**.—Esa solicitud se tomó en consideración en la discusión, i a consecuencia de una indicación que hizo el honorable señor Fábres, fué retirada dicha solicitud, la cual se remitió después a la Cámara de Diputados juntamente con los antecedentes del presupuesto.

El señor **Rozas**.—Entendía que se había acordado una subvención de cuarenta pesos mensuales a cada una de esas escuelas, a las cuales también se concedió una asignación en el presupuesto anterior, si mal no recuerdo.

Si no fuera así, pediría que se agregara un ítem que consulte cuarenta pesos mensuales para cada una de estas escuelas de Lautaro i de Angol.

El señor **Santa Cruz**.—Sería conveniente ver si se aprobó alguna cantidad con este objeto en el presupuesto de Colonización; no fuera a suceder que se consultara una asignación doble.

El señor **Reyes** (Presidente).—Como ha llegado el término de la primera hora, conveniría más suspender la sesión.

El señor **Latorre**.—Pido la palabra, señor, simplemente para hacer que se dé lectura a una solicitud que se me ha enviado por la Sociedad de Obreros de Valparaíso.

El señor **Reyes** (Presidente).—Habiendo necesidad de consultar los antecedentes a que se refiere la indicación del honorable Senador de Dlanquihue, podría suspenderse entre tanto la sesión.

Se suspendió la sesión.

SEGUNDA HORA

El señor **Reyes** (Presidente).—Continúa la sesión.

El señor **Latorre**.—En esta partida que está en discusión tiene cabida la lectura de la solicitud a que me he referido, presentada por el directorio de la «Sociedad de Obreros de Valparaíso.»

Pediría, en consecuencia, que se leyera esa solicitud.

El señor **Matta**.—A fin de ahorrar tiempo, pediría también que se leyera una nota que he recibido del director de la «Sociedad Federico Staven.» La escuela sostenida por esta Sociedad tenía en el presupuesto anterior una subvención, que se ha suprimido, i lo que se pide es que se restablezca esa asignación. Si al Senado le parece conveniente o justo, podría acceder a esa solicitud.

El señor **Reyes** (Presidente).—También he recibido una carta del presidente de la Sociedad de Artesanos de la escuela Federico Varela, i la entrego

al señor Secretario, sin hacer mía la solicitud que contiene puesto que no acostumbo hacer indicaciones de este jénero, ni podría hacerlas en conformidad a la doctrina que he sostenido respecto de la lei del 84.

Pero entrego, como he dicho, la carta-solicitud al señor Secretario para que le dé lectura, por si algun señor Senador desea hacerla suya.

El señor **Matta**.—Por mi parte, me permito hacer indicación para que el Senado acuerde la subvención que se pide en la solicitud a que me he referido.

El señor **Secretario**.—La solicitud a que se ha referido el señor Senador de Valparaíso es la siguiente:

«Valparaíso, ... de noviembre de 1895.—Honorable Cámara de Senadores:

Delfín Araya González, representante del directorio de la Escuela Nocturna de Obreras «La Igualdad», respetuosamente digo:

Que merced al entusiasmo de algunas personas amantes de la instrucción del pueblo, se ha podido reunir los recursos estrictamente necesarios para dar vida a una escuela nocturna para obreras adultas, cuya edad no baja de quince años ni exceda de cuarenta.

Esta obra ha sido acogida con interés por la sociedad i comercio de Valparaíso.

Ya se ha dado comienzo a las tareas escolares, i un número de doscientas alumnas matriculadas podrán recibir las lecciones gratuitas que se les proporciona.

Sin embargo, los organizadores de esta institución temen que la falta de recursos sea motivo de restricción de las benéficas tareas a que la escuela se dedica, i creen, en consecuencia, que los altos poderes públicos no deben ser extraños a un movimiento de esta naturaleza sino que se encuentran hasta cierto punto obligados a procurar con su poderoso auxilio el ensanchamiento del campo de acción en que estas sociedades operan.

No dudo un instante de que instruido el Soberano Congreso de los fines que se persiguen con la citada escuela, no habrá de vacilar en otorgar a este plantel de educación de las desheredadas de la fortuna un auxilio que al mismo tiempo asegure su estabilidad i le permita estender su esfera de trabajo.

Acompañó a esta solicitud los antecedentes de la escuela i aguardo que en vista de ellos el Soberano Congreso habrá de asignar en el presupuesto de 1896 una subvención de tres mil pesos anuales como un auxilio a la institución que represento.

Es gracia, Soberano Congreso.—Por el director de la Escuela, *D. Araya G.*

La nota cuya lectura ha pedido el señor Senador de Atacama es la siguiente:

«Valparaíso, 17 de enero de 1896.—Señor Guillermo Matta.—Santiago.—Señor:

La Sociedad Federico Staven ha fundado una escuela mista nocturna, que viene funcionando desde 1888 i que es sostenida con grandes sacrificios de parte de la Sociedad, pues su presupuesto anual de gastos alcanza a la cantidad de siete mil cuatrocientos sesenta i cinco pesos cuarenta i cinco centavos.

La escuela funciona en un local ajeno, abonando

el cánón de arrendamiento consiguiente, i como además ha tenido que proporcionarse las máquinas i útiles necesarios para la enseñanza de telegrafía i dibujo, i adquirir máquinas de coser i otros enseres para las clases de costura i labores de mano, ha demandado todo esto injentes gastos, agotando los escasos recursos con que la escuela cuenta para su sostenimiento.

Por otra parte, son ya del dominio público los frutos que en este establecimiento se cosechan, pues las niñas i obreros que asisten a la escuela adquieren una educación profesional que les facilita los medios necesarios para ganarse más tarde la vida honestamente, según consta de los diversos informes de las comisiones examinadoras i de la palabra del honorable ex-Ministro de Instrucción Pública, don Osvaldo Renjifo.

El que suscribe, rejente de la escuela Stuyven, autorizado por la Sociedad, suplica a Su Señoría se digne apoyar con su voto una subvención anual de cuatro mil pesos para atender a las necesidades que la escuela demanda, pues sin estos recursos la escuela tendrá que clausurarse o suprimir alguna de las asignaturas, con grave perjuicio de los educandos.

Conociendo su entusiasmo por la educación del pueblo, creo que atenderá gustoso nuestra petición i comprometerá así la gratitud de los alumnos i alumnas de la escuela i la personal de su atento i S. S.—*Jacinto Avendaño*, rejente.—*Pedro T. mas Jamett*, secretario.»

La comunicación a que se ha referido el señor Presidente dice así:

«Valparaíso, 15 de enero de 1896.—Señor Vicente Reyes.—Muy señor mío:

Por acuerdo de la Asociación de Artesanos de la escuela Federico Varela me ha dado la honrosa misión de dirijirme a Su Señoría para que, en su carácter de miembro del Soberano Congreso, influya con su voz i voto a fin de obtener una subvención anual a favor del establecimiento de educación de nuestro cargo.

Para constatar la justicia de nuestra petición creemos conveniente dar a Su Señoría algunos pormenores sobre el plantel mencionado.

La Asociación de Artesanos que es compuesta de más de ochocientos asociados si que tiene treinta i ocho años de vida, no creyendo suficientemente cumplida su alta misión de proteger al socio dándole los múltiples beneficios que otorgan los estatutos, ha querido dar cima a su obra humanitaria fundando un establecimiento en que pudieran educarse los hijos de los asociados.

La escuela ha funcionado sin interrupción, imprimiéndole desde su principio el carácter de profesional. Su matrícula del año próximo pasado ha sido 100 alumnas, número que se duplicará para el presente año escolar por contar con un edificio que reúne todas las comodidades necesarias al objeto que se destina, edificio que su costo es de veinticinco mil pesos, cantidad que en su mayor parte la Asociación ha quedado aduendando, a causa de que todas sus entradas las invierte en la atención de sus numerosos socios enfermos.

Por otra parte, el presupuesto calculado que demandará la escuela no bajará de ocho mil pesos

anuales, teniendo que agregar a esto las cantidades destinadas a amortizar la deuda contraída con motivo de la construcción.

Por todas estas circunstancias, esperamos confiadamente en que Su Señoría, como cooperador en el progreso del país, no escatinará en esta ocasión su voluntad i concurso solicitando del Soberano Congreso una subvención de cinco mil pesos anuales, destinados al sostenimiento de la escuela Federico Varela.

Dando de autemano los más sinceros agradecimientos por la participación que Su Señoría tomará en el mejor éxito de nuestra solicitud, tenemos el honor de suscribirnos de Su Señoría atentos i seguros servidores.—*A. Vargas Gac*, presidente.—*Alfredo D. Pino*, secretario.»

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—Desearia saber qué antecedentes ha podido tener la Comisión mista para proponer la agregación de un ítem de trescientos pesos destinado a la escuela que sostiene los padres recoletos franciscanos en Cañete, i también para la escuela alemana de Valdivia i para la escuela de los mismos padres recoletos en Santiago.

El señor **Santelices**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor **Santelices**.—Como lo espresa el acta respectiva de las sesiones de la Comisión mista, fui yo el autor de la modificación relativa a la escuela sostenida por los padres recoletos en Cañete, i la hice por encargo del señor Senador representante de aquella agrupación, ausente en este momento, quien me entregó una carta del primer alcalde de aquella localidad en la que se decía que aquélla era una escuela muy concurrida i que se encontraba en muy buen pié. Con estos antecedentes, la Comisión estimó justificada la indicación i la aceptó.

No he traído los datos, porque devolví al señor Tocornal la carta a que me he referido, del primer alcalde de aquella localidad.

En cuanto a la indicación referente a la escuela de los padres recoletos de Santiago, se manifestó por el honorable Senador que la hizo, cuál era la asistencia de esa escuela i se hizo presente la circunstancia, que también afecta a los religiosos de Cañete, de que estos padres carecen de recursos para sostenerla, porque ellos mismos viven de la caridad pública.

Estos son, en resumen, los datos que la Comisión tuvo en vista.

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—Agradezco al señor Senador las esplicaciones que se ha servido darme.

Como no aparecían antecedentes sobre el particular, el Gobierno pidió algunos datos, los que no han llegado oportunamente, talvez por falta de tiempo.

El Ministerio de Instrucción Pública decretó el año último veintisiete mil i tantos pesos en subvenciones a escuelas primarias.

Tengo a la mano la nómina de estas escuelas, de

la que aparece que los misioneros de Chillan, como los de Castro, han sido especialmente subvencionados.

Debo confesar que he leído con extrañeza en los diarios la discusión habida aquí sobre el presupuesto de Colonización, en la cual se dijo, respecto de estas asignaciones, que no se trataba solamente del personal de la misión sino también del sostenimiento de escuelas, que, además de la enseñanza, proporcionaban algunos útiles a los alumnos.

Existe un ítem especial para una escuela de Angol, donde parece que hai un internado de niños indígenas, el cual recibe una asignación de mil pesos del presupuesto de Colonización, al cual corresponderían estas asignaciones.

No hai, pues, en realidad, antecedentes para creer que la escuela que los padres misioneros franciscanos sostienen en Cañete merezca particular protección del Congreso i no la merezcan otras escuelas que sostienen en Imperial o en otra parte; i además esa escuela ha recibido el año último una asignación de cuarenta pesos mensuales.

El deseo de estos superiores de congregaciones religiosas es que estas asignaciones dadas por decreto pasen a convertirse en ítem del presupuesto, porque así se considera más garantida la permanencia i estabilidad de ellas.

El Senado comprenderá cuán agradable sería para un Ministro poder satisfacer todas estas peticiones hechas en orden a la Instrucción Primaria i que alguna base tienen de equidad. Pero, la verdad es que el Ministerio no se encuentra en situación de no poder atender a estas necesidades con los fondos que se ponen a su disposición.

Como desde algún tiempo no se hacía ninguna inversión extraordinaria en el servicio de Instrucción Primaria, el Congreso, en el año último, fijó en cien mil pesos el ítem destinado al fomento de esta instrucción. En términos generales, puedo decir que con aquella suma se fundaron diecisiete nuevas escuelas, se invirtieron veintisiete mil pesos en subvencionar escuelas privadas i el resto se invirtió en satisfacer diversas necesidades i en el sostenimiento de escuelas creadas para las cuales no se había votado una cantidad especial.

Así es que la dirección jeneral del ramo ha propuesto al Gobierno que estos cien mil pesos se distribuyan entre todos los departamentos de la República conforme a las necesidades de cada cual, aumentando las distintas partidas que se consultan en el presupuesto para el sostenimiento de las escuelas, después de haber llenado algunas necesidades jenerales; porque ha de saber el Senado que la escasez de mobiliario i útiles en algunas escuelas había llegado hasta el punto de que en algunas de ellas no existía siquiera un mapa de la República.

Por lo demás, los señores Senadores pueden, si lo tienen a bien, examinar el detalle de esta partida, que tengo a la mano.

De manera, pues, que no habrá ya con que atender a muchas de estas subvenciones, algunas de las cuales, sin embargo, me parecen perfectamente justificadas.

Ahora, si se han de introducir de una manera determinada en el presupuesto, se incurriría en una

falta de equidad en la distribución, porque se protegería a escuelas que no tienen en realidad preferencia que alegar respecto de otras.

Como parece que la voluntad del Congreso es no votar más de veintinueve mil pesos con este objeto, yo me limito a hacer presente al Senado estas observaciones i a decir que no podrá el Gobierno atender por medio de un decreto a las subvenciones que ántes ha dado, porque no hai una partida especial para ello i porque no tiene antecedentes para apreciar si la escuela de Cañete, por ejemplo, u otras que se propongan, se encuentran en tal situación que exijan se les dedique una especial atención en el presupuesto.

En cuanto a la indicación del honorable Senador por Coquimbo, para subvencionar al liceo de niñas de la Serena, sale de la regla jeneral, no se encuentra en el mismo caso que las otras i se refiere a un establecimiento de instrucción secundaria. Así es que no sería conveniente para deducir la cantidad de seis mil pesos de la partida referente a edificios públicos i destinarla a continuar la construcción de aquel liceo.

El señor *Santelices*.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor *Reyes* (Presidente).—Tiene la palabra el señor Senador.

El señor *Santelices*.—He oído con atención al señor Ministro, i me parece que de las observaciones que ha tenido a bien hacer Su Señoría, se deduce la necesidad de mantener estos ítem, desde que el año pasado se concedió a estas escuelas, que existen en territorio indígena, algunas sumas para su sostenimiento.

Todos sabemos que estos padres misioneros viven de limosnas, que no tienen sino veintiseis pesos al mes cada uno para vivir, como subvención del Gobierno. El honorable señor Fabres pidió que se les asignara la suma de treinta pesos mensuales a cada uno para que pudieran mantenerse; sin embargo, con esto todavía sostienen escuelas.

No tienen, pues, estos misioneros subvención del presupuesto de Colonización para sostener escuelas; lo único que se hace es darles un peso al día a cada uno para que tengan con que vivir.

De manera que, si no se les da este año la subvención que se les dió el año pasado, no sé cómo podrán sostener la escuela.

Por lo demás, no es extraño que el señor Ministro no esté al cabo de los antecedentes en esta materia, puesto que Su Señoría no asistió a la Comisión mixta de presupuestos.

El señor *Balmaceda*.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor *Reyes* (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor *Balmaceda*.—Nada sería más grato que consultar ciertas cantidades para satisfacer estas necesidades de establecimientos particulares de instrucción primaria. Pero, nos encontramos con dos graves inconvenientes. El Estado no tiene fondos con que mantener sus propias escuelas, i al mismo tiempo que se escatiman los dineros nacionales para el sostenimiento de las escuelas del Estado, se nos dice, por otra parte, que el Estado debe acudir a proteger a las escuelas particulares.

Yo no puedo aceptar esta manera de pensar, i por

mas grato que me habria sido en otra ocasion dar mi voto favorable a estas indicaciones, hoy no puedo hacerlo, porque el Estado no tiene con que atender a estas necesidades, que no son necesidades del Estado sino de establecimientos particulares.

Con estas diversas indicaciones se pretende, como lo ha dicho el señor Ministro, no solo obtener una cantidad por una vez, sino que se establezcan ítem en el presupuesto, es decir, que venga la lei a amparar directamente a estas escuelas particulares con derechos concedidos por el Estado, i todavía en lugares donde el Estado tiene establecimientos análogos.

No creo, pues, que nosotros debamos proceder con el corazon lijero a socorrer estas necesidades de establecimientos particulares por mas apremiantes que sean, cuando no tenemos con qué satisfacer las propias; i llamo propias las necesidades de las escuelas del Estado. Mucho ménos puedo aceptar que se establezcan ítem especiales con este objeto, porque eso importa el amparo directo de la lei para que esos establecimientos se crean con derecho a la proteccion del Estado.

El señor **Varela**.—¿cuando no lo hace el Estado, ¿quién lo hace?

El señor **Balmaceda**.—El Estado hace todo lo que puede i aun mas de lo que puede. El Estado protege a los establecimientos particulares por pura jenerosidad.

Sin embargo, yo no tendria inconveniente ninguno en votar esas cantidades si no fuéramos a tener al fin un considerable déficit en el presupuesto. Pero es el caso que no hai dinero para esos gastos, i nos estamos midiendo hasta en las cantidades mas pequeñas.

Por esto es que yo negaré mi voto a esas indicaciones.

El señor **Ross**.—Antes de llegar a la votacion, rogaria al señor Secretario que tuviera la bondad de leer las indicaciones que se han hecho i sobre las cuales va a recaer votacion, a fin de poder conocer el monto total de ellas.

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—Se me habia olvidado hacer presente que el ítem 2, que consulta la subvencion de trescientos pesos a una Escuela-Taller de Valparaiso, ha quedado desde hace tiempo sin inversion porque no se ha cobrado esa subvencion.

Como es de suponer que ya no funcione esa escuela, pido al Senado que suprima el ítem.

El señor **Reyes** (Presidente).—Van a leerse las indicaciones.

El señor **Secretario**.—Las indicaciones presentadas son las siguientes:

«La Comision ha restablecido el ítem que en el presupuesto vijente figura con el número 6 i que aparece suprimido en el proyecto, el cual consulta un auxilio extraordinario de 4,000 pesos para la sociedad que sostiene el liceo de niñas de Copiapó.

I agregado ademas a esta partida los siguientes ítem nuevos:

Despues del 13:

«Item ... A la escuela que sostienen en Santiago los padres recoletos franciscanos. Lei de presupuestos de 1896..... \$ 1,000»

Despues del 17:

«Item ... A la escuela que sostienen en Cañete los padres recoletos franciscanos. Lei de presupuestos de 1896..... \$ 480
 " ... A la escuela alemana de Rio Bueno. Lei de presupuestos de 1896..... 800»

Los señores Senadores han formulado las siguientes indicaciones:

El señor **Miers Cox** para conceder por una sola vez dos mil pesos para fomento de las escuelas que sostienen las hermanas del Corazon de María de Bilen en Santiago.

El señor **Sanfuentes don Enrique S.** una subvencion de seis mil pesos para continuar la construccion del edificio en que funciona el liceo de niñas de la Serena.

El señor **Rozas** para subvencionar con novecientos sesenta pesos las escuelas que sostienen los padres franciscanos en Lautaro i Nueva Imperial.

El señor **Latterre** para subvencionar con tres mil pesos la escuela nocturna de obreros «La Igualdad», establecida en Valparaiso.

El señor **Matta** para subvencionar con cuatro mil pesos a la sociedad que sostiene la escuela «Federico Varela» en Valparaiso.

Todas estas indicaciones suman dieziseis mil doscientos cuarenta pesos, i hai que deducir trescientos pesos del monto de la partida, suma que corresponde al ítem 2 que consultaba una asignacion a la Sociedad de Beneficencia de Señoras de Valparaiso i que pidió el señor Ministro que se suprimieran.

El señor **Ross**.—¿Todas las indicaciones, incluyendo los seis mil pesos para el liceo de la Serena, dan esa suma?

El señor **Reyes** (Presidente).—No, señor Senador, no se toman en cuenta esos seis mil pesos.

El señor **Rozas**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor **Rozas**.—En el caso de que el Senado tuviera a bien prestar su aprobacion a estas indicaciones hechas para subvencionar colejos particulares, creo de mucha justicia que la solicitud elevada a la Comision mista por la Sociedad de Santo Tomas de Aquino, que sostiene escuelas de evidente utilidad i provecho, sea tambien tomada favorablemente en cuenta por la Cámara.

Veo, señor, en las actas de la Comision mista, página 76, lo siguiente:

«Al tratarse esta partida, la Comision se impuso de una solicitud presentada por el directorio de la Sociedad de Escuelas Católicas de Santo Tomas de Aquino, en la cual piden se asigne a dicha institucion una subvencion de diez mil pesos para el sostenimiento de sus escuelas. Esta solicitud fué desechada por seis votos contra dos.»

Repito, pues, que para el caso de que las indicaciones hechas merezcan la aceptacion del Senado, pediria tambien, por mi parte, que se pronunciara sobre esta otra.

Así es que la indicacion que hago es subsidiaria,

El señor **Secretario**.—La indicacion de Su Señoría quedaria relectada en los términos siguientes

«Item ... Para mantenimiento de las escuelas sostenidas por la Sociedad de Santo Tomas de Aquino en Santiago. Lei de presupuestos de 1896..... \$ 10,000»

El señor **Rozas**.—Eso es.

El señor **Santa Cruz**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Tiene la palabra el señor Senador.

El señor **Santa Cruz**.—Como hai dos instituciones que sostienen escuelas en Santiago: la Sociedad de Instruccion Primaria i esta otra a que acaba de referirse el señor Senador, que se llama Sociedad Católica de Santo Tomas de Aquino, para el caso improbable que se subvencionara a ésta seria justo tambien subvencionar a aquélla.

Antes se consultaba en el presupuesto una asignacion a favor de la Sociedad de Instruccion Primaria, asignacion que ha sido suspendida i que no ha sido reclamada con el propósito de independizar hasta cierto punto del Estado esta institución.

Pero ahora que se pide para esta otra, me parece que no seria conveniente darle a ella sola, que está destinada a imprimir cierta tendencia a la enseñanza, i no a la de Instruccion Primaria que le imprime una tendencia opuesta.

Así pues, en el caso, que considero imposible, de que se acuerde subvencionar a la Sociedad de Santo Tomas de Aquino, haria indicacion para que se señalase una cantidad igual a la de Instruccion Primaria.

El señor **Reyes** (Presidente).—Una vez cerrado el debate, se votarán todas las indicaciones, i la del señor Senador por Bio-Bio se votará despues de la del señor Senador por Llanquihue, para los efectos que persigue Su Señoría.

¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra.

¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

Cerrado el debate.

En votacion.

Se dará por aprobada la partida en todos los ítem que no han sido objetados. Se considerarán tambien como aprobadas las indicaciones de la Comisión i de los señores Senadores i acerca de las cuales no ha habido observacion.

Va a votarse el ítem 1 propuesto por la Comisión, despues del 13.

El señor **Secretario**.—Que dice:

«Item ... A la escuela que sostienen en Santiago los padres recoletos franciscanos. Lei de presupuestos de 1896..... \$ 1,000»

El señor **Santelices**.—Descaria saber si se opone el señor Ministro.

El señor **Reyes** (Presidente).—Me permito observar a Su Señoría que estamos en votacion. Yo habia dicho que se tomaria votacion sobre las indicaciones objetadas, porque, segun la práctica establecida, siempre que se objeta algun ítem o partida del

presupuesto o alguna de las indicaciones hechas por la Comisión o por los señores Senadores, es el caso de votar.

El señor **Santelices**.—Me parece mui bien el sistema observado por el señor Presidente; pero como el señor Ministro pidió datos sobre esa indicacion, i, despues que se le dieron, no replicó, creia que Su Señoría no habia insistido en sus observaciones, i que, por consiguiente, no era el caso de votarla.

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—Deseaba únicamente ilustrar el criterio del Senado, al provocar las esplicaciones que Su Señoría tuvo a bien darnos.

El señor **Reyes** (Presidente).—Yo, por regla jeneral, no pongo en votacion sino lo que se ha observado u objetado.

Va a tomarse la votacion.

El señor **Secretario**.—¿Se aprueba el ítem propuesto por la Comisión despues del 13:

«A la escuela que sostienen en Santiago los padres recoletos franciscanos. Lei de presupuestos de 1896..... \$ 1,000?»

Fué aprobado por nueve votos contra cinco.

El señor **Secretario**.—La Comisión propone otro ítem a continuacion del 17:

«A la escuela que sostienen en Cañete los padres recoletos franciscanos. Lei de presupuestos de 1896..... \$ 480»

Fué aprobado por ocho votos contra seis.

El señor **Secretario**.—Hai otra indicacion de la Comisión para que a continuacion del anterior se consulte un ítem de ochocientos pesos para la Escuela alemana de Rio Bueno.

Votada esta indicacion, fué aprobada por ocho votos contra siete.

El señor **Secretario**.—La indicacion del señor Miers Cox para que se consulte al final de la partida un ítem de dos mil pesos para la escuela que sostiene en Santiago las Hermanas de la Caridad, con el nombre de «Corazon de María.»

Votada la indicacion, fué rechazada por ocho votos contra siete.

El señor **Secretario**.—Viene la indicacion del señor Senador de Llanquihue para consultar un ítem de novecientos sesenta pesos como asignacion a los Padres Franciscanos para el sostenimiento de una escuela en Lautaro i de otra en Nueva Imperial.

Esta indicacion fué tambien desechada por once votos contra cuatro.

El señor **Secretario**.—Indicacion del honorable Senador de Valparaiso, señor Latorre, para que se consulte un ítem de tres mil pesos como asignacion a la Escuela Nocturna de Obreras «La Igualdad», de Valparaiso.

Votada esta indicacion, resultó desechada por ocho votos contra siete.

El señor **Secretario**.—Indicacion del señor Senador de Atacama, para consultar un ítem de cuatro mil pesos como subvencion a la Escuela «Federico Staven», de Valparaiso.

Resultó desechada por nueve votos contra seis.

El señor **Secretario**.—Queda la indicacion del señor Ministro de Instruccion Pública para suprimir el ítem 2 que consulta trescientos pesos como asig-

nacion a la Sociedad de Beneficencia de Señoras de San José, de Valparaiso.

El señor **Reyes** (Presidente).—Como no se ha hecho oposicion, la daria por aceptada.

Aceptada la supresion.

El señor **Secretario**.—Viene otra indicacion del señor Rozas para que se consulte un ítem de diez mil pesos para subvencionar las escuelas que sostienen la Sociedad de Santo Tomas de Aquino, de Santiago.

El señor **Reyes** (Presidente).— En votacion.

El señor **Rozas**.—Ya no tiene objeto, desde que han sido rechazadas las otras.

El señor **Reyes** (Presidente).—En ese caso se considerará retirada igualmente la indicacion del honorable señor Santelices.

El señor **Santelices**.—Naturalmente. Yo habia propuesto mi indicacion para que se le votara solo en el caso improbable de que se aprobara la del señor Rozas.

El señor **Reyes** (Presidente).—Retirada la indicacion.

El señor **Secretario**.—Sigue la indicacion del señor Sanfuentes:

«Para continuar la construccion del edificio en que funciona el liceo de niñas de la Serena. Lei de presupuestos de 1896 \$ 6,000»

El señor **Reyes** (Presidente).—Subentendiéndose que se deducirá esta cantidad de los fondos jenerales asignados por la partida 137, para conservacion, reparacion i construccion de edificios dependientes del Ministerio de Instruccion Pública.

El señor **Sanfuentes** (don Enrique S.).—Está aceptada así por el señor Ministro.

Votada dicha indicacion, fue aprobada por once votos contra cuatro.

El señor **Secretario**.—No queda ninguna otra indicacion por votar.

Partida 18, «Jubilados», 68,501 pesos 78 centavos.

El señor **Secretario**.—Dice la Comision:

«Se ha suprimido el ítem 66 por haber fallecido el profesor del liceo de Valdivia don Amado Testa, cuya pension consulta.

Se han agregado al final de la partida esto: ot os:

Item ... Pension del profesor del liceo de Ancud don José A. González. Decreto de 17 de julio de 1895.....	\$ 1,750
" ... Pension del profesor del liceo de Puerto Montt don José Manuel Varela. Decreto de 7 de agosto de 1895.....	1,453
" ... Pension del profesor del liceo de Cauquenes don Efraín Figueroa. Decreto de 4 de setiembre de 1895.....	1,307 50
" ... Pension del rector i profesor del liceo de Cauquenes don José M. Oñat. Decretos de 15 julio de 1895.....	4,250
" ... Pension del profesor de arquitectura i dibujo de la Seccion	

Universitaria don Manuel Aldunate. Decreto de 17 de agosto de 1895..... 1,400»

El señor **Reyes** (Presidente).—En discusion la partida con las agregaciones propuestas por la Comision mista.

El señor **Santelices**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Tiene la palabra el señor Senador.

El señor **Santelices**.—Creo, señor, como lo he manifestado en otras ocasiones, que debe consultarse en esta partida un ítem, con la suma que el señor Ministro tenga a bien señalar, para pagar la renta de las personas a quienes, en el curso del año, dé derecho para jubilar la lei de 31 de diciembre de 1895.

Creo que no es lícito imputar a una lei anterior, como es la de diciembre de 1895, gastos que tienen que hacerse durante la vijencia del presupuesto del año siguiente, es decir, de 1896.

Si ésta fuera tambien la opinion del señor Ministro, me parece que habríamos concluido, porque yo no desco en manera alguna promover cuestiones que tiendan a retardar el despacho de los presupuestos.

Cualquiera que sea la suma que se consulte en esta partida del presupuesto, se cumpliria con la lei de 16 de setiembre de 1884 i con el precepto constitucional establecido por el artículo 37, que dice en su segundo inciso:

«Fijar *anualmente* los gastos de la Administracion Pública.»

Este artículo corresponde al 28 de la Constitucion reformada.

Espero saber del señor Ministro si piensa que debe colocarse este ítem para, en tal caso, no insistir por mi parte, porque aceptaria la suma, cualquiera que ella fuese, que tuviera a bien fijar Su Señoría.

Por lo demas, creo que en el Ministerio hai los antecedentes necesarios para determinar, por lo ménos aproximativamente, a cuánto ascenderia este gasto.

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—Es exacto en principio lo que indica el señor Senador, de que, segun la lei del 84, no debe imputarse a una lei anterior gasto alguno, sino al presupuesto vijente. Pero entiendo que esa lei contiene una disposicion especial, segun la cual puede imputarse el gasto a una lei cuando la de presupuestos no ha sido promulgada.

El señor **Santelices**.—Pero yo me refiero a la de 1895, sobre jubilaciones, que ha sido promulgada antes de la vijencia del presupuesto de 1896, que estamos todavia discutiendo.

Dice el artículo 13 de la lei de 16 de setiembre de 1884:

«Art. 13. No es permitido imputar gastos a leyes anteriores a la fecha del presupuesto vijente, salvo el caso en que la lei haya sido promulgada despues de la presentacion al Congreso del presupuesto correspondiente al año en que se decreta el gasto.

Tampoco es permitido imputar a las partidas fijas o variables del presupuesto de un año gastos hechos en años anteriores, ni alterar los sueldos de los empleados públicos fijados por lei, bajo la forma de comisiones o gratificaciones, ni, por último, aplicar

los ítem del presupuesto a distintos objetos de aquel a que han sido destinados.»

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).

—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—Segun esa lei i segun el precepto constitucional, me parece que cabria hacer la imputacion como lo indica el señor Senador. Pero, en realidad, yo no atribuyo importancia económica ni financiera a la cuestion, porque, de todas maneras, de alguna parte ha de salir el gasto.

Por lo demas, no seria posible calcular la suma que habria de consultarse, por cuanto no seria dable tampoco saber de antemano cuántas i de qué clase habrán de ser las jubilaciones que se decreten durante el año.

Ahora, si las jubilaciones decretadas fueran superiores por su cuantía a la cantidad consultada en el presupuesto, se colocaria a los agraciados en una situacion desagradable, porque no habiendo con que pagarles, tendrían que recurrir a los tribunales para obtener la respectiva sentencia.

Por lo demas, no me encuentro tampoco en situacion de señalar una cantidad fija porque no sabria determinar ni aproximativamente su cuantía.

El señor **Santa Cruz**.—En el ítem 10 de la partida 136 se consulta una cantidad para jubilaciones i pagos de honorarios a la respectiva comision de médicos.

Puede el señor Senador pedir que se aumente esa cantidad.

El señor **Santelices**.—Está bien, señor; de cualquier manera que se consulte este gasto en el presupuesto yo lo acepto. La cuestion es que haya una partida con este objeto.

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—Evidentemente, i yo también acepto; pero si hubiera de aumentarse esa partida, yo no podria indicar absolutamente la cuantía.

El señor **Santelices**.—Acepto esa partida en la forma en que está, aumentándola en una suma cualquiera. Lo principal era dejar establecido el principio, porque en dias pasados se insinuó aquí la opinion contraria, siendo que lo que yo sostengo a este respecto está de acuerdo con la manera de pensar del señor Huneus i del señor Montt (don Manuel), que en diversas ocasiones sostuvieron lo que yo sostengo ahora.

Así, por ejemplo, el señor Huneus dice a este respecto lo siguiente:

«La lei que debe espresarse en el decreto que ordena el pago, para que éste sea admitido en cuenta a las tesorerías del Estado, cuando no es el caso de imputarlo a parte alguna del presupuesto aprobado por las Cámaras, debe ser dictada solo durante la vijencia del presupuesto del año en que el pago se decreta, o puede haberlo sido con anterioridad, de manera que en 1873, por ejemplo, puede imputarse un gasto a una lei dictada diez años, veinte o treinta años ántes? Mas claro: ¿aquella lei es permanente, o es solo lei adicional i complementaria del presupuesto, que caucea con éste?

Question es ésta, que, aunque relacionada direc-

tamente con el artículo 155, lo está también, i de una manera gravísima, con el presupuesto de gastos públicos, motivo por el cual nos anticipamos a tratarlo aquí, observando un orden rigurosamente metódico de materias.

Si la cuestion propuesta hubiera de resolverse en el sentido de que es constitucional imputar en un año dado a dos leyes dictadas ántes de ese año, uno o mas gastos públicos, se llegaria entónces a la consecuencia de que el presupuesto serviria de bien poca cosa, desde que en él no se fijarian todos los gastos de la administracion, violando así los preceptos del artículo 37, inciso 2.º, el artículo 89 i el 105, inciso 4.º, los cuales hablan de esos gastos, sin distincion ni cortapisas de ningun jénero.....»

I cita el artículo 37 de la Constitucion, correspondiente al 28 de la Constitucion reformada.

Pero desde que se consulta una partida con este objeto, queda en mi concepto a salvo la prescripcion constitucional que establece la obligacion de consultar en el presupuesto todos los gastos públicos.

Termina el señor Huneus:

«De lo que se infiere que en el presupuesto deben comprenderse todos, absolutamente todos, bien sean fijos o variables, ordinarios o extraordinarios, i aun los imprevistos, dentro de la única medida en que sea posible calcular lo que no es dable prever.»

Pero, como digo, ya está salvado el principio, i yo no tengo para qué insistir sobre el particular.

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—Creo que el Senado no ha entendido resolver en este momento ninguna cuestion de principios, i que, por lo tanto, cada uno de los señores Senadores se reserva su opinion sobre la materia.

Por mi parte, he dicho que no me encuentro en situacion de fijar la cuantía de esta partida; a no ser que la fije algun señor Senador, en vista de los datos o antecedentes que pueda tener i de que yo, en este momento, carezco.

El señor **Reyes** (Presidente).—Como se ha observado que en otra partida del presupuesto hai un ítem para atender al pago de las jubilaciones, podria tomarse nota de esta circunstancia, si le parece al señor Senador.

El señor **Sanfuentes** (don Enrique S.).—De la nómina que ha enviado a la Cámara el señor Ministro, respecto de los empleados que tienen derecho a los beneficios de la lei, resulta que habria para atender al pago de sus pensiones con cincuenta mil pesos, suma en que podria aumentarse el ítem de quince mil pesos que consulta la partida 136. De manera que el señor Ministro puede tener un antecedente para pedir que se consulten sesenta i cinco mil pesos con este objeto.

El señor **Reyes** (Presidente).—Pero reservando este negocio para cuando se trate de la partida 136.

El señor **Sanfuentes** (don Enrique S.).—Precisamente, señor, es donde debe tener lugar.

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—Revisando esta larga lista de jubilados i confrontándola con la cuenta de inversion i con los datos

pedidos a las diversas oficinas, resulta que las pensiones consultadas en los ítem 6, «Pension de la preceptora de la escuela número 4 de la Serena, doña Rosa Alvarez, 135 pesos»; en el ítem 8, «Pension del preceptor de la escuela número 3 de Vallivía, don Felipe Muñoz, 150 pesos»; en el ítem 15, «Pension de la preceptora de la escuela número 1 de Concepcion, doña Rosario Alvarez, 120 pesos»; en el ítem 20, «Pension del profesor del liceo de la Serena, don Pedro Piñera, 260 pesos»; en el ítem 22, pension del preceptor de la escuela número 4 de Quinchao, don Tadeo Vargas, 225 pesos»; en el ítem 31, «Pension del inspector del liceo de los Anjeles, don José Santos Anabalón, 332 pesos 50 centavos»; en el ítem 39, «Pension del preceptor de la escuela de niños número 1 de Antofagasta, don Honorio Rojas, 270 pesos»; en el ítem 40, «Pension del director del Museo Nacional, don Pascual Ortega, 287 pesos»; i en el ítem 47, «Pension de la profesora de piano del Conservatorio de Música, doña Rosario Guzman, v. de Rivas, 230 pesos»; no han sido cobradas en el año de 1893, ni en 1894, ni en 1895. Debe suponerse que esas personas han fallecido. Por consiguiente, pediría que esos ítem se suprimieran.

El señor **Ross**.—En el ítem 20 se consulta la pension de don Pedro Piñera. Conozco mucho a este caballero i a su familia i no ha llegado a mí noticia que haya fallecido, por lo que debo creer que está vivo.

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—El decreto de esa jubilacion es del año de 1873, i es probable que el agraciado no exista. Sin embargo, podría dejarse consultada su pension en el presupuesto.

El señor **Reyes** (Presidente).—Quien sabe si no sería mejor dejar subsistentes dichos ítem. La publicacion que se haga de la indicacion del señor Ministro dará oportunidad a los interesados para hacer la reclamacion respectiva ántes de la discusion de esta partida en la Cámara de Diputados i allí podrá resolverse este punto con mas acopio de antecedentes.

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—Por mi parte no hai inconveniente i me parece muy aceptable la observacion del señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Yo insinuaba este procedimiento en vista de la observacion que acaba de hacer el honorable Senador de Coquimbo, señor Ross, de que conoce a una de las personas cuya pension se proponia suprimir...

El señor **Ross**.—Creo, señor Presidente, que el señor Piñera a quien me referia no ha fallecido, porque, como he dicho, tengo algunas relaciones con su familia i yo habria sabido si este caballero hubiera muerto.

El señor **Reyes** (Presidente).—Lo mejor será dejar tiempo a los interesados para que se impongan de este debate por las publicaciones de los diarios i pueden ocurrir a la Cámara de Diputados pidiendo que no se supriman sus pensiones. Si no hai reclamacion, la Cámara de Diputados bará la supresion i el Senado no tendrá ya inconveniente para aceptarla.

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).

—En los últimos meses del año pasado i con posterioridad a la presentacion del proyecto de presupuestos, se han expedido, en conformidad a la lei, diez decretos de jubilacion de empleados. El gasto que imponen al Fisco estas nuevas jubilaciones, corresponde mas o ménos al monto de las sumas que espresan los ítem que no se cobran; de modo que no habrá variacion sensible en el presupuesto si se hace la supresion.

Hai, pues, que agregar diez nuevos ítem que consulten esas jubilaciones.

El señor **Secretario**.—Son los siguientes:

«Ítem ... Pension del preceptor de la escuela de niños núm. 5 de Cauquénés, don José Domingo Pérez. Decreto de 5 de junio de 1895.....	\$ 258 75
“ ... Pension del sub director de la escuela superior de niños núm. 1 de Petorca, don José Félix Daza. Decreto de 5 de junio de 1895.....	540
“ ... Pension del preceptor de la escuela de niños núm. 1 de Concepcion, don Meliton J. Letelier. Decreto de 11 de junio de 1895.....	151 25
“ ... Pension de la preceptora de la escuela de niñas núm. de Coelemu, doña Margarita Pacheco. Decreto de 6 de julio de 1895.....	486
“ ... Pension del preceptor de la escuela de niños núm. 7 de los Andes, don Carlos Negrete. Decreto de 15 de julio de 1895.....	360
“ ... Pension de la preceptora de la escuela de niñas núm. 2 de Copiapó, doña Matilde Valdovinos. Decreto de 1.º de agosto de 1895.....	648
“ ... Pension de la ayudante de la escuela de niñas núm. 3 de Cauquénés, doña Isabel Domínguez. Decreto de 20 de agosto de 1895.....	97 20
“ ... Pension de la preceptora de la escuela de niñas núm. 5 de la Serena, doña Francisca Alvarez. Decreto de 31 de agosto de 1895.....	614 25
“ ... Pension del profesor del liceo de la Serena, don Adolfo Formas. Decreto de 30 de octubre de 1895.....	2,200
“ ... Pension de la preceptora de la escuela de niñas núm. 1 de Chillán, doña Nieves Sepúlveda. Decreto de 27 de noviembre de 1895.....	409 50
“ ... Pension del visitador de escuelas, don Pacifico Jiménez. Decreto de 14 de diciembre de 1895.....	1,800»

Iba a proponer otra indicacion, que es mas bien para salvar un error de copia. En el primer ítem agregado por la Comision, se consulta la pension de mil setecientos cincuenta pesos para el profesor del liceo de Ancud, don José A. González; debe ponerse el nombre de don José N. González i no José A. González, que equivocadamente aparece en el ítem.

El señor **Balmaceda**.—Es un simple error tipográfico.

El señor **Santa Cruz**.—En el ítem 108 aparece tambien otro error...

El señor **Reyes** (Presidente).—No se toman en consideracion esos errores porque se corrijen oportunamente.

¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

Cerrado el debate.

Si no hai inconveniente por parte del Senado, daria por aproba la la partida con las indicaciones de la Comision i con las demas que ha formulado el señor Ministro de Instruccion Pública.

Aprobada.

El señor **Secretario**.—«Partida 19, Pensiones de gracia, 9,544 pesos.»

El informe de la Comision dice:

«Se ha agregado al final de esta partida el siguiente:

Item ... A la viuda e hijas de don Juan Schulze. Lei núm. 304, de 12 de setiembre de 1895..... \$ 1,000»

El señor **Reyes** (Presidente).—En discusion la partida con la modificacion propuesta por la Comision Mista.

El señor **Miers Cox**.—Me abstengo de votar el ítem 5 de esta partida.

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública). En el ítem propuesto por la Comision hai una letra cambiada que puede dar lugar a observaciones de parte de la tesorería.

Dice: «A la viuda e hijas de don Juan Schulze», en vez de *viuda e hijos*, porque son hijos varones. Ese error podria ocasionar algunas dificultades para el pago de la pension.

El señor **Reyes** (Presidente).—Si ningun señor Senador hace uso de la palabra, se dará por aprobada la partida con la agregacion propuesta por la Comision i la correccion del error de imprenta a que se ha referido el señor Ministro.

Aprobada.

Se dejará constancia de que el señor Senador de Valdivia se ha abstenido de votar respecto del ítem 5, que consulta la pension de las hermanas solteras de don José Vicente Bustillos.

El señor **Matta**.—Cabria aquí la indicacion para aumento de sueldos de los ayudantes de instruccion primaria, a que se refiere la solicitud que se ha leído i que quiero patrocinar?

El señor **Reyes** (Presidente).—Entiendo que en esta partida no seria posible, señor Senador.

Esta partida se refiere solo a pensiones de gracia a los herederos de alguna persona fallecida.

El señor **Secretario**.—«Gastos variables.» Partida 20, «Universidad», 141,100 pesos.

Sin observacion.

El señor **Miers Cox**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Tiene la palabra el señor Senador.

El señor **Miers Cox**.—Voi a hacer algunas observaciones sobre el ítem 14 de esta partida, que consulta treinta i cinco mil pesos para completar los laboratorios i clases de experimentacion, gastos en instrumentos i útiles i arreglo de las oficinas de la escuela de medicina.

Recuerdo que el año pasado se propuso una partida de cien mil pesos destinados al mismo objeto; yo la objeté, i el Senado la redujo a sesenta mil pesos, que se concedieron con la condicion de «por una sola vez.»

Tomando en consideracion la suma gastada el año pasado en la adquisicion de útiles i aparatos para la Escuela de Medicina, creo exajerada la cantidad de treinta i cinco mil pesos que ahora se proponen, i hago indicacion para que se la reduzca a cinco mil pesos. Con esta cantidad i con los sesenta mil pesos que se invirtieron el año pasado, me parece que ya se ha dado bastante para atender a esos laboratorios.

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—Segun la nota que viene a continuacion de ese ítem, se le ha mantenido «para dotar principalmente de mobiliario, estufas, cañerías de agua i gas, etc., a los anfiteatros de operaciones de la nueva seccion clínica; de un anexo a los laboratorios de química con el fin de utilizarlos en los análisis tóxicos i preparacion de gases i cuerpos de uso peligroso; de un anfiteatro i laboratorio anexo a la dispensaría de ocuística i para otros gastos de reconocida utilidad.»

Como vé el Senado, no son propiamente gastos de laboratorio o gabinete éstos de que se trata; son mas bien gastos en construcciones.

Se ha terminado recientemente el hospital de clínica, seccion bastante costosa pero sumamente importante, que está entre el Hospital de San Vicente de Paul i la Escuela de Medicina, i, para instalarlo convenientemente, es necesario proveerlo de estufas, cañerías de gas i agua, etc. Para todo esto i para pagar los útiles e instrumentos encargados a Europa con destino a este hospital se necesitan treinta i cinco mil pesos.

El señor Senador por Valdivia ha recordado que en el presupuesto del año pasado se consultarón sesenta mil pesos para los laboratorios de esta Escuela; puedo dar a Su Señoría cuenta de la inversion que tuvo esa cantidad.

Se remitieron en letras a Francia cincuenta i dos mil pesos para pagar los útiles pedidos; los ocho mil pesos restantes, se distribuyeron entre diversos profesores que podían adquirir aquí en Santiago, i a precios relativamente bajos, algunos útiles que necesitaban para sus clases.

Estos son los antecedentes que he obtenido.

La Escuela de Medicina es, entre las diversas

secciones de la Instruccion Pública, la que mas gastos impone; pero esto sucede en todos los países de la tierra, porque para seguir el movimiento de la ciencia médica i enseñar los nuevos sistemas i doctrinas que continuamente se inventan, naturalmente hai que hacer gastos de alguna consideracion.

Pido, pues, que se mantenga el ítem de treinta i cinco mil pesos para instalacion de este nuevo hospital de clínica, que así se llama.

Por mi parte, voi a proponer una reduccion que servirá para atender a otras necesidades.

Los ítem 17 i siguientes hasta el 45 inclusive, que es el final de la partida, consultan gastos para cada una de las clases de la Escuela de Medicina. Descendiendo el ítem 40, que consulta cinco mil pesos para el Internado Médico en el hospital de clínica—cuya creacion, dicho sea de paso, es una gran innovacion de mucha utilidad—todos los demas ítem son para gastos varios que suman veintitres mil doscientos pesos.

Propongo que esta cantidad se reduzca en diez mil pesos, o sea, se deje en trece mil doscientos pesos, que se consultarían en un solo ítem. Los cinco mil pesos para el Internado Médico se consultarían en seguida en otro ítem, al que le correspondería el número 18.

Los veintitres mil doscientos pesos que propongo como monto del ítem 17, talvez van a ser insuficientes; pero, en fin, se trata de gastos que pueden disminuirse o estrecharse un poco para dar cabida a otros mas indispensables, i puede que la asignacion que se da a un profesor sea excesiva i haya compensacion. I conviene consultar los trece mil doscientos pesos en un solo ítem para que el Gobierno pueda distribuirlos con acuerdo de la Facultad de la manera que mas convenga i a medida que sea necesario.

Sería inoficioso intercalar en el presupuesto el detalle de la cantidad que deba darse para el servicio de cada clase.

Me reservo para mas adelante, como tendré ocasion de recordarlo al Senado, dar un destino conveniente a la cantidad que resulta de la reduccion que he propuesto.

El señor **Secretario**.—La indicacion del señor Ministro es para reducir los ítem 17 a 45 en los dos siguientes:

«Ítem 18	Para gastos de las diversas clases de medicina. Lei de presupuestos de 1896.....	\$ 13,200
» 18	Internado médico en el hospital de clínica.....	5,000»

El señor **Matta**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor **Matta**.—A las observaciones que ha hecho el señor Ministro en favor del ítem 14, debo, por mi parte, agregar i recordar al Senado que en el presupuesto del año anterior se iba a conceder la suma de cien mil pesos para la instalacion de la seccion de clínica a que se ha hecho referencia; ésta fué la cantidad que se habia presupuesto para el objeto, segun una nota del decano de la Facultad de Medicina; pero en la discusion, a propuesta de un señor

Senador, se convino en dar solo sesenta mil pesos para ese año, contando con que para el presente año se daría el resto que se creia necesario para completar la dotacion de esta escuela, cuyo presupuesto, formado en virtud de estudios hechos por el decano i profesores de la Facultad de Medicina, era de cien mil pesos.

No debe, pues, extrañarse que ahora se pidan treinta cinco mil pesos para completar trabajos cuyo costo se calculaba en cien mil pesos i para los cuales solo se han dado sesenta mil.

El señor **Reyes** (Presidente).—¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

Cerrado el debate.

En votacion.

Se darán por aprobados los ítem que no han sido materia de observacion i se votarán las indicaciones de reduccion propuestas por el señor Ministro de Instruccion i por el señor Senador de Valdivia.

El señor **Santa Cruz**.—Ningún señor Senador se ha opuesto a las reducciones propuestas por el señor Ministro.

El señor **Reyes** (Presidente).—Si ningún señor Senador hace observacion, podrian darse por aprobadas.

Va a votarse la indicacion formulada por el señor Senador de Valdivia.

El señor **Secretario**.—La indicacion del señor Senador de Valdivia es para reducir de treinta i cinco mil a cinco mil pesos el ítem 14, que dice:

«Para completar los laboratorios i clases de experimentacion, gastos en instrumentos i útiles i arreglo de las oficinas de la Escuela de Medicina. Lei de presupuestos de 1896.»

Votada esta indicacion, fué desechada por diez votos contra cinco.

El señor **Secretario**.—Viene ahora la indicacion del señor Ministro para que los ítem 17 a 45 de gastos varios se reduzcan a dos, en esta forma:

«Ítem 17	Para gastos de las diversas secciones de la Escuela de Medicina. Lei de presupuestos de 1896.....	\$ 13,200
» 18	Internado Médico en el hospital de clínica.....	5,000»

El señor **Santelices**.—Siento que esté cerrado el debate, porque habria deseado decir dos palabras.

La tendencia jeneral es detallar en lo posible el gasto que se consulta en los presupuestos.

Pero, como estamos en votacion, no haré observacion ninguna i me limitaré a votar en contra porque, aun cuando acepte la reduccion propuesta, no me parece correcto acumular en solo dos ítem tan diversos gastos.

El señor **Balmaceda**.—Creo que esto se hace así ahora a fin de que haya libertad para reorganizar el servicio. Yo espero que para el próximo presupuesto vengán esos gastos convenientemente detallados.

Recijida la votacion, resultó aprobada la indicacion por catorce votos contra uno.

El señor **Secretario**.—Partida 21.—«Instituto Pedagógico», 6,800 pesos.

Sin observación.

El señor *Reyes* (Presidente).—En discusión la partida.

Aprobada.

El señor *Secretario*.—Partida 22, Instituto Nacional, 125,100 pesos.

Sin observación.

El señor *Santa Cruz*.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor *Reyes* (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor *Santa Cruz*.—Para preguntar al señor Ministro si es realmente necesario los servicios del auxiliar cuyo sueldo estaba consultado en el ítem 65 de la partida 3.ª i que fué suprimido.

El señor *Toro* (Ministro de Instrucción Pública).—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor *Toro* (Ministro de Instrucción Pública).—En efecto, señor Senador, ese destino es realmente necesario i pienso que el Senado no se dió cuenta clara de la naturaleza del servicio cuando acordó suprimir el ítem que consultaba al sueldo de ese empleado.

Lo que pasó fué lo siguiente:

El ítem 62 consulta cuatrocientos pesos como sueldo del oficial de pluma del rector, i el 65 trescientos pesos como sueldo del segundo oficial de pluma del Inspector Jeneral de esternos. Total, setecientos pesos.

Yo, aceptando la supresión del primero de estos ítem, pedí que se mencionara el segundo para un auxiliar que funciona en la oficina del Inspector Jeneral de esternos, i que, entre otros trabajos, tiene el de escribir ochocientos o novecientos cartas todos los meses a los padres o apoderados de los alumnos, dándoles cuenta de la aplicación, conducta, asistencia, etc., de sus hijos o pupilos.

El señor *Santa Cruz*.—Como ese ítem se rechazó como gasto fijo, podría proponerse en la partida de variables. Así es que yo había indicado para que, en vez del ítem de setecientos pesos que figura en el presupuesto se consulte uno de trescientos con ese objeto.

El señor *Secretario*.—La indicación del señor Senador sería la siguiente:

«Ítem ... Sueldo de un oficial auxiliar.

Lei de presupuestos de 1893... \$ 300»

El señor *Santelices*.—Esta indicación sería la misma que fué rechazada cuando la propuso el honorable Ministro de Instrucción, por lo que creo que no podría volver a votarse en conformidad a la teoría aceptada por el Senado en sesiones pasadas. Es un asunto ya fallado.

El señor *Toro* (Ministro de Instrucción Pública).—Yo retiré mi indicación en vista de las observaciones que se hicieron i a fin de no prolongar el debate.

El señor *Santelices*.—La indicación que Su Señoría ratificó fué una que consultaba un sueldo.

El señor *Toro* (Ministro de Instrucción Pública).—Es exacto.

El señor *Santelices*.—Repito que creo que no que se hiciera hoy en gastos variables la indicación que no rechazó cuando discutíamos los gastos fijos, siendo el caso la misma i versando sobre el mismo punto que ya el Senado juzgó i falló.

El señor *Santa Cruz*.—Sin embargo, me permito hacer notar que hai alguna diferencia entre la indicación que propongo i la del señor Ministro, que fué rechazada en la partida tercera; el señor Ministro daba un destino determinado a la suma consultada en ese ítem para el segundo oficial del Inspector Jeneral de esternos; al paso que en la mía se consultaba la suma de trescientos pesos para un oficial de pluma, a quien puede encargarse diversos trabajos.

El señor *Reyes* (Presidente).—El artículo del Reglamento al cual parece haberse referido el honorable Senador de Mollaco, es el 93, que dice:

«No podrá un mismo asunto someterse dos veces a la deliberación de la Cámara durante una misma legislatura. Si ocurriera duda sobre la identidad, se dirá la Cámara.»

El señor *Santelices*.—Exacto, señor Presidente.

El señor *Santa Cruz*.—Como acabo de observar, no hai identidad entre las dos indicaciones; la que fué rechazada al discutirse la partida 3.ª asignaba al empleado cuyo sueldo se trataba de consultar en el ítem 65 un trabajo especial, al paso que ahora propongo la creación de un empleado auxiliar, independientemente del servicio especial que estaba destinado a desempeñar en la partida de gastos fijos.

El señor *Reyes* (Presidente).—¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

Como hai diverjencias entre varios señores Senadores respecto a la posibilidad de formular la indicación del señor Senador de Bio-Bio, se procederá a votarla, i la votación resolverá la duda.

El señor *Santelices*.—Permítame el señor Presidente.

El señor *Reyes* (Presidente).—Puede usar de la palabra Su Señoría.

El señor *Santelices*.—Me parece que habiendo diverjencia sobre si puede o no formularse esta indicación, cuya identidad con la ya rechazada en la partida 3.ª yo sostengo, es el caso de aplicar lo dispuesto en el artículo 93 del Reglamento a la que V. E. ha dado lectura. En consecuencia, creo que debe resolverse previamente si la indicación del honorable Senador de Bio-Bio es o no idéntica a la ya rechazada i, por lo tanto, si puede o no proponérsela en la presente legislatura.

El señor *Reyes* (Presidente).—Yo entendía, señor Senador, que la duda de Su Señoría se resolvería por medio de la votación que recayera sobre la indicación del honorable Senador de Bio-Bio. Así entendiéramos los señores Senadores que votaron en contra daban a saber que opinaban por que esta indicación no podía votarse, i lo contrario, los señores Senadores que la votaron favorablemente.

El señor *Balmaceda*.—¿Cuál fué la indicación que se dice análoga a la de que se trata i que se votó en la partida de gastos fijos?

El señor *Secretario*.—Fué una indicación propuesta por la Comisión en la partida 3.ª, señor Se-

nador, para que se suprimiera un ítem en que se consultaba el sueldo del segundo oficial de pluma de la oficina del inspector general de esternos del Instituto Nacional. El honorable Ministro de Instrucción Pública, por su parte, pidió que se mantuviera el ítem suprimido por la Comisión.

Votada la indicación de la Comisión, resultó aprobada por mayoría de votos, i en consecuencia desecha da la indicación del señor Ministro.

Ahora el señor Senador de Bio-Bio propone en esta partida de gastos variables un ítem que consulte el sueldo de un oficial auxiliar para el Instituto Nacional.

El señor *Balmaceda*.—Desearia saber, señor Presidente, si este empleado auxiliar que se propone crear tendrá a su cargo las mismas funciones que el oficial de pluma de que se trató en la partida de gastos fijos. Si esto fuera así, yo me creeria obligado a votar favorablemente esta indicación; las razones espuestas por el honorable señor Ministro me parecen muy atendibles, porque aquello de escribir ochocientas o novecientas cartas al mes, me parece un trabajo que no puede hacerse con un solo empleado.

El señor *Santelices*.—Están impresas estas cartas, señor Senador; el trabajo se reduce a escribir la dirección de ellas i las palabras «buenas, malas o regular.»

El señor *Sanfuentes* (don Enrique S).—Yo votaré en contra de esta indicación, señor Presidente, a ménos que se dijera que este oficial de pluma auxiliar va a desempeñar otras funciones distintas a las que estaban encomendadas al empleo que ántes se suprimió.

El señor *Santa Cruz*.—Yo no me opongo a que se redacte en la forma que indica Su Señoría.

El señor *Toro* (Ministro de Instrucción Pública).—Este oficial auxiliar prestaría sus servicios a fines propios i fines de año en las oficinas del Rector; en el resto del año, según la necesidades se hicieran sentir, podría pasar a prestarlos en la oficina del inspector general de esternos.

Por lo demas, este empleado no será destinado a desempeñar las mismas funciones que el auxiliar de que se trató en la partida de gastos fijos; no se ocupará de escribir las cartas a que hacia referencia, ni tendrá tampoco a su cargo la tarea de revisar los justificativos de los alumnos. Se le encomendará otros servicios, a fin de complacer los deseos manifestados por el señor Senador de Coquimbo.

El señor *Santa Cruz*.—Si el honorable Ministro no sostiene mi indicación i cree que no es necesario este empleado, yo la retiro.

El señor *Toro* (Ministro de Instrucción Pública).—No he dicho, señor Senador, que no sea necesario este empleado; lo que he manifestado es que no hará el mismo servicio.

El señor *Reyes* (Presidente).—No me atrevo a tomar parte en este debate; pero entiendo que esta indicación es la misma que se votó en la partida de gastos fijos i que fué rechazada.

El señor *Ross*.—Me parece, señor Presidente, que, aun cuando sea la misma indicación que se votó en la partida de gastos fijos i que fué rechazada, el Senado puede reconsiderar su anterior acuerdo. En vista de las observaciones hechas por el honora-

ble Ministro, i que no se hicieran valer en aquella circunstancia, yo, a lo ménos, no tendría inconveniente para emitir en esta ocasion un voto enteramente contrario al que emisioné al.

Así, pues, yo creo que puede votarse esta indicación desde que el Senado puede reconsiderar sus acuerdos por simple mayoría.

El señor *Reyes* (Presidente).—Pero hai una disposición del Reglamento.....

El señor *Santa Cruz*.—Podria tambien subsanarse esta dificultad proponiendo esta indicación al señor Ministro en la Honorable Cámara de Diputados.

El señor *Balmaceda*.—Talvez seria éso lo mejor.

El señor *Reyes* (Presidente).—¿De manera que no insiste en su indicación el señor Senador de Bio-Bio?

El señor *Santa Cruz*.—Nó, señor Presidente; porque el señor Ministro puede formularla en la otra Cámara.

El señor *Reyes* (Presidente).—Yo, por mi parte, declaro que aceptaré la modificación que introduciria la otra Cámara, si fuera aprobada una indicación en este sentido a propuesta del señor Ministro; pero me habria opuesto a la indicación del señor Senador de Bio-Bio, porque la encuentro contraria al Reglamento.

¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

Cerrado el debate.

En votación la partida.

Si ningún señor Senador exige votación, podría darse por aprobada la partida.

Aprobada.

El señor *Secretario*.—«Partida 23.—«Bibliotecas, Observatorio astronómico, Museos, Jardín botánico», 38,200 pesos.

Sin observación.

El señor *Reyes* (Presidente).—En discusión la partida.

¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

El señor *Secretario*.—Ahora vienen las partidas relativas a liceos para hombres, desde la 24 a la 53 inclusive.

El señor *Reyes* (Presidente).—Ha sido costumbre discutir en conjunto todas estas partidas relativas a liceos. Si no hai inconveniente por parte del Senado se procederá ahora de la misma manera.

Acordado.

El señor *Secretario*.—Dice el informe de la Comisión:

«En partida 24 a 53 inclusive, relativas a liceos para hombres, han sido aprobadas tal como figuran en el proyecto, con excepción de la partida 31, liceo de Valparaiso, que ha sido elevada, a indicación del señor Ministro, de 93,000 a 101,500 pesos, i la 49, liceo de Valdivia, que ha sido tambien aumentada a petición del señor Ministro, de 26,000 a 33,000 pesos con el objeto de ascender a liceo de primera clase el de esta provincia.»

El señor *Reyes* (Presidente).—En discusión las

partidas 24 a 53 inclusive conjuntamente con las indicaciones de la Comision.

El señor *Santelices*.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor *Reyes* (Presidente).—Tiene la palabra el señor Senador.

El señor *Santelices*.—Yo acepto, señor Presidente, que se discuta i se voten en conjunto estas partidas.

He pedido la palabra tan solo para indicar al señor Ministro la conveniencia de que en el próximo presupuesto se agreguen algunos detalles a estas partidas; por ejemplo, podría indicarse al márgen de cada partida el número de alumnos con que cuenta cada liceo i lo que se invierte en profesores i arriendo de casa cuando el liceo no la tiene propia.

Sé que el honorable Ministro me podría contestar que estos datos se publican anualmente en una memoria que se reparte impresa; pero es el caso que en el presente año, por causas que ignero, esta memoria no se alcanzó a presentar oportunamente a la Comision.

No pretendo, por esto, dirigir un cargo al Gobierno; solo quiero espresar mi deseo de que en los presupuestos futuros no se presenten estas partidas tan desnudas de datos que no permitan apreciar ni en globo la justificacion del gasto que imponen.

Hago esta recomendacion al honorable señor Ministro para que sea tenida en cuenta para lo futuro.

El señor *Toro* (Ministro de Instruccion Pública).—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor *Toro* (Ministro de Instruccion Pública).—Si me cupiera en el presente año el honor de estar a cargo del Ministerio que actualmente desempeño, tendré el gusto de complacer al señor Senador de Malleco, por mas que crea que esta clase de datos pueden complicar la inspeccion del presupuesto para la minuciosidad del detalle.

Pero si el honorable Senador o la honorable Comision mista los creen necesarios, por parte del Gobierno no habria inconveniente para poner a su disposicion todos los antecedentes del caso.

El señor *Santelices*.—En la Comision mista se pidieron estos datos i no sé por qué no llegaron nunca.

El señor *Toro* (Ministro de Instruccion Pública).—Por el momento, no podría poner estos detalles a disposicion del Honorable Senado; pero, como he dicho, para el próximo presupuesto, si de mí depende, se pondrá una nota al pié o al márgen de cada partida, con el detalle a que se ha referido el honorable Senador.

El señor *Santa Cruz*.—Rogaria al señor Ministro que, si le es posible, se sirviera decirme con qué número de alumnos cuenta el liceo de San Felipe.

El señor *Toro* (Ministro de Instruccion Pública).—Cuenta con doscientos cincuenta alumnos, señor Senador.

El señor *Varela*.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor *Reyes* (Presidente).—Tiene la palabra el honorable Senador.

El señor *Varela*.—La he pedido para preguntar al señor Ministro si el aumento que ha conseguido la Comision para el liceo de Valparaiso, está destinado a la creacion de un internado anexo a ese establecimiento. Creo que es de absoluta necesidad que se procure dotar al liceo de esa ciudad de un internado, ya que debiera tenerlo en atencion a su importancia, como que es la segunda ciudad de la República, i a su poblacion. No se comprende cómo todavía no se haya establecido ese internado.

No sé si al pedir en esa partida el aumento a que me he referido se ha tomado en cuenta la satisfaccion de esa necesidad tan sentida; i, en todo caso, deseo saber del señor Ministro qué ideas tiene el Gobierno sobre el particular.

El señor *Toro* (Ministro de Instruccion Pública).—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor *Toro* (Ministro de Instruccion Pública).—No podría decir cuáles fueron las razones que obraron en el ánimo de la Comision para consignar este asunto en la partida relativa al liceo de Valparaiso; pero creo que no se ha tenido en vista satisfacer la necesidad a que alude el honorable Senador.

El edificio que ocupa el liceo no tiene la capacidad i condiciones que se requeririan para establecer el internado; así es que me parece que al consultar ese aumento, la Comision no ha tenido en vista sino la necesidad de consultar el sueldo de los profesores a razon de ciento cincuenta pesos la hora semanal de clase en vez de ciento veinticinco.

El señor *Reyes* (Presidente).—Es lo que se dice en el encabezamiento jeneral de las partidas.

El señor *Secretario*.—Dice el proyecto:

«Las partidas que siguen, desde la 24 hasta la 53 inclusive, han aumentado en las cantidades que se espresan, por haberse consultado los sueldos de los profesores a razon de ciento cincuenta pesos la hora semanal en vez de ciento veinticinco como se ha pagado hasta ahora. Este aumento, como el que han experimentado los sueldos de los profesores del Instituto Nacional, se justifica por el mayor trabajo que se implanta progresivamente en los liceos de la República. Por otra parte, la apertura de nuevos cursos en los liceos de primera clase, en los que el plan de estudios de 5 de abril de 1893 alcanza al quinto año, i la agregacion de premios de los profesores que han enterado seis años de servicio (art. 44 de la lei de 9 de enero de 1879) hacen que las partidas tengan un pequeño aumento.

El señor *Toro* (Ministro de Instruccion Pública).—Como ve Su Señoría, aquí no se hace mencion de la creacion de un internado, ni tampoco se le menciona en el informe de la Comision.

El señor *Varela*.—Las palabras del señor Ministro me dan a entender que no solo no se ha tenido en vista la creacion de un internado al aumentar la partida 31, pero que ni siquiera se ha pensado ni se tiene la intencion de establecerlo.

Esto es tanto mas sensible, señor Ministro, cuanto que, dada la importancia de este liceo, creo indispensable agregarle una seccion de internos, lo que por otra parte no seria una novedad, pues ya en años anterio-

res se ha tenido instalado en el mismo local. En otro tiempo, estuvo allí la Escuela Naval, que ocupaba mas de la mitad del establecimiento; de modo que creo que hai suficiente comodidad para el internado, sin desatender ni perturbar los demas servicios del liceo.

Por manera que me parece poco atendible la observacion que hacia el señor Ministro sobre la falta de comodidad o de capacidad del edificio para comprender el internado cuya necesidad es manifiesta i con la cual se haria un señalado servicio a Valparaíso.

Creo que se debería pensar en satisfacer esta necesidad, sea estableciendo una partida especial en el presupuesto, o por medio un proyecto de lei aparte; en fin, haciendo algo en este sentido.

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—Celebraría tanto como Su Señoría el que se hiciera algo en este sentido. Yo no conozco el local que ocupa el liceo...

El señor **Varela**.—Yo sí que lo conozco; i por eso me he permitido insinuar esta idea al señor Ministro.

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—Yo no tenia conocimiento de la circunstancia de que allí hubiera estado funcionando la Escuela Naval; solo sé que gran parte del edificio está ocupado por un museo público.

El señor **Ross**.—El lugar que ocupa el museo es demasiado pequeño i en nada podría molestar al internado. Sin nada mas que uno o dos salones.

El señor **Latorre**.—I no donde estaba la Escuela Naval, que creo es el local a propósito para establecer el internado.

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—Repito que no tengo conocimiento de esto. Considero, como el señor Senador de Antofagasta, en que sería conveniente crear este internado; i por mi parte, ofrezco a Su Señoría la seguridad de que me ocuparé de este asunto.

El señor **Varela**.—Se lo agradeceré al señor Ministro.

El señor **Santa Cruz**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—No sé si ha terminado el señor Ministro.

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—Iba hacer todavía otras indicaciones: que la partida 40, que consulta veintiocho mil quinientos pesos para el liceo de Constitución, se reduzca a veintiocho mil cincuenta pesos.

La otra indicacion es de mayor bulto. La partida 50 que consulta once mil pesos para el liceo de Osorno, yo pedía que se suprimiera. Hace tiempo funcionaba ese establecimiento con bastante irregularidad; era difícil encontrar profesores; hubo incidentes desgraciados i el Consejo de Instrucción Pública determinó pedir al Gobierno la supresion de este liceo, a pesar de ser un establecimiento creado en conformidad a la lei que asigna un liceo a cada departamento. Esto sucedió hace dos años. El año pasado se incluyó de nuevo en el presupuesto la partida referente a los liceos de Osorno i de Ovalle. Este último pudo funcionar; pero el de Osorno anduvo tan desgraciado que surgieron nuevas dificultades que impidieron su funcionamiento; no era posible encontrar en el departamento profesores adecuados que prestaran garantía de que no se produjeran los desgraciados sucesos que motivaron la clausura de este liceo i los profesores de las provincias centrales no se avenían a trasladarse a prestar sus servicios en Osorno, en atención a la exigüidad del sueldo asignado a sus clases. De aquí resulta que llegó la mitad del año i el liceo no pudo funcionar.

Propongo, pues, que se suprima la partida i que se le de otra inversion que insinuaré oportunamente.

El señor **Santelices**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—La habia pedido antes el honorable Senador de Bio-Bio.

Pueda Su Señoría usar de la palabra.

El señor **Santa Cruz**.—En Valparaíso hai dos escuelas de Derecho sostenidas por particulares. En Concepcion hai una costada por el Estado i en Copiapó una de Minería.

Me parece que no sería exajerado pedir que el Estado costeara una escuela de Derecho en Valparaíso, ciudad tan importante tanto por su poblacion i cultura como por su asiento de Corte.

Los estudiantes de leyes de ese puerto que siguen sus cursos en el Colejio de los Padres Franceses, i en la otra escuela que es costada por un particular, cuya modestia no quiero ofender, tienen que venir a Santiago, lo cual no deja de ser molesto i gravoso. Esta escuela tendría alumnos de los cinco años del curso de leyes i prestaría inmensos servicios libertando a los padres de familia de una carga bastante pesada.

El señor **Reyes** (Presidente).—Hace indicacion Su Señoría.

El señor **Santa Cruz**.—Nó, es una simple recomendacion al señor Ministro.

El señor **Ross**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Creo que la habia pedido antes el señor Senador de Malleco.

El señor **Santelices**.—La cedo al señor Senador.

El señor **Reyes** (Presidente).—Puede usar de la palabra el señor Senador de Coquimbo.

El señor **Ross**.—El señor Ministro de Instrucción Pública ha hecho indicacion para suprimir la partida del presupuesto relativa al liceo de Osorno con el fin de aplicar esos fondos a otro objeto que no nos ha dicho todavía; i antes de continuar, rogaría al señor Ministro que nos anticipara algo sobre el propósito de Su Señoría respecto a la inversion de esa suma.

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor **Toro** (Ministro de Instrucción Pública).—No tengo inconveniente, señor Senador.

La partida 35 consulta los gastos de un liceo de niñas. Yo pensaba, cuando se discutiera esa partida, pedir que se consultara un ítem de cincuenta mil pesos para crear otro liceo de niñas, que se instalara en la casa comprada no hace mucho tiempo por

el Gobierno i que está situada en la Avenida de las Delicias, frente a la estatua de San Martín. Esta casa está ocupada actualmente por la Escuela Normal de Preceptoras, cuyo edificio se incendió hace dos años; pero se calcula que en este año podrá trasladarse esta Escuela de Preceptoras a su local propio.

El señor **Ross**.—Me basta con saber que el objeto a que Su Señoría destina los fondos del liceo de Osorno es para crear otro liceo de niñas en Santiago.

Por noticias que tengo—no sé si sean exactas—este liceo de Osorno, antes de ser clausurado, tenía hasta cien alumnos; de modo que su supresión será perjudicial al departamento, i tanto mas cuanto que Osorno es una ciudad de cierta importancia que va a quedar colocada en situacion inferior a la de otras cabeceras de departamento que tienen liceos.

Ademas, es necesario tener presente que no hai allí ninguna escuela superior para hombres: solo existe una escuela superior para niñas.

Creo que este liceo es mui necesario, i no sería justo suprimirlo para crear otro en Santiago; esto es dañar a las provincias para beneficiar a la capital. No es justo obligar a los jóvenes de provincia a venir a hacer sus estudios de humanidades en Santiago, donde no siempre pueden encontrar medios de subsistencia; esto es injusto, i ademas, no conviene, a mi juicio, a los intereses jenerales del pais. Establézcanse en la capital los colejos que sean necesarios, pero sin perjudicar a las provincias.

Por estas consideraciones, yo estoi por que se mantenga el ítem relativo al liceo de Osorno.

Es cierto que ha habido cuestiones entre el juez, el cura i el rector de este liceo, lo que es de dominio público; pero éste no es motivo para la desaparicion del liceo; no faltarian profesores si se les buscara i talvez se encontrarían personas que se prestaran a aceptar una permuta.

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Santelices**.—Si me permitiera el señor Ministro, diría solo dos palabras para hacer una recomendacion a Su Señoría.

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—No hai inconveniente de mi parte, señor Senador.

El señor **Reyes** (Presidente).—Como el señor Ministro no tiene inconveniente en ceder la palabra al señor Senador de Malleco, puede usar de ella Su Señoría.

El señor **Santelices**.—Ya que el señor Ministro ha ofrecido agregar en el presupuesto del año próximo los detalles relativos a liceos que me he tomado la libertad de indicar ojalá se realizara esto por Su Señoría o por el que ocupe el mismo puesto i tenga la misma buena voluntad; deseo hacer estensiva mi peticion a aquello que tenga relacion con las partidas 59 a 133, que creo se votarán tambien con juntamente por referirse todas ellas a las escuelas primarias.

Las partidas relativas a liceos i a instruccion primaria suman casi dos millones de pesos, i creo que, tratándose de una suma tan considerable, bien vale la pena de conocer algunos detalles, como, por ejemplo, el número de escuelas de cada departamento i la

asistencia de alumnos que concurre a cada una de ellas.

En cuanto a que sea mui trabajoso ocuparse de tantos detalles, no debe desalentarse el señor Ministro. He visto en otro Ministerio hasta el detalle de lo que gana cada uno de los jornaleros ocupados en las líneas férreas, i si se dan detalles de lo que gana un trabajador, que recibe uno, dos o tres pesos de jornal, ¿por qué, tratándose de dos millones de pesos, no se dan mas detalles de lo que se gasta en cada provincia? Sabemos, por ejemplo, que en Valparaíso se invierten ciento treinta mil pesos i en Arauco quince mil; pero no sabemos el número de escuelas ni la asistencia que ellas tienen.

El señor **Santa Cruz**.—Hai documentos especiales a este respecto.

El señor **Santelices**.—Sí, pero no podríamos ahora imponernos de ellos.

Termino agradeciendo al señor Ministro la buena voluntad que ha manifestado.

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—Tomaré en consideracion todo lo dicho por el señor Senador.

El señor **Balmaceda**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor **Balmaceda**.—No es posible consultar en los presupuestos todos los detalles de cada partida como lo desea el señor Senador de Malleco; basta que la Comision mista, al hacer el estudio de los presupuestos, pueda tomar en cuenta todos aquellos antecedentes i detalles que sean necesarios para apreciar debidamente si los gastos que se proponen son justificados. Si la Cámara fuera a entrar en todas estas minuciosidades, no acabaríamos nunca.

Ahora creo que los detalles pedidos por el señor Senador de Malleco deben encontrarse en la Memoria del Ministerio respectivo.

El señor Senador cree conveniente que se consulte o tenga presente al discutirse los presupuestos el número de alumnos de cada liceo; otro señor Senador querrá se fije el número de profesores, otro que se determinen los textos de enseñanza para cada establecimiento, i otro, por fin, pedirá que se expresen los gastos de alimentacion de los muchachos que se educan. Es imposible, señor, entrar en todos estos detalles en la discusion de los presupuestos.

Creo, sí, conveniente que se envíen todos estos antecedentes a la Comision mista de presupuestos, para que no carezca de ninguno de los documentos que puedan ilustrar su juicio. Si estos detalles fueran a formar parte de los presupuestos resultaria que éstos se convertirían en una obra demasiado voluminosa i sin objeto práctico para su discusion en las Cámaras.

El señor **Toro** (Ministro de Instruccion Pública).—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Reyes** (Presidente).—Como ha llegado la hora, podria el señor Ministro quedar con la palabra para la sesion próxima.

El señor **Balmaceda**.—Acabemos mejor.

El señor **Rozas**.—Prefiero que levante la sesion, porque, por mi parte, deseo dar el fundamento de mi

voto sobre la indicacion del señor Ministro relativa al liceo de Osorno.

El señor **Reyes** (Presidente).—Si un señor Senador pide que se levante la sesion...

El señor **Rozas**.—Si se desea continuar, yo no me opongo.

El señor **Sanfuentes** (don Enrique S.)—Yo declaro, como en dias pasados, que en cuanto principian los discursos pediré que se levante la sesion.

El señor **Matta**.—Que se levante desde luego; es mejor.

El señor **Reyes** (Presidente).—No habiendo acuerdo unánime para continuar, se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

EDUARDO L. HEMPEL,
Jefe de la Redaccion.

ANEXO

Mocion del señor Ross sobre organizacion del servicio de los Ferrocarriles del Estado

(Complementada por el autor)

Honorable Senado:

Es público i notorio que la administracion actual de los ferrocarriles del Estado deja mucho que desear, i está fuera de toda duda que su insuficiencia depende en gran parte de los defectos de su organizacion administrativa.

Todos recordamos que, ántes de 1884, nuestros ferrocarriles tenian el gravísimo defecto administrativo de que sus secciones constituyesen servicios completamente independientes i aislados unos de otros, como si se tratara de empresas pertenecientes a diversos dueños reacios a la buena práctica de establecer conexiones que facilitan i hacen mas rápido i económico el transporte de pasajeros i carga.

Aparte de esto, la organizacion de los servicios de nuestros ferrocarriles ántes de 1884 era, puede decirse, embrionaria, porque los elementos de que estaban dotados no correspondian ni siquiera a una mediana explotacion, dentro de las exigencias que hoy tiene el servicio de transporte por medio de ferrocarriles.

Vino la reforma implantada por la lei de 4 de enero de 1884, i si es verdad que mejoró considerablemente los elementos para el servicio administrativo i la explotacion técnica, no lo es ménos que cometió un error fundamental, porque huyendo del vicio antiguo de la falta de cohesion entre las secciones, incurrió en otro vicio estremo: la supresion completa del servicio seccional i de los jefes locales de cada una de ellas, produciendo una exajerada centralizacion que trajo la plétora de todos los servicios a Santiago, impidiendo su funcionamiento regular, a la vez que produjo en las secciones un relajamiento i una descompajinacion derivados de la supresion del jefe encargado de dar unidad al servicio seccional i de mantener la rapidez i el concierto de las operaciones en todos los puntos de la línea, por mas estensa que fuera.

S. E. DE S.

Otro defecto de la lei de 1884 fué el de haber lejislado sobre muchos puntos poco importantes de la explotacion de los ferrocarriles sujetos a frecuentes modificaciones, que no pueden encuadrarse a firme con el carácter de permanencia de una lei. De esta suerte se crean trabas en la práctica, cuyas consecuencias hai que soportar durante los ocho o diez años que entre nosotros exige la reforma completa de leyes de esta naturaleza.

Pretender que se dicten, respecto a la explotacion de ferrocarriles, leyes que entren en los mismos detalles que las que anteriormente ha dictado el Congreso, seria esponerme a errores análogos a los que hasta ahora hemos tenido que soportar.

La explotacion de los ferrocarriles tiene un carácter esencialmente industrial, sujeto a continuas modificaciones, incompatibles con las reglas inflexibles de los servicios fiscales.

La razon fundamental del mejor servicio de los ferrocarriles particulares estriba en la libertad de accion que tiene la administracion de éstos para adaptarse a las variadas exigencias que diariamente se presentan para hacer un servicio en armonía con las necesidades, constantemente veleidosas, del movimiento industrial i comercial.

Para conseguir en los ferrocarriles del Estado un servicio tan satisfactorio como el de las empresas particulares, debemos principiar por la base fundamental: crear una administracion jeneral bien remunerada i con amplias facultades para organizar, bajo su responsabilidad, todos los ramos de la administracion i de la explotacion técnica, comercial i económica, con la facultad de modificarlas cuantas veces fuere necesario, para ajustarse constantemente a las necesidades, dia a dia variables, de los intereses públicos.

He formulado con este objeto un proyecto de reorganizacion administrativa de nuestros ferrocarriles, fundado, no en una novedad o en ideas orijinales, sino en algo que está ensayado con éxito mui feliz en los ferrocarriles del Estado en varias colonias de Australia, donde, con escepcion de Australia del Oeste i de Tasmania, los ferrocarriles del Estado están administrados, en cada colonia, por una junta de tres vocales nombrados por el Gobierno, con facultades tan amplias que se aproximan mucho a la autonomia. Con esto se persigue el laudable objeto de obtener una administracion espedita, económica i ajena a las influencias políticas, i hasta ahora este procedimiento ha dado mui buenos resultados.

Fundado en esta base acreditada en la práctica, el proyecto que propongo obedece a la idea capital de entregar la explotacion de los ferrocarriles del Estado a una junta o directorio que, solo en los puntos de fundamental importancia, obrará bajo la direccion inmediata del Gobierno, procediendo, por lo demas, con independencia, i sujetándose solo a las restricciones impuestas por la lei.

Partiendo de este punto de vista, deberá desecharse la idea de entrega la administracion de nuestros ferrocarriles a un solo Director Jeneral, i hai que adoptar el temperamento de confiarla a una junta.

Pero el sistema actual de consejeros *ad honorem* no corresponde a las exigencias de una situacion en

que la Junta o Consejo tome sobre sí todo el peso de la administracion, i para que los consejeros se hagan cargo de tan activa labor, es indispensable que sean personas mui bien rentadas, con todo su tiempo esclusivamente consagrado al servicio de los ferrocarriles.

De aquí ha nacido la idea que propongo: una junta compuesta de cinco personas, o sea un Director Jeneral i cuatro directores encargados de la administracion jeneral.

Una junta constituida en estas condiciones contiene en sí misma los elementos para hacer una buena administracion. Sólo necesita que se le dé libertad de accion para esplotar los ferrocarriles bajo su responsabilidad, conforme a las reglas que pueden dictar acertadamente, no los Gobiernos o los Congresos, sino la esperiencia i los estudios de los hombres consagrados con perseverancia al servicio de una esplotacion industrial que se trasforma, casi dia a dia, con nuevos inventos i sistemas mas perfeccionados.

El proyecto que propongo está ajustado a la lei que sobre esta misma materia rije en Nueva Gales del Sur, sin mas modificaciones que las indispensables para ponerlo en armonía con nuestra legislacion nacional, con el modo de ser de nuestros pais i con las condiciones jeográficas en que se encuentra el conjunto de las vias férreas del Estado i de las compañías particulares en Chile, considerando no solo las que están en actual esplotacion, sino las que se construyen i las que el desenvolvimiento natural de la riqueza pública exijirá que progresivamente se vayan construyendo.

Ha sido necesario consultar en el proyecto algunas disposiciones respecto de los ferrocarriles particulares, ya para hacer efectiva, respecto de ellos, las medidas de vijilancia establecidas en la lei de policía de ferrocarriles, ya para intervenir en la contabilidad de las vias férreas garantidas por el Estado, ya para recopilar, estudiar i publicar la estadística jeneral de ferrocarriles, ya para otras medidas de interes público.

Obedeciendo a los propósitos indicados, tengo el honor de someter a la consideracion del Honorable Senado el siguiente

Proyecto de lei:

TÍTULO I

De la administracion jeneral de los ferrocarriles del Estado

Art. 1.º La administracion jeneral de los ferrocarriles del Estado correrá a cargo de una junta compuesta de un director jeneral i de cuatro directores, la que se titulará «Junta Administradora de los Ferrocarriles del Estado.»

Art. 2.º El Director Jeneral i los directores serán nombrados por el Presidente de la República, con acuerdo del Senado, o en receso de éste, de la Comision Conservadora.

Art. 3.º Los miembros de la Junta durarán siete años en el ejercicio de sus funciones, pudiendo volver a ser nombrados al fin de cada período.

Art. 4.º En caso de que alguno de los miembros

de la Junta no pueda desempeñar sus funciones por ausencia, enfermedad u otro motivo, el Presidente de la República podrá nombrar un suplente por un término que no exceda de seis meses. El suplente tendrá la misma representacion i las mismas facultades del propietario.

Art. 5.º En los casos de ausencias accidentales, los propietarios serán reemplazados en la forma que determine un acuerdo de la Junta, aprobado por el Presidente de la República.

Art. 6.º Los miembros de la Junta podrán ser destituidos por el Presidente de la República con acuerdo previo del Senado, al cual se someterá el conocimiento de todos los antecedentes que den mérito para la destitucion. Estando en receso el Senado, se solicitará el acuerdo de la Comision Conservadora.

Art. 7.º Cuando un miembro de la Junta no pueda seguir ejerciendo sus funciones sin que, a juicio del Gobierno, se perturbe el servicio de los ferrocarriles, o se ofenda la moral administrativa, podrá el Presidente de la República decretar la supresion inmediata de ese funcionario, i dará de ello cuenta al Senado o a la Comision Conservadora en el término de siete dias. Es nula de hecho la suspension si no se da esta cuenta en el plazo indicado.

Art. 8.º El miembro de la Junta que fuere suspendido del ejercicio de sus funciones en la forma prevenida en el artículo anterior, será repuesto en su empleo si en el plazo de sesenta dias despues de decretada la suspension no se hubiesen pronunciado respecto de ella el Senado o la Comision Conservadora.

Art. 9.º Los miembros de la Junta cesarán de hecho en sus funciones en los casos siguientes:

I. Por aceptar cualesquiera otros empleos públicos o particulares o el cargo de representantes en el Congreso o en las municipalidades;

II. Por haber sido declarados en falencia; por colocarse al amparo de cualquiera lei que favorezca a deudores en quiebra; por haber hecho transacciones con sus acreedores o haberles asignado una parte de su sueldo, sea por convenio particular o por embargo judicial; i

III. Por mezclarse o asumir interes personal en cualquier contrato o negocio celebrado por la Junta o por sus representantes, agentes o dependientes, por participar o pretender participar en cualquiera ganancia que resultare de tales negocios, o en cualquier beneficio o emolumento acordado por la Junta o sus representantes o agentes.

Art. 10. El sueldo del Director Jeneral será de veinte mil pesos i de quince mil el de cada uno de los directores. En caso de que el Director Jeneral o los directores tengan que salir de Santiago por asuntos del servicio, recibirá el primero un viático de quince pesos diarios, i de doce pesos cada uno de los segundos.

Art. 11. Las funciones i obligaciones de los directores, a mas de las que tengan que desempeñar como miembros de la Junta, serán determinadas por un reglamento dictado por la misma Junta i aprobado por el Gobierno.

Art. 12. La Junta, en su carácter de tal, podrá

funcionar con tres de sus miembros, salvo los casos en que la lei exija la asistencia de todos ellos.

Art. 13. En los casos en que la Junta funcione con cuatro miembros, i éstos no puedan ponerse de acuerdo respecto de algun punto, por resultar empata- da la votacion, se reservará la resolucio de éste para cuando estén presentes los cinco miembros de la Junta.

Art. 14. Los gastos de los ferrocarriles del Estado se harán dentro de los límites fijados por un presu- puesto especial que propondrá la Junta, i en el mes de junio de cada año el Gobierno lo someterá al Congreso i éste lo despachará treinta dias despues de su presentacion.

Dicho presupuesto se formará i despachará inde- pendentemente del presupuesto jeneral de la nacion, i sus gastos serán atendidos con las entradas de los ferrocarriles.

Art. 15. La inversion de las partidas de este pre- supuesto, acordado por el Congreso, se hará en detalle conforme a un presupuesto administrativo formado por la Junta, anualmente, a mas tardar en el mes de octubre, i aprobado por el Gobierno dentro de los treinta dias siguientes a su presentacion.

Si cumplidos estos treinta dias, el presupuesto no fuere aprobado por el Gobierno ni devuelto para que se le modifique, la Junta lo dará por aprobado i lo mandará imprimir i repartir en las oficinas respec- tivas.

Ningun sueldo podrá ser disminuido ni aumentado en el presupuesto administrativo de los ferrocarriles, salvo aquellos que se paguen a jornal. Estos aumentos o disminuciones requieren siempre acuerdo de la Junta.

Art. 16. Los fondos sobrantes de los ferrocarriles del Estado se destinarán al aumento del material rodante, a reparaciones estraordinarias de la via i sus dependencias i a la construccion de doble via donde fuere necesario.

Art. 17. Un reglamento dictado por la Junta i aprobado por el Gobierno determinará cómo deben efectuarse la administracion i el servicio de las di- versas secciones de los ferrocarriles, i cuáles serán las facultades i representacion de los jefes de cada seccion.

TITULO II

Facultades de la Junta Administradora de los ferrocarriles del Estado

Art. 18. La Junta representa administrativa, ju- dicial i estrajudicialmente a los ferrocarriles del Estado: en consecuencia, celebra contratos i ejecuta todos los actos administrativos del servicio de dichos ferrocarriles, en conformidad a las prescripciones de esta lei.

Art. 19. Corresponde a la Junta:

I. La administracion jeneral de las vías férreas del Estado i la de todos los elementos i bienes raices empleados en su explotacion o servicio.

II. Formar anualmente el presupuesto adminis- trativo de los ferrocarriles del Estado i pedir la aprobacion del Gobierno, debiendo dicho presupuesto administrativo limitarse a la cantidad total autori- zada por el Congreso en el presupuesto especial

votado para la explotacion de los Ferrocarriles del Estado.

III. Invertir los fondos en conformidad al pre- supuesto administrativo determinado en el inciso precedente.

IV. Hacer recaudar las multas, cánones de arrien- do, valor de la ejecucion de obras, i en jeneral percibir todas las entradas a que tengan derecho los Ferrocarriles del Estado.

V. Entablar las acciones judiciales correspondientes a la defensa i resguardo de los intereses de los Ferrocarriles del Estado.

VI. Mantener los ferrocarriles i sus accesorios i dependencia en el mejor estado posible.

VII. Determinar las secciones en que debe divi- dirse la explotacion de los Ferrocarriles del Estado i reglamentar la forma como debe explotarse i administrarse cada seccion puesta a cargo de un administrador.

VIII. Acordar i proponer al Gobierno en qué casos algun ramal aislado o línea separada de la línea central de los Ferrocarriles del Estado deba explotarse en condiciones especiales, dándolo en arriendo a particulares o en otra forma.

IX. Acordar las condiciones de estos arriendos o convenios especiales, pedir la aprobacion del Gobierno i celebrar los correspondientes contratos.

X. Determinar, con la aprobacion del Gobierno, i en conformidad a lo dispuesto por el artículo 16 de esta lei, la inversion de los fondos sobrantes en la reconstruccion de líneas en mal estado, en hacer doble la vía en los puntos donde lo exija el tráfico, en las compras estraordinarias de material rodante, maqui- naria de maestranza, rieles u otros materiales o elementos no previstos en el presupuesto anual.

XI. Vijilar que el transporte de carga se efectúe en iguales condiciones para todos los interesados e impe- dir que se toleren preferencias o se hagan rebajas indebidas en las tarifas.

XII. Aprobar los itinerarios de trenes de pasajeros i carga, formados por los respectivos empleados.

XIII. Fijar la tarifa jeneral de pasajes, fletes i otros servicios bajo la base de que en jeneral todo servicio al público será remunerado i que esta remu- neracion no bajará nunca del costo efectivo impuesto por él a la Empresa, salvo en los casos de calamidad pública, i lo dispuesto en el núm. 1 del art. 54 cuando la junta obrara discrecionalmente.

XIV. Determinar lo que debe pagarse por bodega- jes i ocupacion de carros i patios, i fijar las reglas a que debe sujetarse este servicio.

XV. Acordar tarifas especiales de temporada; i tambien las rebajas de fletes para aquellos productos o mercaderías que se remitan en las mismas di- recciones en que una parte de equipo del ferrocarril viaja vacío por no tener carga suficiente para llenarlo.

Estas rebajas serán siempre de carácter jeneral. No se podrán establecer para una persona o empresa sino para el acarreo del artículo, sea quien fuere el que lo produce o el que lo remite por los ferroca- rriles.

XVI. Hacer contratos con otras empresas para facilitar el transporte de pasajeros i el acarreo de equipajes i cargas por vías terrestres, marítimas, lacustres i fluviales.

XVII. Dar las órdenes de pases libres en la forma establecida en la presente lei i en los reglamentos.

XVIII. Resolver estrajudicialmente los reclamos por pérdidas de mercaderías i daños causados por los trenes, siempre que el valor del reclamo exceda de quinientos pesos; i modificar, cuando lo crea con veniente, los reclamos menores atendidos por los correspondientes empleados.

XIX. Prestar su acuerdo para transijir los juicios o reclamos en que aparezcan como parte los ferrocarriles del Estado.

Si el valor de la transaccion excediera de mil pesos, se hará con la aprobacion del Gobierno.

XX. Determinar los créditos que, por reputarse incobrables, deben pasar a la cuenta de ganancias i pérdidas.

XXI. Acordar la compra de materiales, maquinarias, herramientas, muebles, bodegas i demas elementos necesarios para la explotacion i resolver en qué casos la compra debe efectuarse en licitacion pública.

XXII. Acordar la enajenacion de los materiales escluidos del servicio i fijar las condiciones de la venta.

XXIII. Crear o suprimir, con aprobacion del Gobierno, todos los empleos necesarios para la explotacion de los Ferrocarriles del Estado, i fijarles los sueldos.

No se necesita la aprobacion del Gobierno para los empleos cuyo sueldo no exceda de mil pesos anuales.

XXIV. Nombrar, separar, suspender i conceder licencias a todos los empleados cuyo nombramiento no esté atribuido a otros funcionarios por disposiciones legales o reglamentos especiales.

XXV. Determinar qué nombramientos, separaciones i licencias de empleados i aplicacion de multas corresponden a los jefes de secciones, departamentos, oficinas o talleres.

XXVI. Determinar qué empleados deben rendir fianza, la cuantía de ésta, por quién debe ser calificada i quién debe revisarla anualmente.

XXVII. Acordar las reglas que determinen a qué edad deben retirarse del servicio los empleados, segun las diversas clases de empleos.

XXVIII. Acordar gratificaciones estraordinarias a los empleados por acciones mui distinguidas en el servicio i determinar el máximo de las que, por análogas razones, podrán conceder los jefes de secciones o servicios.

XXIX. Acordar las reglas a que deba sujetarse la Caja de Ahorros para los empleados a sueldo, i la de socorros para los que son pagados a dia.

XXX. Mandar practicar visitas de inspeccion en cualquier tiempo i en cualquiera parte o ramo del servicio de los ferrocarriles.

XXXI. Presentar mensualmente al Gobierno una cuenta de las entradas i gastos de los ferrocarriles i otra de los kilómetros recorridos por cada locomotora, el peso arrastrado por cada una de ellas, la relacion entre el equipo que ha viajado cargado i el que ha viajado vago, el costo de cada pasajero i cada tonelada de carga por cada cien kilómetros corridos i la cantidad gastada de carbon, aceite i demas lubricantes por cada cien kilómetros corridos.

XXXII. Presentar al Gobierno una memoria anual, resumiendo los datos espresados en el inciso precedente i manifestando la situacion económica i administrativa de la Empresa i las necesidades que en ella se hagan sentir con el objeto de subsanarlas.

Los cuadros mensuales se publicarán en el *Diario Oficial* i la memoria anual se repartirá impresa a los miembros del Congreso.

XXXIII. Hacer contratos para la adquisicion o provision de todos los elementos necesarios para la explotacion de los ferrocarriles, para la ejecucion de obras o prestacion de servicios. Estos contratos serán otorgados por escrito i sus cláusulas se ajustarán a las disposiciones establecidas con este objeto en un reglamento especial acordado por la Junta i aprobado por el Gobierno.

XXXIV. Dar en arriendo los cafés, restaurants, hoteles i los edificios u otras propiedades que la Empresa no necesite para la explotacion, sin que en ningun caso exceda de cinco años el arriendo.

XXXV. Dar en arriendo, en los patios de las estaciones, sitios para construcciones de galpones particulares, para depósito de carbon, leña o maderas, i espacios para fijar avisos.

XXXVI. Acordar las condiciones en que las líneas telegráficas de los ferrocarriles deben prestar servicios al público, en aquellos puntos donde no existan telégrafos del Estado ni de empresas particulares, debiendo para este servicio ponerse de acuerdo con la Administracion de Telégrafos.

XXXVII. Exijir a los ferrocarriles particulares que le presenten sus datos estadísticos en los plazos i forma determinados por el respectivo reglamento, i en caso de demora aplicarles las multas establecidas.

XXXVIII. Vijilar si los ferrocarriles particulares cumplen con las condiciones impuestas por las respectivas leyes de concesion i por la lei jeneral de ferrocarriles, i adoptar las medidas necesarias para exijir su cumplimiento.

XXXIX. Intervenir en la confeccion de los itinerarios de los ferrocarriles de empresas particulares, exijiendo que correspondan los trenes con los de otras empresas, con los de los Ferrocarriles del Estado, i hasta donde fuere posible con los de vapores de carretera establecida que naveguen en las costas, lagos i rios de la República, con el fin de lograr la posible comodidad, seguridad i expedicion en el transporte de pasajeros, equipajes, correspondencia i mercaderías.

XL. Acordar transacciones con las personas que hayan celebrado algun contrato con los ferrocarriles para la provision de materiales, construccion de obras i prestacion de servicios.

En estos casos se requiere que concurren los cinco miembros de la Junta i que hayan sido citados a lo ménos con cuarenta i ocho horas de anticipacion, espresando el objeto de la citacion.

Serán nulas las transacciones ejecutadas sin cumplirse este requisito.

XLI. Conceder o negar permiso para construir líneas telegráficas o telefónicas en los terrenos de la via, para abrir puertas particulares que den a la línea, para construir desvios particulares, para construir pasos superiores o inferiores o para cualquiera otra clase de obras análogas.

Art. 20. Los acuerdos relativos a los párrafos VII, VIII, IX, X, XIII, XIV, XV, XVI, XXIII, XXVII i XXIX del artículo 19 no tendrán efecto mientras no estén aprobados por el Gobierno.

TÍTULO III

Del director jeneral

Art. 21. El director jeneral es el representante legal de la Junta, i le corresponde:

I. Representar a la Junta en todas las relaciones administrativas i comerciales, i firmar en su representacion.

II. Distribuir, con sus colegas, los trabajos de la Administracion Jeneral entre los miembros de la Junta i encomendarles la redaccion de los proyectos de reglamentos i el estudio i formacion de los proyectos, contratos, servicios o negocios de los ferrocarriles.

III. Someter a la deliberacion de la Junta los reglamentos que ésta debe dictar, i pedir la aprobacion del Gobierno cuando la lei exija este requisito.

IV. Tener la representacion judicial i estrajudicial de los Ferrocarriles del Estado, considerados como empresa industrial, en todos los casos en que reglamentos especiales acordados por la Junta i aprobados por el Gobierno no la hubiesen atribuido a los administradores de seccion u otros empleados superiores.

V. Nombrar, con acuerdo de la Junta, apoderados especiales para la defensa de los intereses de los ferrocarriles.

Art. 22. En los casos de ausencia u otro impedimento del Director Jeneral, lo reemplazarán los directores en el orden que establezca el Presidente de la República.

TÍTULO IV

De los empleados

Art. 23. Habrá en los ferrocarriles dos clases de empleados, a saber: de planta i a contrata.

A la primera solo pertenecerán los cinco miembros de que debe componerse la Junta creada por esta lei. Todos los demas serán simplemente empleados a contrata, sin el carácter de empleados públicos.

Art. 24. Sin embargo, los actuales empleados, que tienen el carácter de fiscales segun la lei de 4 de enero de 1885, continuarán gozando las prerogativas del derecho de jubilacion.

Art. 25. La pension de jubilacion de los empleados de los Ferrocarriles del Estado se contará sobre el setenta i cinco por ciento del sueldo que gozaren.

Art. 26. El desempeño de las funciones de empleados de los Ferrocarriles del Estado constituye inhabilidad para el ejercicio de los derechos electorales i para ser elegido miembro del Congreso o de las municipalidades.

Art. 27. Para los efectos de los requisitos que deben llenarse para los nombramientos i promociones de los empleados, se dividirán éstos en diversas categorías, segun un reglamento que la Junta dictará con este objeto.

Art. 28. En cada seccion del servicio de los Fe-

rocarriles habrá una comision compuesta de personas competentes encargada de examinar a los candidatos que deseen obtener colocaciones en la Empresa.

La Junta hará, cada tres años, los nombramientos de examinadores, los cuales podrán volver a ser nombrados indefinidamente.

Art. 29. Siempre que haya necesidad de nuevos empleados de cualquier categoría, los candidatos se someterán a exámen ante la comision respectiva, debiendo la Junta previamente hacer llegar al conocimiento de los interesados por medio de avisos que se publicarán tres veces en un diario de Santiago i en otro de Valparaiso, la época i lugar de dicho exámen, i en los casos de los empleos sujetos a concurso, las secciones a que éstos pertenezcan i las condiciones necesarias para obtenerlos.

La Junta, al fijar la época o lugar del exámen o del concurso deberá tomar en cuenta a los interesados, que residan en provincias apartadas, con el objeto de darles todas las facilidades posibles.

Art. 30. Las comisiones examinadoras expedirán certificados de competencia a favor de los candidatos que, sometidos a exámen o a concurso, hayan demostrado poseer las aptitudes necesarias para el desempeño de los empleos respectivos.

Art. 31. En el caso de que obtenga el certificado de que habla el artículo anterior mayor número de candidatos que el necesario para la provision de los empleos acéfalos, la Junta elejirá i nombrará a los que considere mas aptos. Los restantes podrán ser nombrados, sin nuevo exámen, dentro de los doce meses siguientes a la fecha del certificado de exámen.

Art. 32. Todo nuevo aspirante será nombrado para ocupar la plaza mas subalterna de su respectiva seccion i solo por seis meses, i todo empleado ascendido ocupará provisionalmente por seis meses tambien su nueva ocupacion.

Terminado este período, dichos nombramientos serán confirmados por la Junta si los meritorios acreditan su competencia mediante un certificado expedido por el jefe de la seccion en que hubieren servido durante ese tiempo.

Art. 33. Si quedare vacante algun empleo no sujeto a concurso, será proveido por promocion del empleado que ocupare en el registro que llevará la Junta el lugar inmediatamente inferior al empleo vacante.

El dicho empleado no podrá ser postergado sino en el caso de que el jefe de su respectiva seccion lo aconseje por escrito a la Junta, la cual, ántes de dictar una resolucion definitiva, oirá lo que el empleado esponga en su propia defensa.

Art. 34. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, la Junta podrá nombrar para cualquier empleo, i sin previo exámen, a personas de reconocida competencia, siempre que no haya en el servicio empleado alguno apto para desempeñar el puesto vacante.

Semejantes nombramientos requerirán para su validez la aprobacion del Presidente de la República.

Art. 35. Si ocurrieren vacantes en los empleos superiores se someterán éstos a concurso por la Junta ante las respectivas comisiones examinadoras.

Las comisiones examinadoras llevarán registros especiales en que serán anotados, por orden de

competencia, los nombres de los candidatos que hayan acreditado tenerla; i la Junta nombrará solo a dichos candidatos para los empleos sujetos a concurso principiando por el que ocupe el primer lugar en el registro i siguiendo con los restantes por el orden en que están anotados.

Art. 36. Siempre que los empleados ejecuten trabajos extraordinarios, podrán los jefes de seccion respectivos expedir en su favor, si lo estimaren de justicia, certificados en los cuales se acredite que dichos empleados se han hecho merecedores de gratificación, pero no se hará pago alguno por vía de gratificación, sin previa autorización de la Junta.

Art. 37. La Junta, siempre que lo requiera un aumento especial de trabajo, podrá nombrar empleados supernumerarios sin someterlos a exámen previo.

Los supernumerarios solo permanecerán en el servicio por seis meses, i la Junta no podrá volverlos a nombrar como tales sino despues de trascurridos otros seis meses, contados desde el dia en que cesaron en su anterior empleo.

Esceptúanse de lo dispuesto en el inciso anterior los que sean contratados como trabajadores a jornal.

Art. 38. La Junta llevará un registro especial en el cual serán anotados los nombramientos de empleados supernumerarios, con espresion de las circunstancias que los hayan hecho necesarios, de los períodos en que hayan servido i de los sueldos que durante ellos hayan devengado.

Cada tres meses se enviará una copia de este registro al Ministro de Obras Públicas.

Art. 39. Los jefes de seccion estarán autorizados para imponer a los subalternos que observaren mala conducta o infringieren algun reglamento del servicio de los ferrocarriles, las penas siguientes:

- 1.ª Suspension del ejercicio de sus funciones;
- 2.ª Multa que no exceda de cincuenta pesos;
- 3.ª Rebajamiento a un empleo inferior.

Los empleados así castigados podrán reclamar de estas medidas ante la Junta.

Art. 40. Los jefes de estacion podrán suspender provisionalmente en las estaciones de su cargo a cualquier empleado de rango inferior al suyo. Dicha suspension durará hasta que se pronuncie sobre ella el jefe de seccion a que pertenece el empleado así castigado.

Art. 41. Todo reclamo interpuesto por un empleado acerca de alguna medida que signifique postergacion o castigo, tomada i aconsejada por el jefe de la seccion a que pertenezca, será oido i resuelto por la Junta dentro de los treinta dias siguientes a su presentacion.

El fallo que en caso semejante emita la mayoría de los miembros de la Junta, ya sea que confirme, modifique o revoque la medida reclamada, vendrá a resolver el reclamo interpuesto de una manera definitiva.

Art. 42. La Junta deberá investigar lo que hubiera de verdad sobre los cargos que, por mala conducta o infraccion de algun reglamento, se formularan contra los empleados i estará autorizada, siempre que éstos resultaren culpables, para tomar algunas de las medidas siguientes:

Suspenderlo del ejercicio de sus funciones;

Prolongar la suspension por seis meses si estuvieren ya suspendidos;

Privarles de su sueldo durante el mismo tiempo; Imponerles una multa que se deducirá de su sueldo; o

Destituirlos de su empleo.

To la resolution que por mayoría de votos tome la Junta en estos casos será definitiva.

Art. 43. Todo empleado de los ferrocarriles del Estado pierde de hecho su empleo por cualquiera de las causas siguientes:

Por haber sido condenado por crimen o simple delito;

Por asociarse, inscribirse en los registros o en cualquier otra forma, participar en convenios o movimientos de combinaciones dirijidas a estorbar las reformas o modificaciones en la administracion, o en el personal de la Empresa, o a producir huelgas en el personal de los ferrocarriles del Estado, o en forma alguna a crear obstrucciones o perturbaciones en el servicio. En estos casos la Junta deberá separar inmediatamente a los empleados culpables, pidiendo al Ejecutivo, si fuera necesario, el auxilio de la fuerza armada.

Por haber aceptado el cargo de Senador, Diputado o municipal, o simplemente la candidatura para alguno de estos puestos, o el cargo de miembro del directorio de algun partido o club político;

Por tener participacion o pretender tenerla en contratos celebrados por la Administracion de los ferrocarriles;

Por haber caído en falencia, por tener parte de su sueldo embargado por decreto judicial, o voluntariamente cedida a sus acreedores, o por haberse colocado al amparo de leyes que favorezcan a los deudores insolventes.

Art. 44. El empleado que, por cualquiera de las causas espresadas en el último inciso del artículo anterior, haya sido separado de su empleo, será re-puesto en el mismo o en otro inferior si logra probar, a satisfaccion de la Junta, que su mala situación financiera no es debida a fraude, disipacion o proceder deshonoroso de cualquier especie.

Art. 45. Son obligaciones de la Junta:

I. Dictar reglamentos sobre las materias que a continuacion se espresan:

1.ª Para establecer los requisitos que debe llenar toda persona que desee ingresar como empleado en el servicio de las diversas secciones de los ferrocarriles, i tambien las reglas a que estarán sujetos los ascensos, los exámenes, los certificados que los solicitan i todo lo que con ellos se relacione;

2.ª Para determinar la naturaleza i el alcance de las pruebas o exámenes que, segun las necesidades de las diversas secciones, deben rendir aquellos empleados inferiores que deseen someterse a concurso para obtener los puestos superiores del servicio de los ferrocarriles;

3.ª Para determinar las categorías en que se dividen los empleados en cada seccion del servicio de los ferrocarriles i el rango de los mismos dentro de cada categoría;

4.ª Para fijar las obligaciones de los empleados en dias de trabajo i festivos;

5.ª Para regular las concesiones de licencia;

6.^a Para determinar los casos en que se impondrán a los empleados las multas que autoriza esta lei i el monto de éstas;

7.^a Para oír i fallar los reclamos.

8.^a Para alterar o derogar los reglamentos sobre ferrocarriles vijentes ántes de la promulgacion de esta lei;

9.^a Para fijar las edades de retiro de los empleados;

10. Para determinar los casos escepcionales en que los jefes de seccion podrán acordar a los empleados o estraños que hayan prestado un servicio muy distinguido, una gratificacion, i el monto de ésta;

11. Para establecer las condiciones i determinar los casos en que un empleado tenga derecho a gozar de la pension de que habla el artículo 49 en caso de invalidez causada por las heridas que hubiere recibido;

12. Para rejir la administracion i distribucion de los fondos de la caja de ahorros creada por el artículo 46;

Estos reglamentos requerirán para su validez la aprobacion del Presidente de la República.

II. Llevar un registro en que se anotarán los nombres de todas las personas empleadas en el servicio de los ferrocarriles, con espresion de su categoría i rango, el tiempo que hayan servido, el sueldo que se les asigne i to-los los demas detalles que se estimen convenientes.

En el mismo registro serán anotados los fallecimientos, destituciones, renunciaciones, promociones i rebajamiento de empleados a puestos inferiores.

III. Publicar, cada tres años, en el *Diario Oficial*, la lista de las personas empleadas en el servicio hasta el 31 de diciembre del año anterior.

La primera de estas publicaciones se hará dentro de los dos años siguientes a la promulgacion de esta lei.

IV. Incluir en la memoria anual una lista de todos los empleados que hayan ingresado en el servicio desde la fecha de la última memoria, como tambien de los que se hayan retirado de él durante el mismo tiempo, espresando, segun los casos, la fecha del nombramiento, la categoría i rango a que pertenezcan, el sueldo que se les asigne i la fecha i causa de su retiro.

Art. 46. Todos los empleados de los ferrocarriles del Estado están obligados a formar una caja de ahorros, que se compondrá de las cantidades siguientes:

De las erogaciones de cada empleado, que consistirán en el tres por ciento de su sueldo;

De una cantidad igual a la suma de las erogaciones de los empleados, con que contribuirá la Empresa; i

De las multas pagadas a la empresa por empleados o estraños.

Art. 47. Habrá igualmente una caja de ahorros para los empleados a jornal, que se compondrá:

Del uno por ciento del sueldo de esta clase de empleados, cantidad que se descontará de cada pago; i

De las multas que se aplican a los mismos.

Art. 48. A las familias de empleados muertos a consecuencia de heridas recibidas en actos del servi-

cio, la Junta podrá, de los fondos de la Empresa, acordar un auxilio igual al sueldo de un año del empleado muerto.

Esta cantidad podrá aumentarse hasta el equivalente de dos sueldos anuales cuando el empleado fallecido deje menos de cinco mil pesos en la caja de ahorros.

Art. 49. Los empleados heridos en actos del servicio tienen derecho al sueldo íntegro durante su curacion i al auxilio de médico i medicina en la forma que acuerde la Junta.

Art. 50. En el caso de que un empleado, despues de veinte años de servicios, haya de retirarse por haber cumplido la edad reglamentaria, tiene derecho a que, si su haber en la caja de ahorros no alcanza a diez mil pesos, se le complete esta cantidad con fondos de la Empresa.

Art. 51. Los empleados que, a consecuencia de heridas quedaren inhabilitados para servir en los ferrocarriles, tienen derecho a que se les jubile con una pension igual a la mitad de su sueldo siempre que se haya cumplido con las prescripciones de un reglamento dictado por estos casos por la Junta i aprobado por el Gobierno.

Art. 52. Todo empleado es responsable de los perjuicios causados al ferrocarril o a terceros por malicia o negligencia en el cumplimiento de los deberes de su cargo. A esta misma responsabilidad quedan sujetos los jefes inmediatos si, conociendo la negligencia o mala conducta de un empleado de su dependencia, o su manifiesta impericia para el cargo que desempeña, no hubiese tomado las medidas que estén en sus facultades para impedir o evitar el daño.

Art. 53. Los empleados tendrán el derecho de elegir a la persona que quieran para que los represente i defienda sus intereses en los casos de investigaciones públicas sobre las causas de algun accidente.

TÍTULO V

De los reglamentos

Art. 54. La Junta podrá dictar reglamentos para cualquiera de las materias que a continuacion se espresan i establecer en ellos multas que no excedan de doscientos pesos por la infraccion de sus disposiciones hecha por cualquiera persona.

I. Para fijar las tarifas de pasajeros, equipajes, carga i todo lo que se trasporte por los ferrocarriles en conformidad con el número 13 del artículo 19 i para determinar las condiciones i fletes especiales para el acarreo de mercaderías a granel o en grandes cantidades, o en épocas especiales tales como una esposicion, una calamidad pública u otros casos análogos.

II. Para impedir actos ilegales o contrarios al orden, a la decencia o a la moralidad pública, en los trenes, estaciones, edificios, muelles, embarcaciones i demas dependencias de la administracion de los Ferrocarriles del Estado.

III. Para impedir que viajen personas ébrias en los trenes, asimismo para impedir que los ébrios, vagos o mendigos se sitúen en las estaciones, patios, bodegas, oficinas o talleres de la Empresa.

IV. Para determinar las facultades i obligaciones de los empleados ocupados en los ferrocarriles i sus dependencias.

- V. Para reglamentar los permisos para cualquiera clase de construcciones particulares permitidas en la vía, estaciones, patios, muelles, malecones, etc.
- VI. Para reglamentar el acceso o salida de personas i carga en las estaciones, patios, bodegas, talleres, muelles, malecones i embarcaderos, i dictar las reglas respecto de su servicio.
- VII. Para reglamentar el embarque, desembarque, almacenaje, despacho, depósito i arrumaje de mercaderías.
- VIII. Para fijar las reglas i tarifas a que deben estar sujetos los corrales i embarcaderos de ganados i el depósito i conservacion de estos últimos.
- IX. Para dictar las reglas de embarque i conduccion a que están sujetos los animales bravios.
- X. Para fijar las disposiciones a que están sujetas las personas mientras permanezcan en las estaciones, salas de espera, plataformas de embarque, patios, muelles i otros puntos entregados al acceso del público.
- XI. Para reglamentar, de acuerdo con la Comandancia Jeneral de Marina, el uso del fuego o luces de las embarcaciones atracadas a los muelles o malecones de los Ferrocarriles del Estado.
- XII. Para fijar las reglas a que deben someterse los buques i embarcaciones menores que carguen o descarguen por los muelles o malecones de los ferrocarriles.
- XIII. Para reglamentar los procedimientos a que deben sujetarse los cargadores, cocheros, carretoneros i demas conductores de vehiculos que, con el objeto de conducir pasajeros, carga, equipaje o ganado, acuden a las estaciones, embarcaderos, patios u otras dependencias de los ferrocarriles. Esta reglamentacion comprenderá las medidas de órden que deben observarse en las plazuelas o calles contiguas a las estaciones donde se reunen los vehiculos para tomar los pasajeros o carga.
- XIV. Para fijar las tarifas que deben pagarse por el uso de los muelles, malecones, etc., pertenecientes a la Empresa.
- XV. Para reglamentar, en jeneral, el tráfico de pasajeros i carga, i la explotacion de los ferrocarriles i sus anexos, i el buen órden i servicio administrativo i técnico de éstos.
- XVI. Para fijar las reglas especiales a que debe quedar sujeto el tráfico durante cualquiera interrupcion, por variacion de líneas, accidente o por cualquier otro motivo.
- XVII. Para fijar las reglas a que están sujetos los trenes del servicio interno de la Empresa, los de lastre i en jeneral todos los trenes especiales.
- XVIII. Para fijar, de acuerdo con el Estado Mayor del Ejército, las reglas a que debe sujetarse la conduccion de infantería, caballería, artillería, armamentos, equipo i pertrechos de guerra.
- XIX. Para fijar las tarifas de trenes especiales para particulares, las condiciones para pedirlos i demas reglas para su uso.
- XX. Para fijar las reglas de conduccion de cadáveres i sus tarifas como asimismo para prohibir el transporte de los de personas fallecidas a consecuencia de enfermedades contagiosas.
- XXI. Para fijar la tarifa de estampillas para encomiendas i determinar las reglas para su uso.
- XXII. Para reglamentar la venta de boletos de pasajeros i despacho de equipajes i carga en otros puntos aparte de las estaciones.
- XXIII. Para fijar los derechos de bodegaje i los que deben pagarse por demora en la carga o descarga de los carros i por el depósito de carga o animales en los patios, corrales, embarcaderos, muelles o malecones.
- XXIV. Para fijar la tarifa especial a que queda sujeto el tesoro que no hubiese sido retirado veinticuatro horas despues de haber llegado a la estacion de su destino.
- XXV. Para reglamentar la conservacion i venta de la carga rezagada que haya permanecido mas de seis meses en las bodegas de los ferrocarriles, pudiendo procederse a la venta en remate público i sin mas requisito que anunciar el remate en los diarios con quince dias de anticipacion.
- XXVI. Para reglamentar la conduccion de equipajes i su entrega a domicilio.
- XXVII. Para reglamentar la conduccion de ganado, prohibir la de los animales infestados e impedir su acceso a las estaciones, patios, corrales i embarcaderos.
- XXVIII. Para prevenir daños i perjuicios a los edificios, oficinas, bodegas, talleres, material rodante, líneas, puentes, muelles, etc.
- XXIX. Para reglamentar la tramitacion i resolucion de los reclamos por pérdidas, avería o atrasos de carga.
- XXX. Para reglamentar el salvamento i conservacion de la carga en caso de accidentes i las atenciones i ausilios que deban prestarse a las personas heridas o maltratadas.
- XXXI. Para reglamentar la emision i uso de pases libres.
- XXXII. Para reglamentar el tráfico público por los pasos a nivel, e impedir la entrada de animales a la línea i cualquiera clase de tráfico por ella.
- XXXIII. Para reglamentar la compra de materiales, la venta de los escluidos del servicio, las condiciones de la licitacion pública en jeneral i la fijacion de avisos.
- XXXIV. Para dar facilidades, con el fin de que puedan prestar sus servicios al público, a las compañías de seguros sobre la carga trasportada por los ferrocarriles.
- XXXV. Para determinar la forma i tiempo en que los ferrocarriles particulares deben presentar sus datos estadísticos.
- XXXVI. Para derogar o modificar cualquiera de los reglamentos existentes ántes de la vijencia de la presente lei.
- Art. 55. Ninguno de los precedentes reglamentos podrá tener efecto si no está previamente aprobado por el Gobierno i publicada su aprobacion en el *Diario Oficial*.
- Art. 56. La parte sustancial de las tarifas i de los reglamentos que tengan relacion con las obligaciones impuestas al público, se fijará en lugares visibles de las estaciones, boleterías, bodegas, corrales, muelles i malecones, segun sea la clase del servicio reglamentado.
- Si los reglamentos fuesen mui voluminosos, se

imprimirán en cuadernos, agregándoles copiosos índices completos, i se venderán a precio de costo.

Art. 57. Los reglamentos que dicte la Junta no podrán, en ningún caso, ser contrarios a lo dispuesto en la lei de policía de ferrocarriles del 6 de agosto de 1862, a no ser que la presente lei lo autorice espresamente.

Art. 58. Cuando la infraccion de algunos artículos de la presente lei, de la de policía de ferrocarriles, o de los reglamentos dictados por la Junta i aprobados por el Gobierno, involviere algun peligro para el tráfico, molestia para el público u ofensa a la moralidad o a la decencia, cualquier empleado de los ferrocarriles o cualquier agente de la policía está autorizado para prevenir o hacer cesar el peligro, molestias u obstáculo, ya sea deteniendo al infractor para entrarlo al juez respectivo, ya pasando a éste el parte correspondiente para que el infractor sea castigado.

TÍTULO VI

Disposiciones jenerales

Art. 59. Los ferrocarriles del Estado, como empresa industrial, tiene su domicilio en Santiago; sin embargo, el reglamento a que hace referencia el párrafo VII del artículo 19, podrá dividir la administracion en secciones i cada seccion será considerada como una empresa de transporte, con su domicilio legal en la estacion donde tenga su oficina el jefe o administrador de la seccion.

Art. 60. Los ferrocarriles del Estado están sujetos a la mismas reglas que la lei de policía de ferrocarriles i demas disposiciones legales imponen a las empresas de transporte.

Art. 61. Las reclamaciones judiciales por pérdidas o averias de carga podrán entablarse ante el juez competente del lugar en que esté situada la estacion desde la cual se remita la carga, o en la que deberá hacerse la entrega.

En estos casos las reclamaciones se interpondrán contra el jefe de la estacion o apoderado especial de la Empresa.

Art. 62. No podrá admitirse en los trenes ningún pasajero que no lleve su boleto consigo.

Excepciónse solamente:

El Presidente de la República i los Ministros de Estado;

Los sub-Secretario de Estado;

Los miembros de la Junta i demas empleados del ferrocarril que viajen en comision del servicio;

Las personas nombradas o comisionadas para practicar visitas de inspeccion de los ferrocarriles;

Los empleado del Correo encargados de recojer i repartir la correspondencia entre las diversas estaciones;

Los jueces, siempre que su viaje sea motivado por asuntos judiciales; i

Los agentes de policía en comision del servicio.

Art. 63. En todo caso en que en esta lei se mencione la «Junta» se entenderá que se trata de la «Junta Administradora de los ferrocarriles del Estado».

En los casos en que en esta lei se hable de «ferrocarriles» se entiende que se trata de los ferrocarriles del Estado en explotacion, con exclusion de los que estén en construccion.

Quando se hace referencia a la «Empresa» se entiende que ésta es la de los ferrocarriles del Estado en explotacion.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

Art. 64. Queda autorizado el Presidente de la República para poner en vijencia esta lei dentro de los doce meses siguientes a su promulgacion; pero el nombramiento de la Junta se hará dentro de los seis primeros meses, i una vez nombrada, ejercerá ésta sus funciones para el solo objeto de organizar la nueva planta de empleados i acordar los reglamentos necesarios para que principie a funcionar la nueva administracion.

Art. 65. Los actuales empleados continuarán funcionando hasta el dia en que se decreta la vijencia de la presente lei; i la Junta podrá confirmalos en sus puestos o darles otras colocaciones sin necesidad de sujetarse a los exámenes i demas reglas establecidas en el título IV de esta lei.

Art. 66. Los empleados de la actual planta legal que quedaren sin colocacion al reorganizarse la administracion de los ferrocarriles, conforme a la presente lei, tendrán derecho a una gratificacion igual a seis mensualidades del sueldo de que disfrutaban si hubieren servido ménos de diez años.

Si tuvieren diez años o mas de servicios i no gozaren del derecho de jubilar, la gratificacion se aumentará en un cinco por ciento del sueldo anual por cada año de servicio cumplido que exceda de diez.

Esta gratificacion se pagará por mensualidades vencidas, i se suspenderá en el caso de que, antes de terminar los seis meses, el empleado cesante fuese nombrado para algun otro empleo público rentado.

Art. 67. La vijencia de esta lei no se podrá decretar ántes de que hayan trascurrido sesenta dias desde el nombramiento de la Junta, i solo desde la fecha del decreto de vijencia quedará derogada en todas sus partes la lei de 4 de enero de 1884 sobre administracion de los ferrocarriles del Estado.

Santiago, 29 de setiembre de 1893.—*Agustin Ross.*

Segunda sesion de la asamblea lejislativa de Nueva Gales del Sur

Suplemento al informe anual de los directores de los ferrocarriles i tranvías del Gobierno de Nueva Gales del Sur, hechos publicar por la asamblea lejislativa el 20 de noviembre de 1894.—Suplemento al informe anual de los directores de ferrocarriles, comprensivo de una esposicion del sistema de administracion de los ferrocarriles i tranvías, adoptado por dichos directores.

«Oficina de los directores de ferrocarriles de Nueva Gales del Sur, Sydney, 19 de noviembre de 1894.—Al honorable Ministro de Ferrocarriles.—Señor:

En vista del hecho de haber entrado al último año del primer período administrativo señalado en la «lei de ferrocarriles del Gobierno, del año 1888», consideramos necesario complementar nuestros informes anuales con una breve esposicion del sistema por nosotros adoptado en la administracion de los ferrocarriles i tranvías, i presentar un resumen de los

resultados obtenidos a fin de que sea sometido al parlamento i al país.

Las líneas, el material rodante i la organizacion i disciplina del personal son tales que los ferrocarriles de Nueva Gales del Sur se hallan colocados en la primera línea de los ferrocarriles de Australasia; i nos es grato expresar la estimacion que hacemos de la cooperacion prestada por todo el cuerpo de empleados i de trabajadores i que ha traído como consecuencia el espléndido pié en que se halla este servicio. Esperamos que el *espíritu de cuerpo* que al presente reina en todas las secciones de la empresa prevalezca i siga tomando incremento para que así se obtengan en el porvenir mayores progresos aun que los alcanzados hasta el presente.

Nos proponemos ocuparnos, bajo diferentes encabezamientos, de las diversas cuestiones de administracion i del servicio de los distintos departamentos, para dar en seguida una demostracion del resultado financiero jeneral.

CONSERVACION DE LA VÍA PERMANENTE

El sistema seguido por nosotros durante todo el período de nuestra administracion, de mejorar la estabilidad de las líneas empleando para todas las reparaciones o renovaciones los mejores durmientes de madera *ironbark* (1) que se ha podido conseguir, aumentando el peso por yarda i la longitud de los rieles de acero i lastrando la línea con granito azul (*Cluestone*) u otro material de roca dura, nos ha permitido efectuar considerables economías en el personal de reparaciones. Hemos provisto de un velocípedo a cada capataz de cuadrilla de reparaciones a fin de facilitarles la rápida inspeccion de los trabajos. Tambien hemos equipado a las cuadrillas en una porcion considerable de las líneas con un nuevo modelo de carro de mano ligero a fin de permitirles el moverse rápidamente con sus materiales de un punto a otro. Merced a estas facilidades se ha obtenido, con un personal considerablemente reducido, un servicio igualmente eficaz en la conservacion de la línea. El número de inspectores de la vía permanente i de los trabajos ha sido considerablemente reducido; i sin embargo, seria imposible contar con una inspeccion mas eficaz que la hoy obtenida ni poseer mejor personal de empleados inspectores. El número total de inspectores de la vía permanente i de los trabajos de toda especie, que se hallan en servicio en el día, es de treinta i cinco, contra cincuenta i ocho que habia en 1888. El número total de obreros de reparaciones i de peones llega a 1,610, con un costo anual de ciento ochenta i siete mil seiscientos cuatro libras esterlinas, contra los 2,218, que imponian un costo anual de doscientos cincuenta i cinco mil noventa libras esterlinas, lo que da hoy una economia de 608 hombres i sesenta i siete mil cuatrocientos ochenta i seis libras esterlinas por un año en salarios, comparados los gastos actuales con los años de 1888.

Con respecto a las renovaciones i al mejoramiento de la vía permanente en el período de *seis años* comprendido entre noviembre de 1888 i octubre de 1894 inclusive, hemos pagado el valor de 400 millas de renovacion de vía con un costo de 422, 160 libras

esterlinas contra 123 millas con un costo de 135,700 libras esterlinas de renovacion efectuada en los *seis años* anteriores. Tambien se ha empleado 930,000 toneladas de lastre, principalmente metal azul (Blue metal).

En los últimos seis años se ha empleado la cantidad de 720,000 durmientes de madera *ironbark* de la mejor clase. En un espacio de 143 millas de línea los durmientes han sido espaciados de nuevo i colocados mas próximos a fin de permitir el empleo de máquinas de mayor poder.

Se ha renovado muchos puentes de madera, reemplazándoles por construcciones de hierro i ladrillo. Este trabajo debe continuarse gradualmente a medida que las renovaciones se vayan haciendo necesarias, pues así se disminuirán materialmente los gastos de conservacion, ya que los estragos que en este país hace en las construcciones de madera la hormiga blanca son tan considerables.

En lo relativo a los relastres estos trabajos se han abaratado mucho a causa de haber nosotros comprado el derecho al uso de las tolvas i arados lastreros de patente de Rodgers. Con vías de una sola línea es difícil siempre disponer de suficientes intervalos de tiempo para que los trenes de las vías permanentes se detengan en las secciones donde hai trabajos en ejecucion; de modo que todo cuanto se haga por disminuir las estadías de los trenes en las secciones es de gran importancia por su relacion tanto con los gastos de locomocion como con el ahorro de tiempo de las numerosas cuadrillas de obreros empleados en esos trabajos. El valor de las innovaciones introducidas puede, por lo mismo, apreciarse cuando manifestemos que 72 yardas cúbicas de lastre pueden ser descargadas i estendidas en un espacio de 250 yardas de línea férrea en el término de cinco minutos i con solo el empleo de dos hombres. Empleando el sistema ordinario, la misma faena se haria ocupando veinticuatro hombres durante un espacio de tiempo como de $1\frac{1}{2}$ a $1\frac{1}{2}$ horas.

La adquisicion de varias canteras para el suministro de lastre ha abaratado considerablemente este ítem i ello será de gran conveniencia para la conservacion futura de la línea.

ABARATAMIENTO DE LA CONSTRUCCION DE NUEVAS LINEAS

Por el artículo 28 de la «Lei de Ferrocarriles del Gobierno, del año de 1888», se estatuye que:

«Los directores serán la autoridad que resuelva las cuestiones relativas a la posicion, naturaleza i distribucion de todas las estaciones, andenes, garitas, bodegas o sitios cerrados en estaciones, sotechados, muelles, embarcaderos i malecones que sean necesarios para los ferrocarriles que en adelante se construyan o en combinacion con ellos, aun cuando dichos ferrocarriles no sean por ellos construídos, — i tambien todas las cuestiones referentes a cualesquiera otros edificios, desvíos, plataformas u otras construcciones destinadas al servicio de los pasajeros o a la conduccion de ganado o de mercaderías por dichos ferrocarriles.»

Al favor de este artículo hánse introducidos grandes economías. Daremos un ejemplo: El costo de los edificios para estacion, de las líneas de Wagga Wagga

(1) *Ironbark*, corteza de hierro.

i Albury i de Wallerawang i Madge, que ocupan una estension de 162 millas, subió a 135,336 libras esterlinas. —Para las líneas siguientes, entregadas al servicio des de que los directores tomaron a su cargo esta clase de trabajos, a saber: Cootamundra a Temora, Nyngan a Cobar, Kiama a Nowra, Cuicarin a Corowa, Molong-Parkies i Forbes, con una estension total de 263 millas, la misma clase de construcciones i de servicios ha costado la suma de 48,656 libras esterlinas i en ellas se ha previsto enaunto puede razonablemente exigirse para el público. I deb considerarse tambien que a la reduccion en el capital invertido hai que agregar los continuos gastos adicionales de conservacion de los edificios.

Para la línea Lismore-Tweed, resolvimos no construir plataformas i la dotamos tan solo de simples sotechados o galpones para los pasajeros. El mismo sistema se adoptará para la línea Moree, que se halla en proyecto.

Las tarifas para la conduccion de materiales destinados a la construccion de nuevas líneas han sido tambien considerablemente reducidas. Así la suma total pagada por trasportes por el Departamento de Obras Públicas i correspondiente a la construccion de trescientas cincuenta millas de ferrocarril ha sido de cuarenta i un mil libras esterlinas. Si se hubiera cargado las tarifas que rejian para el trasporte de estos materiales ántes de 1888, se habria pagado por este ítem la suma de ciento treinta i un mil libras esterlinas, aumentándose así el capital destinado a las líneas en la suma de noventa mil libras esterlinas.

Durante los últimos años hemos manifestado con instancia que para nuevas construcciones de líneas en terreno plano i de pasturaje, en donde el tráfico sería excesivamente ligero, una línea capaz de ser servida por una locomotora liviana, con la clase corriente de material rodante i un andar como de 15 millas por hora, en las horas del día solamente, podría ser construída, sin contar los puentes, aguadas i estaciones —debiendo estas últimas construcciones ser de la clase mas sencilla— por la suma aproximativa de mil setecientas cincuenta libras esterlinas por milla. Este podía ser considerado tan solo como un ferrocarril preparatorio o de avanzada i sería totalmente diferente de una línea férrea de tipo normal, aun de las de construccion liviana como la de Ningan a Cobar. Sería simplemente una línea para conducir carga con un andar moderado i a tarifa mas baja que las vijentes hoy en el tráfico por los caminos. Las tarifas para estas líneas, cualquiera que fuese la escala que se les fijara, reportarian un ahorro efectivo a los que se servirian de ellas, comparadas dichas tarifas con lo hoy se paga por trasportes por los caminos i a la vez esa escala de precios debería ser tal que evitase pérdidas materiales al país en lo concerniente a dichas líneas. Vías férreas de esta clase evitarian la gran desventaja de la interrupcion de trochas; i apénas si ten brian un primer costo superior al de una línea de trocha angosta; i todo el material rodante ordinario, a escepcion de las locomotoras, que podrían ser elejidas de entre los tipos mas livianos que existan en servicio, podría pasar por dichas líneas i así evitar la gran desventaja i costo del empleo de una nueva clase de material rodante.

Estas líneas, si llegaran a ser construídas en terri-

torio que sostuvieran la comunicacion por ferrocarril, no constituirian un gravámen cuantioso para el país. Hemos demostrado, en nuestros informes anuales, refiriéndonos a una cantidad de líneas de aquellas que dejaban pérdida, construídas en el pasado con sujecion a tipos de costo considerable que hoy, con alguna mui aislada escepcion, procuran las suficientes entradas para pagar todos los gastos de explotacion i producir una pequeña suma aplicable al interes sobre el costo de construccion, i esto prueba la gran importancia de limitar el capital o costo primitivo de construccion, a la menor cifra posible. Si esto se efectúa, todas las ventajas eventuales de estas líneas de avanzada o secundarias, destinadas al acarreo de carga para las líneas matrices se asegurarían en compensacion de una pequeña contribucion procedente de la red matriz i aplicable a los intereses del capital. Los colonos disfrutarían entónces de la gran facilidad de trasportar sus productos i ganarlos en condiciones de la mayor baratura i prontitud.

Desearíamos se entendiera con toda claridad que al formular estas recomendaciones no deseamos en modo alguno propender a una desproporcionada estension de las líneas; las innovaciones en el sistema se insinúan tan solo con el propósito de seguir reduciendo el monto del capital o costo primitivo. De nuevo queremos tambien llamar la atencion a las recomendaciones que hemos hecho periódicamente con respecto a los terrenos que se necesitan para la construccion de las nuevas líneas en proyecto.

GRADIENTES I FUERZA DE TRACCION

La cuestion de las gradientes es una de las mas importantes en cuanto se relaciona con la explotacion económica de los ferrocarriles; en consecuencia, todos los que se sirven de los ferrocarriles hallanse mui directamente interesados en este asunto, como tambien en el que mas de cerca se le relaciona i es relativo al poder o fuerza de la locomotora empleada en el servicio.

Inmediatamente despues de haber entrado en posesion de nuestros puestos, en 1888, estos temas ocuparon nuestra atencion, pues nos encontramos con líneas de una fuerte escepcional, porque habian sido construídas con una enorme proporcion de gradientes rápidas (seiscientas treinta i una millas de gradientes que variaban entre uno en treinta i uno en setenta i cinco), hallándose las peores en las líneas matrices i en situacion tal que todo el grueso del tráfico pasaba sobre ellas. Por consiguiente, nosotros acordamos reducir algunas de las gradiente rápidas que influian en el peso de los trenes en secciones estensas con el fin de introducir asimismo en este servicio locomotoras de mayor poder.

Con el empleo de estas medidas se ha introducido una gran economía en la explotacion i a la vez lográndose mayor espedicion en el tráfico. Tomando por base cómputos recientes, calculamos que la economía anual que al presente se obtiene—i con la cual habrá que contar siempre—sube a una suma de mas de cien mil libras esterlinas, i por de contado que a medida que aumente el tráfico la importancia, en proporcion seguirá el aumento de esta economía anual.

La economía habida en trenes i locomotoras ausi-

liares en el presente año traducida en número de millas i tomando como dato comparativo la fuerza de traccion del año 1888, sube a novecientas mil millas.

Otro punto importante relacionado con la introduccion de trenes largos resultante de la adopcion de nuestro nuevo sistema i tomando en cuenta que en una estension de cerca de dos mil cuatrocientas millas nuestros ferrocarriles constan de una sola vía, es que el número hoy considerablemente reducido, de trenes requeridos para la conduccion de la carga ofrecida bajo la vijencia del actual sistema modificado ha de aplazar todavía por espacio de algunos años, la duplicacion de vías que, rijiendo el antiguo sistema, se habria hecho necesaria con un costo enorme.

Damos a continuacion datos ilustrativos de dos de los mas poderosos tipos de locomotoras que hemos hecho construir, i cuya introduccion ha sido tan ventajosa al llevar a la práctica el nuevo sistema establecido:

Locomotora A para espreso i tren-correo

(Diseñada en 1890). Ferrocarrilés del Gobierno de Nueva Gales del Sur.

(Adaptable tambien a la traccion de trenes conductores de ganado i mercaderías).

	Piés	Pulgadas
Diámetro de las ruedas del bogie...	3	3
Id. de las id. acopladas.....	5	0
Cilindros: 20 pulgadas de diámetro por 26 pulgadas de piston.		

Superficie de calefaccion:

Tubos.....	1,786	piés cuadrados
Fogon.....	130	" "
Total.....	1,916	piés cuadrados
Area total de la parrilla.....	27	" "

Presion del Caldero, 160 libras por pulgada cuadrada.

Capacidad del estanque, 3,30 galones.

Capacidad de la carbonera, 4½ toneladas.

Peso en estado de servicio (armada):

	Tlds.	Qtls.	Cuartas
Bogie (4 ruedas).....	14	13	2
Ruedas maestras (acopladas)....	14	10	3
Id. de impulsión id.....	14	13	0
Id. traseras id.....	12	13	2
Total.....	56	10	3
Ténder.....	31	16	1

Peso total de la máquina i ténder..... 88 7 0

Locomotora americana consolidacion B, para mercaderías

(Diseñada en 1890). Ferrocarriles del Gobierno de Nueva Gales del Sur.

	Piés	Pulgadas
Diámetro de las ruedas de bogie....	2	6
Id. de las id. acopladas.....	4	3
Cilindros: 21 pulgadas de diámetro por 26 pulgadas de piston.		

Superficie de calefaccion:

Tubos.....	1,809	piés cuadrados
Fogon.....	158	" "
Total.....	1,969	piés cuadrados
Area total de la parrilla.....	32	" "

Presion del caldero, 160 libras por pulgada cuadrada.

Capacidad del estanque, 3,650 galones.

Id. de la carbonera, 6 toneladas.

Peso en estado de servicio (armada):

	Tlds.	Qtls.	Cuartas
Bogie (2 ruedas).....	5	16	3
Ruedas maestras (acopladas)....	13	17	3
Id. intermedias id.....	13	14	0
Id. de impulsión id.....	15	9	0
Id. traseras id.....	13	15	0
Total.....	62	12	2
Ténder.....	34	10	2
Peso total de máquina i ténder.	97	3	0

Los datos ilustrativos que damos en seguida se refieren a la que llamaremos Locomotora Australiana de Consolidacion i representan un tipo que acaba de ser diseñado i que creemos habrá de resultar una de las locomotoras de mas satisfactorio resultado para trenes de mercaderías que corran en las líneas de gradientes mas pesadas que se puedan construir, pues reúne una esmerada combinacion de todas las mejores cualidades que singularizan a las locomotoras americanas e inglesas. Hemos podido llegar a este favorable resultado a causa de que una gran cantidad de máquinas de ámbos tipos han estado en uso en estas líneas por dilatado número de años, i, en consecuencia, nuestros ingenieros de locomotoras se han hallado en aptitud de estudiar i apreciar las cualidades relativas de ámbos tipos bajo todo jénero de circunstancias.

Locomotora australiana de consolidacion

(Diseñada en 1894). Ferrocarriles del Gobierno de Nueva Gales del sur.

	Piés	Pulgadas
Diámetro de las ruedas del bogie.....	2	9½
Id. id. id. acopladas.....	4	3
Cilindros: 21 pulgadas de diámetro por 26 pulgadas de piston.		

Superficie de calefaccion: tubos 2,045 piés cuadrados
Fogon..... 166 " "

Total.....	2,211	piés cuadrados
Area total de la parrilla.....	29¾	" "
Presion del caldero, 160 libras por pulgada cuadrada.		

Capacidad del estanque..... 3,650 galones

Id. de la carbonera..... 6 toneladas

Peso en estado de servicio (armada):

	Tlds.	Qts.
Bojie (2 ruedas).....	6	0
Ruedas maestras (acopladas).....	13	15
Id. intermedias.....	14	4
Id. de impulsión.....	14	12
Id. traseras.....	14	4
Total.....	63	15
Ténder.....	41	0

Peso total de máquina i ténder..... 103 15

Las dos cuestiones de gradientes i poder de tracción se comprenderán fácilmente con el simple examen de las cifras siguientes:

GRADIENTE	Locomotoras A de ruedas		Locomotoras de consolidación B	
	TRENES DE PASAJEROS	TRENES DE CARGA	TRENES DE PASAJEROS	TRENES DE CARGA
	Treceion, toneladas	Andar por hora	Treceion, toneladas	Andar por hora
1 en 40.....	225	20 millas	275	10 millas
1 en 40.....	260	30 "	505	12 "
1 en 100.....	255	35 "	600	15 "
1 en 150.....	330	35 "	700	18 millas

Se verá, por consiguiente, examinando la primera serie de cifras, que la misma locomotora puede arrastrar un tren de pasajeros con peso de 255 toneladas con una gradiente de 1 en 100 a 35 millas de andar por hora, o con peso de 330 toneladas, con una gradiente de 1 en 150 i con el mismo andar; al paso que con una gradiente de 1 en 40, que es la usual en las líneas principales de la colonia, un tren de 225 toneladas de peso puede ser conducido tan solo al lento andar de 20 millas por hora.

Quando esta misma locomotora se emplea en la tracción de un tren de carga o de ganado, en una gradiente de 1 en 40, puede solo llevar 275 toneladas con un andar de 10 millas por hora; pero en una gradiente de 1 en 100 puede arrastrar un tren de

600 toneladas con un andar de 15 millas por hora o, en una gradiente de 1 en 150 un tren de 700 toneladas con andar de 18 millas por hora.

Refiriéndonos a un convoi puramente de carga, la Locomotora Americana de consolidación «B» puede arrastrar un tren de 350 toneladas en una gradiente de 1 en 40, con 10 millas de andar por hora, uno de 620 toneladas en una gradiente de 1 en 100, con 15 millas por hora i uno de 650 toneladas en una gradiente de 1 en 150, con un andar de 18 millas por hora.

La Locomotora Australiana de Consolidación para carga, puede arrastrar los pesos siguientes:

Gradientes	Toneladas	Andar por hora
1 en 40	350	10 millas
1 en 75	615	12 "
1 en 100	700	15 "
1 en 150	750	18 "

En 1891 empezaron a funcionar las locomotoras poderosas i desde esa fecha las entradas brutas i netas por milla se han aumentado considerablemente, segun se verá por las cifras siguientes:

	Entradas brutas	Entradas netas
Año que terminó en junio de 1890.....	6 s. 6 $\frac{3}{4}$ d.	2 s. 5 d.
Año que terminó en junio de 1894.....	7 10 $\frac{1}{4}$	3 5

Este chelin de aumento neto representa en el total de millas recorridas en 1894, la suma de 358,489 libras esterlinas; i el total de los resultados líquidos en los años de 1891, 1892, 1893 i 1894 sube a una suma no menor de 954,141 libras esterlinas. A este resultado han contribuido tambien el mejoramiento en el poder de transporte de los carros, los perfeccionamientos en el sistema de cargar i los demas cambios generales introducidos en la explotación.

Existian muchas curvas invertidas, de ocho i diez cadenas (1) (*chams*) de estension, particularmente en las Montañas Azules, las que causaban mucha incomodidad a los pasajeros i restinjían materialmente la velocidad de los trenes. Algunas de estas curvas han sido cortadas i sustituidas por otras mas suaves. Este trabajo deberia continuarse gradualmente i así aumentar de modo notable la comodidad de los pasajeros a la vez que obtener un aumento en el andar i en la seguridad del tráfico.

MATERIAL RODANTE PARA CARGA

Encontramos que existia una gran cantidad de carros que a consecuencia de ser débiles sus ejes, i por otras causas, no podian trasportar mas de cuatro i media, cinco i seis toneladas. Se hizo, por lo tanto, necesario, persiguiendo una explotación mas económica, el remediar este estado de cosas, lo cual se efectuó cambiando ejes i reforzando varias partes de los mismos carros, merced a lo cual se aumentó grandemente su poder de transporte; i tambien hemos introducido un considerable número de carros-bojies, capaces de trasportar grandes cantidades de carga con un peso muerto mínimo.

(1) *Diccionario de la Academia.*—Cadena, medida de que suelen usar los ingenieros en los caminos, i es arbitraria. *Diccionario de Webster.*—Medida de 66 pies. (N. del T.)

En varias partes del mundo se ha suscitado una sostenida i considerable controversia con respecto al empleo de carros de gran poder de transporte contra el de los carros de cuatro ruedas, del tipo comun. Por regla jeneral los defensores de cada uno de estos sistemas, sin tener pleno conocimiento de las circunstancias que concurren en el opuesto campo de opiniones, han llegado hasta la exajeracion en la defensa de sus respectivos sistemas.

En nuestra opinion, ninguno de los dos sistemas puede emplearse ventajosamente por sí solo con exclusion del otro. Pero nos parece que mediante la introduccion de un número considerable de carros (trucks) de gran poder de transporte i el aumento de la capacidad de los carros ordinarios de cuatro ruedas, se podria alcanzar el máximo de la economía posible.

Los siguientes datos ilustrativos del carro-bogie tipo que hemos introducido i del carro ordinario de carga que hoy nos sirve de modelo para todas las renovaciones de carros de este tipo, demostrará el rumbo que hemos tomado en esta parte del ramo:

CARRO TUBULAR

(Diseño de 1890). Ferrocarriles del Gobierno de Nueva Gales del Sur:

	Pies	Pulgadas
Longitud exterior del cuerpo del carro.	34	8
Id. desde los topes.....	38	4
Ancho exterior.....	8	0
Altura interior del cuerpo del carro...	2	9
Capacidad	22 toneladas	
Tara.....	10	"

CARRO-BOGIE CON MARCO INFERIOR DE HIERRO

(Diseño de 1892). Ferrocarriles del Gobierno de Nueva Gales del Sur:

	Pies	Pulgadas
Longitud exterior del cuerpo del carro.	32	0
Id. desde los topes.....	35	8
Ancho exterior.....	8	8½
Altura interior del cuerpo del carro...	2	10½
Capacidad	23 toneladas	
Tara.....	11	" 7 qts.

CARRO DE CARGA ORDINARIO DE CUATRO RUEDAS, CON MARCO INFERIOR DE HIERRO

(Diseño de 1890). Ferrocarriles del Gobierno de Nueva Gales del Sur:

	Pies	Pulgadas
Longitud exterior del cuerpo del carro.	16	0
Id. desde los topes.....	19	8
Ancho exterior.....	9	8½
Altura interior del cuerpo del carro..	2	9
Capacidad	10 toneladas	
Tara.....	5	" 16 qts.

Ademas de las ventajas alcanzadas, consistentes en poder conducir una cantidad dada de carga en menor número de carros i con ménos peso «muerto» o «improductivo», se ha obtenido la enorme conveniencia de la economía en espacio en estaciones en que éste es limitado i en que su ensanchamiento para dar mas holgura seria muy costoso.

I esto se comprenderá inmediatamente cuando se tome en consideracion que en plena estacion de

coscha de lanas, se desembarcan en el galpon de lanas de Sidney de 6,000 a 10,000 fardos diarios.

Tomando como base de calculo el antiguo tipo de carros, habriase necesitado 175 para conducir 4,725 fardos; estos carros habrian tenido una «tara» o «peso muerto» de 787 toneladas i ocupado un espacio de 3 150 pies. Con el moderno sistema, desempeñarian la totalidad del mismo servicio 50 carros tubulares que ocuparian el espacio de solamente 1,900 pies i con una tara de 500 toneladas.

El funcionamiento combinado de ámbos sistemas facilita la obtencion de las mayores ventajas; pues en lo relativo a grandes masas de carga, como lana, productos agrícolas i para el tráfico entre puntos para los cuales se remiten considerables consignaciones de mercaderías de varias clases, los carros grandes son de todo punto ventajosos; pero para el transporte de carga jeneral surtida los carros de cuatro ruedas, contruidos de manera que sean susceptibles de conducir el máximo de carga que sea posible, con el menor peso muerto, constituye la mejor forma de vehículo cuya adopcion deba recomendarse.

Tambien han sido contruidos unos pocos carros-bogies para el transporte de ganado; i la experiencia ha comprobado que los animales que son conducidos en estos carros sufren ménos que en los de cuatro ruedas; por lo cual nos proponemos aumentar el número de aquéllos cada vez que se haga necesario hacer renovaciones.

Para las reparaciones i renovaciones de locomotoras, coches de pasajeros i carros de carga se ha pagado, del fondo de gasto de explotacion, durante los seis años que han terminado en junio último, la suma de 1.749.000 libras esterlinas, contra la suma de 1.016.000 libras esterlinas pagadas en el trascurso de los seis años anteriores, habiendo habido un aumento de 733,000 libras esterlinas que se ha hecho necesario para colocar el material rodante en condiciones de servicio i eficacia.

DEPARTAMENTO DEL TRÁFICO

Las facilidades para el tráfico han sido materialmente mejoradas i aumentadas. Los mas considerables mejoramientos han sido efectuados en relacion con

- (a) La cuadruplicacion de las líneas sub-urbanas.
- (b) La introduccion de una curva desde la línea del norte a la línea sub-urbana matriz, en Homebush, a fin de facilitar el que el tráfico del ganado pesado del norte fuera conducido con facilidad a los corrales en Flemington.
- (c) La duplicacion de líneas paralelamente a 96 millas de vía sencilla.
- (d) La construccion de un galpon cubierto para productos agrícolas en la estacion de Redfern, capaz de contener 87 carros; de un galpon exterior para mercaderías, provisto de pescantes hidráulicos, en Darling Harbour, capaz de contener 97 carros; i de un galpon cubierto para lanas en el mismo lugar, suficiente para servir a las necesidades del tráfico de lanas de Sydney, i capaz de contener 118 carros.
- (e) La construccion de estensos i convenientes cambios i desvíos en Clyde, destinados a aliviar las repletas bodegas de Darling Harbour i Redfern, del tráfico de mercaderías de intercambio, lo que ha po-

dido efectuarse con mas ventaja en Clyde; i tambien para facilitar el intercambio entre las líneas del sur, del oeste, del norte i sub-urbanas.

Los cambios en el sentido de dar mas ensanche a las facilidades del tráfico i mejor arreglo de la carga en Darling Harbour i Redfern, como las relacionadas con los desvíos del Clyde, han dado por resultado que el tráfico se atienda de un modo eminentemente satisfactorio para el público; tambien han permitido al Departamento desocupar carros i cubiertas de carros con mucha mayor prontitud i ademas han producido una economía en partes de explotación que llega a la suma de catorce mil libras esterlinas anuales.

La cuadruplicacion de la línea sub-urbana ha permitido que el considerable tráfico de los suburbios se haga con la mas perfecta regularidad; tambien el servicio de los trenes de pasajeros en las diversas líneas se ha hecho de una manera satisfactoria. De los informes presentados periódicamente a los directores se desprende que en el trimestre que terminó en setiembre último el siguiente fué el resumen del servicio de los trenes:

*Estado de la puntualidad en el servicio de trenes.
Término medio por ciento*

TRENES	Llegados a tiempo, o con atraso no mayor de 2 minutos.	Con 2 a 5 minutos de atraso.	Con mas de 5 minutos de atraso.
	%	%	%
1. Sub-urbano principal (trenes de mercaderías) 5 a 10 A. M.....	97.28	2.35	0.37
2. Local, 5 a 10 A. M.....	95.73	2.57	1.70
3. Tren directo, correo i expresado.....	83.92	5.16	10.92

1. El sub-urbano principal hace el servicio en distancias que llegan hasta 13 millas.

2. El local sirve distancias hasta de 77 millas.

3. Los trenes directos de larga distancia i de correos i expresos hacen servicios en estensiones varias hasta la de 503 millas, de la cual una de las líneas es de una sola vía i de una estension de 465 millas.

El servicio de los trenes en todas direcciones ha sido mui considerablemente acelerado i se han establecido trenes adicionales donde había una perspectiva razonable de desarrollo del tráfico. Tambien hemos dotado a todos los coches de los trenes expresos i correos, del servicio del laboratorio, etc., i esta como-

dad estamos ahora haciéndola estensiva a las líneas de los ramales de largas distancias. Los carros-dormitorios ordinarios que corrian en los varios trenes, correos i expresos, han sido reemplazados en el servicio de Melbourne a Sidney por carros-salones del tipo mas moderno, todo lo cual ha venido a mejorar materialmente la cantidad de los viajes nocturnos.

El galpon de locomotoras en Newcastle i otros lugares era de lo mas defectuoso; i esto ha sido remediado construyendo nuevos galpones cubiertos.

Los coches, que sufren tanto con la esposicion a la intemperie en climas como el de Australia, han sido proveidos en gran parte mediante la construccion de galpones cubiertos para esos vehículos; i se procurará una mayor ampliacion de este género de mejoramientos inmediatamente que puedan destinarse al objeto fondos especiales.

Por desgracia está todavía sin resolverse la cuestion relativa a la estension e introduccion del ferrocarril a la ciudad; pero los servicios de la presente estacion de término de Redfern han sido mui aligerados i simplificados, merced a los siguientes mejoramientos:

1.º El nuevo arreglo de las líneas;

2.º El ensanchamiento del túnel de Redfern; i

3.º La construccion de una vía adicional, de subida i bajada, entre Redfern i los galpones de locomotoras i coches en Eveleigh.

Los cambios en Redfern, Darling, Harbour, Clyde, Newcastle, Peurith i otros puntos importantes están bien iluminados, i en los lugares de mas importancia esta iluminacion se hace con luz eléctrica, mediante lo cual se ha logrado aumentar materialmente la seguridad del cuerpo de empleados de esta seccion.

Las siguientes cifras demuestran el número relativo de accidentes fatales ocurridos a empleados de la línea en Nueva Gales del Sur durante el año que terminó en junio último, comparados con los de los Estados Unidos durante el año que terminó en junio de 1892, último cuya estadística poseemos, i tambien con los de la Gran Bretaña en el trancurso del año que terminó en diciembre de 1893:

Accidentes fatales ocurridos a los empleados

Año terminado en	Muertos
Nueva Gales del Sur, junio 1894....	1 en cada 1,305
Gran Bretaña, diciembre 1893.....	1 " 829
Estados Unidos, junio 1892.....	1 " 322

En nuestro apéndice damos detalles de los principales trabajos llevados a efecto en este departamento de la línea durante el período de nuestras funciones.

Aparatos de seguridad

Quando nos iniciamos en el desempeño de nuestras tareas, la combinacion de cambios i señales i el sistema del *blok* absoluto no habian alcanzado aun grandes progresos. Pero nosotros tomamos la determinacion de evolucionar en estas importantes cuestiones de la manera mas progresiva i rápida que nos fuera posible.

La siguiente tabla demuestra lo que hemos realizado:

HASTA FINES DE			
Octubre 1888..	Cuádruple i do ble	Número de millas de línea abiertas al tráfico	Número de millas de líneas de las cuales se hace el servicio del tráfico bajo el
	Una sola vía		
	Total		
Octubre 1894..	Cuádruple i do ble	Sistema del blok absoluto	Número i tanto por ciento de los lugares que tienen o no tienen cambios i señales combinados
	Una sola vía		
	Total		
	Combinados	Número de In-gares	Tanto por ciento
	No combinados		
	Total		
	Combinados		
	No combinados		

El sistema de *blok* adoptado en las líneas de una sola vía es una combinación de las ventajas del sistema de agujas *staff* i del *blok* absoluto conocidos respectivamente con los nombres de «sistema de *tablet* (plancha) de Tyer», i «sistema de *staff* (aguja) de Webb i Thompson.»

Ambos sistemas funcionan de modo excelente i mediante ellos se han reducido el trabajo i la responsabilidad de los cambiadores i el tráfico ha sido grandemente facilitado i dotado de mayor seguridad. Para los trenes espesos se ha adoptado un sistema de cambiador para el aparato *tablet*, mediante el cual el conductor puede manipular ese aparato estando el tren con un andar considerable, i han sido así en gran manera reducidas las desventajas de las líneas de una sola vía. El mismo sistema puede adoptarse con el aparato *staff* eléctrico.

Para líneas ubicadas en el campo i distantes de los centros de población se ha arreglado una modificación del aparato *staff* eléctrico, de tal modo que si el tráfico en cualquiera estación de cruzamiento es demasiado insignificante para tener allí un empleado cambiador pueda él mismo guardar del tren efectuar el cambio en el aparato sin que esto en modo alguno influya en la seguridad del servicio.

Para el servicio nocturno de trenes espesos directos este sistema permite realizar economías en el personal, facilitando el pasar por estaciones intermedias de cruzamiento con solo suministrar al conductor un aparato *tablet* directo adaptable a varias secciones.

Este sistema de servicio permite que se construyan desvíos intermedios sin necesidad de dotarlas de señales fijas, pues pueden sin ellas ser arregladas con la mas perfecta seguridad.

Los carros para ganado han sido dotados de los frenos automáticos de acción rápida de Westinghouse para trenes de carga; i a los carros para mercancías se les está de igual modo adaptando este importante aparato de seguridad. Esto ha contribuido a la mayor expedición de los convoyes, con lo cual se ha reducido tambien el número de los guardas de trenes. Se calcula que tan solo en este ítem de guardas se ha realizado una economía anual de ocho mil libras esterlinas. Esto sin contar las economías obtenidas en el departamento de locomotoras.

La suma total de lo gastado hasta la fecha en frenos, materiales i colocacion de los mismos, etc., llega a sesenta i cuatro mil libras esterlinas; de manera que la economía realizada tan solo en guardas, deja una entrada neta de 12½ por ciento; i así la totalidad de las ventajas de mayor seguridad en el tráfico se obtiene hoy sin costo alguno.

TARIFAS

Recientemente hemos dado detalles tan amplios con respecto a esta cuestion en nuestro informe anual, que consideramos innecesario el insistir aquí en mayores desenvolvimientos. Hemos reducido las tarifas persistentemente en todas las secciones de la línea cuando nos ha sido posible efectuarlo sin menoscabo serio del adelanto en la situación financiera de la empresa; i en estas reducciones han sido las mas beneficiadas i tomadas en cuenta de preferencia los intereses de la agricultura i de la minería. El 22 de octubre último redujimos las tarifas de transporte de ganado vacuno, caballo, porcino, etc., nivelándolas con las aplicadas al transporte de ganado menor, lo que importa en la práctica una rebaja de 20 por ciento.

Como lo hemos manifestado en nuestro informe anual, si el tráfico de 1893 hubiera estado sujeto a las mismas tarifas que existian en vigor en 1893, la entrada del año hubiera sido superior en trescientas mil libras esterlinas a la obtenida. Un alivio anual de tamaño consideracion en las tarifas de carga lo consideramos como un verdadero beneficio material prestado al país.

En otro lugar se hallarán mas detalles relativos a las tarifas cobradas por productos agrícolas, ganado, carbon, metales, etc., en 1888 i al presente.

La tabla siguiente demuestra las tarifas que actualmente se cobran por cada una de las clases de carga:

CLASE DE CARGA	Toneladas		Millas		Millas		Libras		Peniques		Por ciento	
	Total de toneladas transportadas	Total de millas recorridas	Término medio de millas por tonelada	Fletes, sin contar los gastos en estaciones de término	Fletes, por tonelada i por milla	Término medio de cada clase en el tonelaje, total	Término medio					
Carbon i pizarra.....	2,031,627	35,955,372	17.69	108,055	72	57.31	8.72	2.48	84	3.44	100.00	
Lenta.....	195,535	5,239,257	26.79	19,249	88	6.52	3.44	2.00	84	3.44		
Cereales, harina, etc.....	246,214	36,446,242	148.02	95,421	63	6.94	4.43	2.00	84	3.44		
Paños, paja, etc.....	78,112	12,560,105	160.80	23,987	45	2.20	4.43	2.58	84	3.44		
* Carga surtida i de la clase A.....	309,067	18,438,937	59.66	64,988	84	8.72	1.44	2.58	84	3.44		
Lana.....	121,791	33,452,570	274.67	346,277	84	8.72	1.44	2.58	84	3.44		
Ganado.....	157,273	37,197,711	236.51	311,337	84	8.72	1.44	2.58	84	3.44		
Carga no clasificada.....	405,550	59,790,236	147.43	644,796	84	8.72	1.44	2.58	84	3.44		
Totales.....	3,545,169	239,080,430	67.44	1,614,160	1.62	100.00						

* Como carga surtida se clasifican las maderas, la cal, los abonos, las frutas, verduras, cueros, tabaco en hoja, ladrillos, cascajo, cañerías para desagües i otros artículos de naturaleza semejante a los enumerados.

En el tráfico de pasajeros los principales cambios hechos han consistido en la adopción de una tarifa mas baja de precios en toda la extensión sub-urbana de Newcastle, i en el ensanchamiento del área sub-urbana de Sidney.

Ademas se ha facilitado el tráfico i se ha estimulado considerablemente el incremento de poblaciones circunvecinas por medio de la emisión de boletos de fines de semana (los viernes por la tarde i los sábados) a los puntos mas convenientes para los turistas, llegando las tarifas cobradas como a un penique en 1.ª clase i a medio penique en 2.ª clase por cada milla recorrida.

Fuera de esto se hace correr periódicamente trenes especiales de i a Sidney i todos los puntos de campo i precios excepcionalmente bajos. Estos trenes son tan populares que ha habido dia en que de un solo distrito han viajado 1,600 personas.

La modicidad de las tarifas de estos trenes se demuestra en la siguiente tabla:

ESTACIONES	DISTANCIAS	BOLETOS DE		PRECIOS POR MILLA	
		1.ª clase, ida i vuelta	2.ª clase, ida i vuelta	1.ª clase, ida i vuelta	2.ª clase, ida i vuelta
Wagga Wagga.....	309	40	20	0.77	0.38
Albury.....	387	50	25	0.77	0.39
Hay.....	454	60	30	0.79	0.39
Dubbo.....	278	40	20	0.86	0.43
Bourke.....	503	70	35	0.83	0.42
Precio medio por milla.....				0.80	0.40

Tambien ha sido puesta en vijencia una escala reducida de precios para el transporte por los ferrocarriles de paquetes franqueados con estampillas, con arreglo a la tarifa siguiente:

MILLAS	1 a 50.....	51 a 150.....	151 a 300.....	Mas de 300....	
Hasta 3 libras	0 3	0 6	1 0	1 6	
3 libras a 7	0 3	0 9	1 3	2 0	
7 libras a 14	0 6	1 0	1 9	2 6	
14 libras a 28	0 9	1 6	2 9	4 0	
28 libras a 56	1 0	2 6	4 0	6 0	
56 libras a 84	1 3	3 6	5 3	8 0	
84 libras a 98	1 6	4 3	6 3	9 6	
98 libras a 112	1 9	5 0	7 3	11 0	
Por cada 14 libras adicionales o fraccion	0 3	0 9	1 0	1 6	

PERSONAL

Las condiciones jenerales relativas al personal con respecto a sueldos, privilejios i varias otras materias, son de la índole mas liberal que pueda desearse. Los tipos de sueldos son los mas altos que puedan obtenerse en Australasia, i en la mayor parte de los casos son mayores que los existentes a la fecha en que nos hicimos cargo de nuestros puestos. En el apéndice damos una nómina de los sueldos i de su término medio con relacion a los principales grupos de empleados.

Al personal de empleados ambulantes, cuando se hallan fuera de sus domicilios, se les suministra alojamiento en excelentes casas *ad hoc*, que se hallan a

cargo de cuidadores i provistas de lechos confortables. Estos empleados reciben ademas, en término medio, res chelines por noche para sus gastos.

El tipo de estas casas de hospedaje para maquinistas, fogoneros i guardas, que poseen los ferrocarriles del Gobierno de Nueva Gales del Sur es el de la de Murrurundi. Constan de un comedor, cocina, piezas de criados, baño i lavatorio i dormitorios. La puerta de entrada de cada dormitorio da al corredor, situado a lo largo de todo el frente del edificio. Hai dos camas en cada uno de estos dormitorios.

A los empleados principales se les concede como tres semanas de feriado al año i a todos los demas los dias de fiesta reconocidos (como doce por año).

Tambien proyectamos en 1890 el establecimiento de un fondo de ahorros i pensiones a beneficio de todo el personal que trabaja semanalmente; pero a consecuencia de las sujestiones de individuos que se decian amigos de los trabajadores se hizo tan mala atmósfera a este proyecto, que creimos conveniente pedir al Ministro desistiese de su presentacion al Parlamento.

Los datos relativos a las condiciones mas importantes de este proyecto se hallarán en nuestro apéndice.

En el año de 1891, auxiliados per el Gobierno del honorable Sir Henry Parkes, siendo tesorero colonial i Ministro de ferrocarriles el honorable William Mc. Millan, establecimos un hermoso instituto, dotado de sala de lectura, salones de estudio, biblioteca i sala de conferencias, en la estacion de Redfern, Sydney. Este edificio ha sido mui frecuentado por las personas afectas a los estudios técnicos i otros, i ha suministrado al personal de empleados los medios de reunirse i organizar conciertos i lecturas, a la vez que ha servido para llenar otros fines de verdadera utilidad.

MOVIMIENTO DE AMBULANCIAS

El movimiento de ambulancias ha hecho los mas satisfactorios progresos; i los miembros de este cuerpo se hallan al presente en aptitud de prestar valiosos auxilios en cualquier momento en que sus servicios puedan ser requeridos.

Las circunstancias de los ferrocarriles de Nueva Gales del Sur se diferencian materialmente de las de otros países mas antiguos, en donde las ciudades se hallan mas próximas i los auxilios médicos pueden suministrarse con prontitud. Aquí una línea recorre a veces una estension de cien millas sin pasar por ningun lugar digno de nota; i si en una tan dilatada seccion de la línea ocurriese algun accidente, de gran importancia es el que los que en el propio sitio se encuentren puedan prestar los primeros auxilios a los heridos i vayan provistos de todos los elementos esenciales para la asistencia de personas heridas o contusas. En mas de una ocasion estos primeros auxilios han sido prestados con resultados benéficos; i la eficacia del Cuerpo de Ambulancia del Ferrocarril ha sido calurosamente aplaudida por los hombres de ciencia que se han ocupado en seguida del tratamiento de los pacientes.

Cada tren de pasajeros que corre fuera de los límites de la seccion sub-urbana, i en los ramales todos los trenes mistos se hallan provistos de su botiquin médico i de todos los elementos de una ambulancia

para el caso de accidentes; aun cuando, dicho sea de paso, los ferrocarriles de Nueva Gales del Sur resisten favorablemente a toda comparacion con cualquier otra red ferroviaria en punto a accidentes, los cuales constituyen entre nosotros verdaderas rarezas. Existen tambien equipos de ambulancia de reserva en una cantidad de estaciones de la línea i hai carros lijeros especiales que se hallan de igual modo provistos de sendos botiquines médicos i sus accesorios.

El número de miembros inscritos, es decir, de personas que han alcanzado el título que los habilita para ser miembros de ambulancia despues de seguir un curso de instruccion i pasar por el exámen respectivo, ha subido la cifra de ciento noventa i uno a que alcanzaban en octubre de 1888, a la de ochocientos cincuenta, mas o ménos, que hai en la actualidad.

Estos miembros de las ambulancias se hallan ampliamente distribuidos por todas partes. Así, quinientos veintiseis desempeñan sus funciones en el campo i trescientos veinte en la ciudad, en los talleres, etc. Una cantidad de jefes de estacion i de empleados encargados de estaciones han obtenido sus títulos de miembros del Cuerpo de Ambulancias i en varios casos han demostrado aptitudes i conocimientos tales que se les ha permitido rejentar clases subordinadas para la instruccion de los empleados en los trabajos de ambulancia.

En jeneral, estas tareas de instruccion están encomendadas al médico del ferrocarril, quien hace viajes hasta distancias considerables todos los meses en desempeño de la direccion de clases *ad hoc*, i ademas se han hecho en muchos centros de poblacion en donde hai cierto número de empleados de la empresa, en arreglos necesarios para contar con los servicios de médicos de esas localidades, quienes bondadosamente se encargan de hacer cursos de instruccion a los empleados de ferrocarriles en las referidas localidades.

TROCHA UNIFORME PARA AUSTRALIA

Esta cuestion, que fué propuesta por nosotros inmediatamente despues que nos hicimos cargo de nuestros puestos, ha adelantado mui poco, lamentamos decirlo, en el sentido de llegar a un resultado práctico i definitivo. Estamos convencidos de que la cuestion es de vital importancia para el porvenir de Australia, que debe ser abordada decisivamente un dia u otro i que, mientras mas se aplaze, mayores desembolsos impondrá el cambio.

Pediríamos respetuosamente que la cuestion fuese tomada en cuenta sin mas demora i que se tomase desde luego alguna determinacion con respecto a las proposiciones enumeradas en una carta que con fecha 18 de mayo de 1889 dirijió el director en jefe al honorable Ministro de Ferrocarriles, i que dice así:

«TROCHA UNIFORME PARA LOS FERROCARRILES DE AUSTRALIA

Refiriéndome a lo que recientemente se ha tratado con respecto a este asunto i a nuestra conversacion de ayer, tengo la honra de manifestar que, a mi juicio, las siguientes deberian ser las bases del procedimiento en lo relativo a esta materia.

Las diversas colonias deberian declarar:

1.º Que la adopcion de una trocha universal es de absoluta necesidad, si se considera el futuro desarrollo

del pais i el incremento anual incesante del movimiento intercolonial de pasajeros i de carga.

2.º Que el costo de la adopcion de una trocha uniforme sea compartido por todas las colonias en ello interesadas.

3.º Que habiendo sido resuelto que la cuestion del costo de alterar las líneas de ferrocarriles estableciendo una trocha uniforme, sea considerado como un asunto netamente nacional, el problema respecto a cuál haya de ser la trocha cuya adopcion presente mas ventajas debe abordarse sin que en él influya la inclinacion parcial en favor de cualquiera de las trochas que al presente se hallan en servicio en las colonias; sino que la resolucion ha de tomarse partiendo del punto de vista de cuál será la trocha que deba adoptarse con ménos costo i ménos dificultades: si la de 4 piés 8½ pulgadas o la de 5 piés 3 pulgadas.

4.º Que se establezca que todos los ferrocarriles de Nueva Gales del Sur i Victoria, parte de los ferrocarriles de la Australia Meridional hoy construidos sobre la base de la trocha de 5 piés 3 pulgadas, como asimismo la línea a Cockburn (para Silvestown) i todas las líneas de Queensland situadas al sur de Brisbane i que conducen a Nueva Gales del Sur, sean adaptadas a la trocha —tipo; i que se considere como gravámen nacional el costo requerido para el cambio de las líneas i del material rodante necesario para la explotacion de dichas líneas.

5.º Que el Director en Jefe o Presidente del Consejo de ferrocarriles de cada colonia, asociado de un colega designado por el mismo director en jefe o presidente, se constituyan en comision a fin de estudiar los puntos siguientes:

1.º Cuál habrá de ser la trocha del porvenir.

2.º En qué proporcion habrán de soportar respectivamente las colonias el costo que imponga el cambio.

3.º Probable costo de dicho cambio.

4.º En qué número de años se habrá de distribuir el referido costo i qué suma deberá ser apartada cada año para fondo de amortizacion del total invertido en la indicada innovacion.

5.º La fecha en que deba llevarse a cabo el cambio de trocha.

La indicada comision someterá al exámen i aprobacion de los respectivos gobiernos un informe completo acerca de los temas mencionados.

Que a cada una de las colonias, que en la actualidad crean del caso establecer líneas de trocha angosta en distritos apartados, se les haga recomendaciones especiales con respecto a la conveniencia de que construyan sus estaciones, túneles i puentes de tal manera que sea posible mas tarde introducir en esas nuevas líneas de trocha uniforme sin incurrir en gastos adicionales con motivo del ensanche de tales trabajos; sin perjuicio de que tomen seriamente en cuenta la conveniencia que habria desde luego en adoptar la trocha-tipo que puede ser establecida en la mas económica forma posible.»

Hemos sostenido siempre la opinion de que se obtendrian grandes ventajas para todos los ferrocarriles de Australia, i sus jefes principales celebrarán reuniones anuales para discutir las variadas materias de importancia que se relacionan con la explotacion de las líneas; debiendo estas reuniones ser seguidas de otras que tuvieran los directores o los presidentes

de los consejos respectivos, a fin de dar efecto ejecutivo a cualesquiera recomendaciones que en aquellas primeras juntas fueran formuladas. En estas reuniones podrian discutirse todas las cuestiones de importancia que tuvieran relacion con la esportacion económica i eficaz de las diversas secciones del servicio; i todas las colonias participarian de los beneficios del empleo práctico de la experiencia i las aptitudes combinadas de los funcionarios dependientes de los diversos gobiernos. Esas reuniones, por otra parte, darian tambien, a nuestro juicio, el resultado de ensanchar horizontes en toda clase de asuntos de ferrocarriles i de promover la mayor armonía en los trabajos.

Fuera de una reunion especial habida para tratar de la adopcion uniforme de un reglamento i para clasificacion de la carga, nada se ha hecho; debido ello principalmente al cambio de sistema introducido en la direccion de los ferrocarriles de Victoria.

Empero, la cuestion es de tan grande importancia para todas las colonias, que no hemos trepidado en volver a insistir sobre ella en la forma espuesta, con la esperanza de que la idea pueda en el porvenir dar los frutos que apeteecemos.

RESULTADOS FINANCIEROS

Los estados siguientes demostrarán el progreso i los resultados de la explotacion de los ferrocarriles i de los tranvías durante los siete años anteriores a la época en que nos hicimos cargo de nuestras funciones, como asimismo en el período en que hemos desempeñado la direccion de la Empresa:

AÑO		FERROCARRILES	
1882	1268	£ 1,701,016	Aumento acumulado en el total de las entradas
1883	1320	£ 1,934,694	
1884	1618	£ 2,089,749	
1885	1732	£ 2,178,172	
1886	1886	£ 2,163,803	
1887	2,036	£ 2,912,718	
1888	2,114	£ 2,295,124	
1889	2,171	£ 2,538,477	Entradas netas después de cubiertos los gastos de explotación
1890	2,182	£ 2,633,086	
1891	2,182	£ 2,974,421	
1892	2,185	£ 3,107,296	
1893	2,351	£ 2,927,056	
1894	2,501	£ 2,813,541	
1894	2,501	£ 2,813,541	
Aumento sobre el tráfico de 1882: £ 2,668,164		Aumento sobre el tráfico de 1888: £ 3,223,133	
1882	763,661	£ 764,573	Entradas netas
1883	751,220	£ 903,875	
1884	786,010	£ 967,251	
1885	717,555	£ 1,143,050	
1886	668,577	£ 1,193,044	
1887	752,375	£ 1,188,540	
1888	764,573	£ 1,221,699	
Disminucion total sobre el resultado de 1882: £ 141,656		Aumento total sobre el resultado de 1888: £ 2,090,021	
1882	15,843,616	£ 15,843,616	Capital invertido en líneas abiertas
1883	16,905,014	£ 16,905,014	
1884	20,080,138	£ 20,080,138	
1885	21,831,276	£ 21,831,276	
1886	24,071,454	£ 24,071,454	
1887	26,532,122	£ 26,532,122	
1888	27,722,748	£ 27,722,748	
Aumento sobre el resultado de 1888: £ 2,090,021		Aumento sobre el resultado de 1888: £ 2,090,021	
1888	30,555,126	£ 30,555,126	Capital invertido en líneas abiertas
1889	31,768,617	£ 31,768,617	
1890	33,312,608	£ 33,312,608	
1891	34,657,571	£ 34,657,571	
1892	35,855,971	£ 35,855,971	
1893	37,050,371	£ 37,050,371	
1894	38,244,771	£ 38,244,771	

AÑO	millas	£	£
1882	22	126,202	23,066
1883	25	190,699	11,822
1884	27½	219,942	4,775
1885	27½	223,340	15,345
1886	29	230,410	23,957
1887	38½	225,348	12,883
1888	38½	236,519	17,323
1889	38½	243,563	21,728
1890	39½	268,962	44,889
1891	42½	292,850	53,171
1892	48	305,090	56,499
1893	49	295,367	61,559
1894	58½	278,194	48,911

Tranvías

de la vía permanente. Como a principios del presente año vino este caballero nuevamente a las colonias, creimos conveniente pedirle hiciera también esta vez una inspección de los trabajos realizados en el intervalo comprendido entre la última fecha indicada i la de su anterior informe.

Los gastos de explotación han sido reducidos desde 1888 en las proporciones siguientes:

Años	Tanto por ciento de gasto de explotación, sobre las entradas brutas.
1888.....	66.69
1889.....	64.39
1890.....	63.26
1891.....	61.57
1892.....	61.60
1893.....	59.39
1894.....	56.58

i en el año corriente estos gastos serán inferiores al cincuenta i cinco por ciento de las entradas brutas, lo que importaría una disminución de doce por ciento desde 1888.

Durante los últimos cuatro años 1891-1894 las utilidades netas obtenidas sobre el capital de los ferrocarriles, después de pagados todos los gastos de explotación, ha sido de £ 3.10.0 por ciento.

Por lo que toca a las utilidades obtenidas sobre el capital de los tranvías en los últimos cinco años, éstas han ascendido a £ 4.18.0 por ciento.

El siguiente estado comparativo del personal e empleados de las oficinas principales en octubre de 1888, fecha en que los actuales directores tomaron posesión de sus cargos, i del que existe en la actualidad, demostrará cuán considerablemente han sido reducidos los gastos de administración:

PERSONAL DE LA OFICINA DE LOS DIRECTORES, INCLUYENDO AL SECRETARIO I DEMÁS EMPLEADOS	EMPLEROS	
	Número de empleados	Total de sueldos anuales
Director mayor i sus empleados.....	50	10,614
Contador mayor i sus empleados.....	48	11,520
Inspector del tráfico i sus empleados.....	67	1,644
Jefe del tráfico i sus empleados.....	37	8,411
Ingeniero mecánico mayor i sus empleados.....	32	7,100
Jefe de bodas i sus empleados.....	41	7,646
Ingeniero en jefe de las líneas existentes i sus empleados; e ingeniero, secretario de la sección metropolitana, i sus empleados.....	72	16,337
Totales.....	347	79,272
Disminución.....	237	49,141
	110	24,131

Se espera con fundamento que para el año 1894-1895 las entradas netas, después de cubiertos los gastos de explotación, en el ramo de ferrocarriles, alcanzarán a la suma de un millón doscientos setenta i cinco mil libras esterlinas, lo que dará un aumento total sobre los resultados del año 1888, ascendente a dos millones quinientas cuarenta mil libras esterlinas contra la disminución total habida en los siete años anteriores sobre los resultados del año 1882, ascendente a ciento cuarenta i una libras esterlinas.

Con respecto a los tranvías, se espera que la entrada neta del año sea por lo menos de cincuenta mil libras esterlinas, lo que dará un aumento total sobre las entradas netas del servicio de tranvías a fines de 1888, ascendente a doscientas quince mil libras esterlinas contra la disminución total habida en los siete años anteriores sobre los resultados del año 1882, ascendente a cincuenta i dos mil libras esterlinas.

Con respecto a los dos servicios, de ferrocarriles i de tranvías, el valor de estas propiedades ha sido aumentado considerablemente por los desembolsos hechos de fondos de gastos de explotación. Poco necesitamos decir, a este respecto, acerca del material rodante, que se halla constantemente a la vista del público; pero con respecto a la vía férrea permanente, creemos que nada mejor podemos hacer que agregar al presente documento una copia del informe que nos ha sido presentado por el inspector Mr. Price-Williams, ingeniero civil i mecánico, a principios del año actual.

Se recordará, sin duda, que poco después de haber dado principio a nuestras funciones, pedimos a Mr. Price-Williams, que a la sazón se hallaba en las colonias, nos presentara un informe relativo al estado

Las cifras siguientes demuestran el número total de personas empleadas en los ferrocarriles i tranvías en octubre de 1888 i en junio de 1894; i también el

movimiento comparativo del tráfico i los totales de millas recorridas:

	Octubre 1888	Junio 1894
Ferrocarriles i tranvías (número de empleados).....	11,393	10,351
	30 de junio de 1888	30 de junio de 1894
Entradas brutas del tráfico en los 12 meses precedentes.....	£ 2 531,643	3.091,735
Ganancia neta, despues de pagados los gastos de explotacion.....	781,896	1.270,610
Número de millas abiertas al servicio: ferrocarriles...	2,114	2,501
Tranvías.. ..	38½	58
Total de millas.....	2,152½	2,559

I las cifras dadas, si bien demuestran el cambio habido en la condicion financiera de la empresa, no revelan la historia completa de sus adelantos. Así, por ejemplo, desde 1862 hasta 1872, estando la empresa bajo la direccion del Ministerio, se cargó a la cuenta de capital un ítem de reparaciones de no ménos de setenta i un mil quinientas libras esterlinas.

Al presente todos los desembolsos de esta naturaleza, incluyendo el costo extra de rieles i durmientes mas pesados, se cargan a la cuenta de gastos de explotacion, como asimismo el costo de numerosos trabajos que son propiamente inversiones de capital.

Cuando nos hicimos cargo de nuestros puestos, encontramos que varias sumas invertidas en años anteriores en reparaciones, ropa, agua, etc., i que sumaban la cantidad de cuarenta i siete mil novecientas sesenta libras esterlinas no habian sido colocadas al débito de la cuenta de gastos de explotacion. Esta suma ha pasado a figurar en la cuenta indicada desde entónces.

Antes no se acostumbraba pasar al debe de la cuenta de ferrocarriles el valor de las provisiones obtenidas de los almacenes del Gobierno, ni el valor de las estampillas, el costo de las impresiones i otros trabajos hechos en la Imprenta del Gobierno. Tampoco se pagaban derechos de desagüe. Desde que nos iniciamos en nuestras funciones se han pagado noventa i un mil ochocientas libras esterlinas por estos servicios,—lo que era mui natural,—habiéndose aliviado al Gobierno de esos ítem de gastos jenerales.

Antes era práctica usual el descargar la cuenta de gastos de explotacion de una proporcion del costo de los sueldos del personal de la Direccion llevándola anualmente al débito de la cuenta de capital para

nuevas líneas. Esta práctica no ha sido seguida durante el período de nuestras funciones.

En los ramos menores de gastos, se han hecho ahorros considerables, de diversas maneras, a saber:

- 1.º Por medio de una mayor economía en la cantidad de artículos de uso corriente;
- 2.º Empleando el kerosene ampliamente en varias clases de lámparas, en vez del calza i otros aceites caros;
- 3.º Usando aceites minerales como lubricantes en vez del castor i otros;

4.º Lavando las estopas, trapos i esponjas de limpieza i volviéndolas a usar; i empleando varios otros procedimientos económicos de índole semejante.

Los gastos hechos por el departamento de locomotoras en aceite, sebo, estopa, varios artículos para los limpiadores, i en engrasar i aceitar coches i carros, (inclusive los sueldos de los aceitadores) en el año que terminó el 30 de junio de 1889 fueron de cuarenta i dos mil doscientos setenta i dos libras.

En el año que terminó en junio último este ítem quedó reducido a dieznueve mil treinta i cinco libras, i se espera con fundamento que en el año corriente será menor de quince mil libras.

TRANVÍAS

Las propiedades pertenecientes al ramo de tranvías a la fecha en que nos hicimos cargo de nuestros puestos se hallaban en condicion mui poco satisfactoria, tanto por lo que respectaba a sus resultados financieros, como a la conservacion de su material rodante i su vía permanente, habiendo producido el capital empleado en esta empresa en los seis años anteriores un interes de solo 1.18.10 libras por ciento. El interes del capital en los seis años que terminaron en junio último ha subido a 4.10.10 libras por ciento; a pesar de que en el mismo tiempo hemos renovado, i cargado a gastos de explotacion, el costo de setenta i seis tranvías, cuatro motores i un estanque para agua, fuera de haber colocado a todo el material rodante en un pié de servicio eficaz. Tan solo la renovacion de los tranvías representaba como un tercio de toda la existencia que habrá en 1888. Tambien se han hecho renovaciones en la línea, con un costo de setenta i un mil seiscientas veinte libras contra el de cuarenta i siete mil cuatrocientas veintiuna libras que representan las hechas en los seis años precedentes.

El estado siguiente, que es de mucho interes, demuestra la importancia i el valor comparativos de las propiedades de los ferrocarriles i tranvías de esta colonia, puestos en parangon de las otras colonias de Australia:

COLONIAS	Año que terminó en	Entradas brutas	Entradas netas	Capital	Entradas brutas	Entradas brutas
Nueva Gales del Sur.	Junio 1894	£ 3,091,735	£ 1,270,610	£ 37,104,957	£ 3,091,735	£ 1,270,610
Australia Meridional.	Junio 1894...	999,707	430,115			
Queensland.....	Junio 1894...	955,747	357,344			
Nueva Zelanda.....	Marzo 1894...	1 172,793	437,434	48,172,905	3 376,354	1 243,932
Tasmania.....	Dicbre. 1893.	152,083	15,615			
Australia Occidental...	Dicbre. 1892.	96,024	3,424			
Victoria.....	Junio 1894...	2 726,159	1,090,740	37 748,563	2 726,159	1 090,740

El informe del año de 1893 no se tiene aun.—Las entradas netas de Nueva Gales del Sur exceden a las de las otras cinco colonias juntas en la suma de £ 26,978.

Mas adelante se hallará un estado que demuestra el desarrollo de la cuenta de capital del ferrocarril de Nueva Gales del Sur hasta el 30 de junio de 1894; i otro en el que se demuestra la suma total de lo gastado en sostener, explotar i mejorar el servicio de ferrocarriles i de tranvías, como tambien la proporción de lo gastado en estos ramos dentro i fuera de la colonia en un período de doce años.—*E. M. G. Eddy*, director en jefe.—*W. M. Fehon*, director.—*Charles Oliver*, director.

Sidney, 2 de marzo de 1894.—Señores: En cumplimiento de las instrucciones de Uds., he vuelto, despues de un intervalo de cuatro años i medio, a inspeccionar el estado de la vía permanente i de los trabajos de los ferrocarriles del Gobierno de esta Colonia.

En la ocasion anterior encontré dificultades para espresar la ansiedad de que me sentí poseido al notar el estado, entónces inseguro i poco satisfactorio, de la vía permanente. Ahora, tengo la satisfaccion de decirlo, la dificultad que tambien me asalta es de una índole completamente opuesta i consiste en poder ma-

nifestar de una manera adecuada, sin decir algo que pudiera ser erróneamente interpretado como un simple halago,—que sería tan impropio de la ocasion como embarazoso para Uds.—el lejítimo sentimiento de complacencia que he experimentado al reconocer las grandes mejoras efectuadas en el estado de la vía permanente en el trascurso de los últimos cuatro años i medio.

El mejoramiento en la condicion de la vía permanente ha ido acompañado de alteraciones i perfeccionamientos de un carácter tan estenso i tan variado en todo el sistema ferroviario, i mas especialmente en lo relativo a las líneas sub-urbanas, a los numerosos desvíos i duplicaciones de líneas, que se hace difícil, por todo extremo, el establecer una equitativa comparacion entre el estado actual de la vía permanente i los trabajos i lo que en ámbos ramos existia a la época de mi anterior inspeccion.

Me propongo, por lo tanto, ocuparme por separado en estas importantes materias mas tarde; limitándome por ahora a la vía permanente.

VÍA PERMANENTE

De Sidney al empalme de Granville

Con la mira de establecer un contraste entre la condicion pasada i la condicion actual de la vía permanente en las líneas sub-urbanas, llamaré en primer lugar la atencion hácia el hecho de que hace cuatro años i medio existian, en esta parte de la línea matriz, tan lentamente construida, como tres un cuarto millas tendidas aun con rieles de hierro; i tanto los rieles como el lastre eran de calidad inferior i estaban en estado deplorable i la línea en malas condiciones de drenaje. En cambio, al presente he encontrado que todas las líneas entre la estacion de Redfern i el empalme de Granville son de acero i que en los puntos en que han sido renovadas se han reemplazado, por rieles de acero *bull-head* de 80 libras, con pesados asientos de 45 libras de hierro fundido, colocados sobre durmientes de madera *ironbark*, de modelo mas pesado (9 piés × 10" × 5"), los rieles de 75 libras, asientos de 25 libras i durmiente de menor tamaño que ántes se empleaban.

La línea, despues de sometida a un drenaje perfecto, ha sido lastrada completamente de nuevo con el excelente lastre de granito metálico azul sacado de las canteras de Kiama, cuya ubicacion examiné i aprobé a la época de mi anterior inspeccion.

Celebro encontrar que este espléndido lastre, que es sumamente pesado i de la mejor calidad, haya por completo anulado al lastre blando de piedra arenisca que ántes se usaba. He observado que la mayor parte del antiguo lastre de piedra arenisca ha sido removido en la línea a fin de formar los cimientos del nuevo lastre, como se demuestra en el bosquejo adjunto.

Ademas de esto, observo que las estensas innovaciones mencionadas han permitido tender seis líneas de vía entre Redfern i el empalme con la línea de Illawarra, a la vez que las cuatro líneas han sido prolongadas hasta Flemington, como dos millas mas allá del empalme con la línea del norte en Strathfield; i mas aun: la doble línea que ántes solo llegaba hasta el empalme de Granville ha sido desde entónces continuada hasta Picton.

La estension total de líneas en servicio que en la actualidad hai tendidas entre Redfern i Granville es de cincuenta millas i trece cadenas (chains) de una sola vía, en cambio de las veintiocho millas cincuenta cadenas de línea de una sola vía que existian en 1889, de las cuales tres i cuarta milla se hallaban entónces tendidas con rieles de hierro.

No trepido en asegurar que la vía permanente de todas las líneas sub-urbanas se halla hoi en la mejor condicion que es posible desear i que, tanto en lo relativo a la calidad de los materiales en ella empleados como al estado en que se la conserva, puede salir airosa en una comparacion con cualquiera línea inglesa de ferrocarril. I no puede abrigarse la menor duda acerca de que con la adopcion de un tipo mas pesado de rieles de acero, con durmientes de madera *ironbark* de modelo mas pesado i en combinacion con el lastre mas pesado tambien i mas durable que hoi se emplea, el costo futuro anual de mantener i renovar estas porciones de la línea, que fueron tan lentamente construidas, no solo quedará considerablemente reducido, sino que el desgaste del material rodante será tambien disminuido en proporcion; i la carrera mucho mas fácil i espedita de los trenes, que ha sido el resultado de la condicion mejorada de la línea i que tanto se hace notar al presente, es indudable que ha de contribuir de una manera sensible a la mayor comodidad de los pasajeros.

Del empalme de Granville a Goulburn (121 millas)

Tendrán presente los directores que la vía permanente en esta parte del ferrocarril del sur se hallaba, a la época de mi anterior informe, en mui mala condicion en su totalidad, a escepcion como de dieziete i media millas (*) enrielladas de nuevo aquí i allí con rieles de acero, estando en esa fecha todavía tendidas las líneas con rieles de hierro, mas de cien millas (*) de las cuales habian estado en servicio por periodos que variaban entre diezinueve i treinta años; estos rieles, mui especialmente en los cortes hechos en la roca i en los gradientes de uno en treinta que hai entre Picton i Mittagory, donde los durmientes descansaban en la pura roca, se hallaban en un estado estremadamente critico, i yo puedo solamente atribuir la afortunada inmunidad en que habian permanecido i que los habia mantenido libres de accidentes a la espléndida calidad i duracion de los durmientes de *ironbark*. Las medidas que inmediatamente se tomaron para dar seguridades al tráfico en ésta i muchas otras partes peligrosas de la vía permanente en esta seccion de la línea, fueron necesariamente, en gran parte, de carácter temporal; pero algun tiempo mas tarde i despues de haber mejorado las peores secciones de las líneas matrices, fueron aquéllas completamente renovadas con rieles de acero de ochenta libras i durmientes de *ironbark* de tipo mas pesado.

Mi objeto al llamar la atencion a esto, es demostrar que habria sido tarea imposible para mí el favorecer un juicio acerca de las alteraciones i perfeccionamientos que se han hecho en la condicion de las

líneas con una simple inspeccion de ellas, como la que acabo de hacer. Empero, los estados exactos que se han conservado, desde que los directores entraron en funciones, de los trabajos hechos en renovacion de líneas nuevas, enriellamientos, relastres, renovacion de durmientes, etc., etc., i demostrados gráficamente en los admirables planos de innovaciones en la vía permanente, que han hecho formar, me han permitido darme cuenta cabal i perfecta de la estension i amplitud de los trabajos llevados a término en los últimos cuatro años i medio.

Esos estados demuestran que, ademas de las reparaciones temporales i las renovaciones que se han hecho necesarias para la seguridad del tráfico i ademas de la nueva línea doble construida entre Granville i Picton, existen al presente setenta i dos millas tendidas con rieles de acero, la mayor parte de los cuales son de ochenta libras, colocados sobre la mejor clase de durmientes de *ironbark* de modelo grande, éstos a su vez descansan, perfectamente ajustados, sobre el mejor lastre de granito metálico azul (Blue metal ballast), como ya se ha dicho. Las otras secciones han sido enrielladas de nuevo con rieles de setenta i cinco libras, i exceptuadas unas pocas millas, ha sido relastrada toda la línea desde el empalme de Granville.

He encontrado que existen aun en la línea como unas cuarenta i ocho i media millas de rieles de hierro, de evidente buena calidad; i por el sólido estado en que los hallé i la buena clase de los durmientes de *ironbark* i del lastre de granito metálico azul sobre que descansan, conceptúo que podrán conservarse en estado de servicio por algun tiempo mas.

En conjunto, la vía permanente i las obras entre el empalme de Granville i Goulburn, se hallan en un estado escelente i bien conservadas; i, lo que es de la mas primordial importancia en la acertada conservacion de una línea, los pozos o desagües laterales de la línea se mantienen bien espeditos, de modo que permiten el libre curso del agua superficial en los cortes, servicio que ántes se descuidaba, segun hube de observarlo con tanta frecuencia en mi anterior viaje de inspeccion.

No dejaré de mencionar tambien aquí la circunstancia de que en una carrera de mas de cuarenta i tres millas por hora que hice en una seccion de la línea entre Wollondilles i Cablés Sidins, donde la vía ha sido renovada por completo con rieles de ochenta libras, dicha carrera la noté tan firme i segura «como si viajara por el espreso irlandés entre Euston i Rugby»—para usar la observacion que a la sazón apunté en un libro de notas; brillando ahora por su ausencia la nube de polvo que en un viaje anterior habia notado acompañaba i seguia al tren en su carrera. No puede darse mejor prueba que ésta de una de las muchas ventajas que se obtienen sustituyendo lo por el duro granito metálico azul, la blanda piedra arenisca i el cascajo que ántes se empleaban como lastre.

De Goulburn a Cootamundra (118 millas 66 cadenas)

Las nueve i media millas de vía de hierro en las gradientes de 1 en 40, situadas en diferentes partes de la línea en Yarra, Cullerin, Binalong, Empalme de Deneondrille i Walleudbeen, que encontré hace cua-

(*) Dieziete millas treinta i siete cadenas (chains). Véase informe de 10 de agosto de 1889.

(*) Cien millas, véase el informe de 10 agosto de 1889.

tro años i medio en tan deplorable estado, he observado ahora que han sido ora completamente reemplazadas con rieles nuevos de acero, ora se ha colocado, nuevas durmientes, nuevo lastre, o han sido levantadas o enrielladas de nuevo con rieles de acero, i en los lugares en que éstos eran de tipo mas liviano, se ha reespaciado los durmientes.

A la época de mi anterior inspeccion existian en todo como unas nueve millas i tres cuartos (*), en secciones parciales separadas, de vía tendida con rieles de acero, sin embargo, desde ese tiempo las secciones enrielladas de nuevo han vuelto a ser en algunos puentes relastrados levantados i los durmientes reespaciados.

El total de millas de vía de hierro que existia en 1889 en la línea entre Goulburn i Cootamundra era como de 109; en tanto que en la actualidad solo quedan dieziocho millas i media (18 millas i 19½ cadena). I estos rieles los he hallado en condicion mui satisfactoria i con los sólidos durmientes de *ironbark* i el relastre que la línea ha recibido, podrian continuar por algun tiempo en estado de servicio. Pude, no obstante, observar que se están haciendo preparativos en diferentes puntos de esta parte de la línea para ulteriores renovaciones de la vía.

Es práctica usual hacer amplia provision de lastre para subvenir de tiempo en tiempo a las necesidades que la conservacion de la línea hace sensible. En mi anterior viaje de inspeccion me sorprendió el notar que no existian canteras abiertas de las cuales pudiera estraerse buen granito metálico azul o cuarzo para el lastre que periódicamente necesitan las líneas. Tengo ahora la complacencia de observar que al presente puede estraerse, i se estraee, cualquiera cantidad necesite para lastre del mejor granito metálico azul, que se cuarzo o pórfido, tomado de canteras ubicadas en la inmediata vecindad de los ferrocarriles; i de este modo se atiende al perfecto lastre i relastre de las líneas con la indicada clase de material, que es esencial para su conservacion segura i económica.

Aprovecho esta oportunidad para manifestar que hallándome en la estacion Jerrawa pude presenciar el lastramiento automático de la línea por medio de un nuevo aparato de tolva, carro i arado para lastre (hopper ballasting truck and plough), inventado por Mr. Rodgers. El método empleado es sobremanaera ingenioso, sencillo i eficaz, pues toda la operacion de descargar i estender sobre la línea doce carros cargados de lastre, cada uno de los cuales contiene seis yardas cúbicas de material se hizo tan solo en cinco minutos i un octavo, tiempo comprobado por el exámen de mi cronómetro (Stop-watch).

Innecesario es decir que con el método ordinario de descargar i estender el lastre, habríase ocupado a veinticuatro hombres, quienes habrian invertido por lo menos media hora en la faena, fuera de tres cuartos de hora mas requeridos para emparejar el

lastre de la manera acabada que lo verifica el arado de Rodgers. Tambien advertiré que solo dos trabajadores de la línea fueron ocupados en la operacion a que me estoy refiriendo i que en adiccion a esta gran economía de tiempo se realiza otra mui considerable disminuyendo la cantidad de horas en que se mantienen ociosos una cantidad de obreros i de locomotoras con sus fuegos encendidos, i en que permanecen ocupadas las líneas matrices por los trenes lastreiros, circunstancia mui importante sobre todo para la explotacion de líneas de una sola vía. Por consiguiente, no puede haber cuestion acerca de que, con la adopcion de este nuevo método de lastrear, se disminuyen materialmente en gran manera los gastos que esos trabajos imponen.

De Cootamundra a Albury (133 millas, 20 cadenas)

He observado que los rieles de hierro que en mi anterior inspeccion hallé entre Cootamundra i Bethungra han sido totalmente reemplazados por rieles de acero; habiendo sido renovada una parte de la línea con rieles de ochenta libras, sobre durmientes de *ironbark* de modelo mas grande, i relastrada completamente, en tanto que el resto de la línea ha sido de nuevo enriellado, lastrado i en la mayor parte de su estension levantada dicha línea i reespaciados los durmientes en muchos puntos.

Entre Bethungra i el empalme de Junee quedan al presente tan solo unas diez i media millas de rieles de hierro. Estos se encuentran en mui satisfactorio estado i la línea en su mayor parte ha sido relastrada i en muchos lugares levantada. El resto de la línea, mas o menos desde el poste de la milla doscientos setenta i nueve ha sido completamente renovada con rieles de acero, relastrada i levantada.

En conjunto, la línea, hasta el empalme de Junee, se encuentra totalmente en perfecto estado de servicio, segun pudo comprobarse por la carrera cómoda i suave que hice mientras la recorria con un andar de mas de cuarenta i seis millas por hora en mi viaje de regreso a Sydney.

He encontrado que tambien se ha hecho una buena cantidad de trabajos de nuevo enriellamiento, relastre i levantamiento de la línea entre el empalme de Junee i Wagga Wagga, mui especialmente entre Bomen i Wagga Wagga, en donde se ha hecho como cinco millas continuas de renovacion de la línea con rieles de acero.

Desde Wagga Wagga hasta Albury, como ustedes bien lo saben, la línea se halla totalmente tendida con rieles de acero; i considero inoficioso el referirme a esta parte de la línea, salvo para observar que muchas porciones de ella han sido relastradas i levantadas desde la fecha de mi anterior viaje de inspeccion.

El total de millas de ferrocarril entre Cootamundra i Wagga Wagga construidas con rieles de hierro en 1889 —i que entónces se hallaban en mui mal estado,—era de cerca de cuarenta i seis i media millas (cuarenta i seis millas treinta i tres i media cadenas). En la actualidad quedarán tan solo unas veintisiete i media millas, las cuales están bien lastreadas, dotadas de buenos durmientes i en mui buen estado de servicio. La estension de línea renovada en la actualidad con rieles de acero entre Cootamundra i Wagga Wagga es de dieziocho i cuarta

(*)	Millas	Cadenas	M.	C.	=	M.	C.
	134	20	a	137	40	=	3 20
	154	20	a	157	20	=	3
	164	60	a	168	20	=	3 40

millas; de manera que en todo, de las ciento treinta i tres i cuarta millas que tiene de estension la línea entre Cootamundra i Albury, ciento seis i media millas se hallan al presente renovadas con rieles de acero.

LÍNEA OCCIDENTAL

Del empalme de Granville a Balteurst

(Ciento treinta millas, treinta cadenas).—Las doce millas de rieles de hierro existentes en la línea de bajada entre el empalme de Granville i Peuritte, que a la época de mi anterior inspeccion se hallaban en mui mala condicion i habian estado en servicio por períodos que variaban entre veintidos i veintinueve años, han sido renovados por completo, segun he podido observarlo; i, con escepcion de una longitud como de seis millas de rieles de hierro, todas las líneas de subida i de bajada se hallan ahora reparadas i dotadas de rieles de acero estando en buena condicion. Los de hierro que aun quedan en la línea, como asimismo los durmientes de *ironbark*, i habiendo sido dicha línea levantada i relastrada.

Debo tambien mencionar que se han hecho muchos trabajos de levantamiento i relastre de la vía en otras partes de la línea de subida i de bajada entre estos dos lugares.

En 1889, con escepcion de mas de 14 millas con tinuas de renovacion con rieles de acero, hecha entre Peurih i Springwood, i como de 18½ millas entre Springwood i Lockoley, el resto de la línea hasta Baltrurst, en una distancia de mas de 78 millas, se hallaba entónces completamente servido por rieles de hierro; miéntras que al presente solo quedan en la línea como unas 4 millas de estos rieles, en trechos separados, principalmente en la línea de bajada entre los puntos extremos de Zig-Zag i la estacion de Bowenfels. El total de millas de rieles de hierro que existen al presente en la línea entre el empalme de Granville i Baltrurst llegan tan solo como a unas 18 millas (*) de una sola vía en 14 millas de ferrocarril, i se hallan en buen estado de servicio.

El lastre empleado al presente en esta línea consiste en granito metálico azul, cuarzo o escorias pesadas, todo de la mejor calidad.

Entre Bathurst i Blayney se ha hecho la renovacion de una considerable cantidad de millas, con rieles de 80 libras, i en la actualidad en toda la distancia comprendida entre estos dos puntos la línea está dotada de rieles de acero. Entre otras secciones de mal camino que han sido renovadas pude notar el corto trecho entre Perth i Georges Plains, al cual llamé especialmente la atencion en anterior oportunidad.

LÍNEA DEL NORTE

De Strattefield a Hamilton

He observado que en la línea de bajada entre Strattefield i el empalme de Harnsby se ha hecho

	Millas	Cadenas
(*) Empalme de Granville a Peuritte.....	5	78
Bottom Points a Eskbank.....	3	76
Lucas Sedings a Bowenfels.....	1	64
Bowenfels a Wallerawang.....	2	25
	17	79

un trabajo considerable de relastre i levantamiento de la vía.

Entre el rio Hacokesbury i el empalme de Islington (Newcastle) se ha hecho tambien una gran cantidad de trabajo consistente en mejorar la línea de bajada renovando el lastre en los numerosos puntos de los cortes en donde era de material blando, levantando i relastrando la línea con escoria o granito metálico azul, i reforzándola por medio del agregado de mas durmientes donde han sido estos necesarios.

De Newcastle a Farnsworth

Todos los rieles de hierro de la línea de bajada entre Newcastle i West Maitland, a cuyo mal estado en otra oportunidad he llamado la atencion, han sido, segun he visto, completamente renovados con rieles de acero i en una gran estension relastrados; en tanto que la línea de subida que tambien se halla dotada de rieles de acero, ha recibido en muchos lugares nuevos durmientes i ha sido la vía levantada i relastrada con pesado lastre de escoria.

Entre West Maitland i Lochinvar en una longitud de mas de cinco millas con tinuas, se ha renovado la línea completamente con rieles de 80 libras i ha sido la vía levantada i en diversos puntos relastrada.

Desde Lochinvar hasta Branxton hai como 9 i media millas de vía tendida con rieles de hierro. Estos, aun cuando se hallan algo gastados ya, son evidentemente de primera clase, como se comprueba por la buena condicion en que aun se conserva i el excelente estado de servicio en que la línea se halla al presente. Sin embargo, entiendo que esta parte de la línea será dentro de poco renovada totalmente con rieles de acero de 80 libras i puedo asegurar que cuando estuve allí ví ya en trabajo de renovacion a una cuadrilla de obreros.

Entre Branxton i Singleton la línea, en una longitud continua como 14 millas, ha sido reparada por completo con rieles nuevos de acero de 80 libras, i con los durmientes de *ironbark* i del modelo mayor a que ántes nos hemos referido; tambien ha sido relastrada i la vía lavada en muchos puntos, empleándose en ella como lastre parcialmente el granito azul, el cuarzo i un granito llegado a Newcastle como lastre de buque. Tuve la satisfaccion de notar aquí, i en otras partes de la línea de ferrocarriles del Gobierno, una competente provision de rieles i durmientes de repuesto, a la ausencia de los cuales habia llamado la atencion en mi anterior visita de inspeccion.

Desde cerca de Singleton hasta Murrurundi la línea tiene rieles de hierro, excepto en los puntos en que se han construido desvíos, a los cuales tendré ocasion de referirme mas tarde, i en los cuales los rieles son piezas de acero, del tipo «T», el mas pesado de los de 80 libras, i que al presente se usan en todas las renovaciones. Observé que la vía habia sido en muchos puntos relastrada i levantada, que en algunos lugares se habian cambiado los durmientes i que en la actualidad era conservada en buen estado de servicio.

Desde Murrurundi hasta cerca de la estacion de Willaw Tree, se ha hecho tambien un considerable trabajo de renovacion con rieles de acero, relastre i

levantamiento de la línea; i entre Braefield i Tamworth, fuera de la considerable labor de renovacion de los rieles, relastre i levantamiento, se ha colocado en la vía ménos durmientes allí donde quedan aun tendidos rieles de hierro. En conjunto la línea entre Newcastle i Tamworth se halla en buen estado de conservacion i las estaciones i edificios en adecuada reparacion.

OBSERVACIONES JENERALES

Seria imposible, dentro de los límites de este informe, dar detalles de las muchas otras mejoras que he observado en la actual condicion de la vía permanente de los ferrocarriles del Gobierno en toda la colonia; pero resumiendo con brevedad los resultados de una visita de inspeccion i los datos que he obtenido de los estados que se llevan del trabajo hecho en el espacio de los últimos cuatro años i medio, encuentro que desde la época en que los actuales directores entraron al desempeño de sus funciones se ha cambiado total o parcialmente en conjunto una estension como de trescientas sesenta i una i media millas de vía, dotándolas de rieles de acero i nuevos durmientes de *ironbark* de modelo mayor; se ha relastrado total o parcialmente una estension de ochocientas cuarenta i una millas (*) i ha sido levantada la vía, en tanto que en otras porciones se ha cambiado completamente los durmientes i en donde ha sido necesario i los rieles eran de modelo ligero, dichos durmientes han sido reespaciados a fin de dar a la vía la solidez adicional que necesitaba para soportar el tipo mas pesado de las locomotoras que he tenido la satisfaccion de notar están empleando de una manera tan económica los directores para la explotacion del tráfico en las escepcionalmente pesadas gradientes usadas en esta Colonia.

Me ha sorprendido mui agradablemente el aspecto limpio, despejado i moderno que en la actualidad presentan las líneas de los ferrocarriles de la Colonia en jeneral. Estas circunstancias dan testimonio del mayor cuidado i de la mas esmerada atencion que en el día se presta a la adecuada i mas económica conservacion de la vía permanente.

Al terminar esta parte de mi informe, réstame tan solo hacer referencia a la condicion de las estaciones, edificios de las mismas, plataformas, andenes, puentes i viaductos de todo este sistema ferroviario, los cuales encuentro que se hallan en un favorable estado de reparacion. La gran cantidad de refacciones de pintura i otras reparaciones recientes que he observado en muchísimas de las estaciones i el aspecto uniformemente limpio, ordenado i agradable a la vista que presentan las estaciones, los edificios de las mismas, las plataformas, etc., i que por regla jeneral constituyen un síntoma mui apreciable de la manera como marcha una empresa, en el caso en que me ocupo revelan que la administracion se consagra con

celo a la cuidadosa conservacion de todos los elementos de la empresa.

Me seria tambien imposible dentro de los límites de un informe, enumerar detalladamente otras numerosas mejoras que he observado en muchas de las estaciones; manifestaré tan solo que todas ellas han sido llevadas a efecto con miras mui acertadas i han contribuido a incrementar considerablemente las facilidades de explotacion del tráfico actual i a hacer frente con prevision a las exigencias futuras del servicio de ferrocarriles de la Colonia.

DESVIOS I MEJORAS EN LAS GRADIENTES I EN LAS CURVAS

Aunque mis observaciones acerca de estos puntos hayan sido reservadas para la parte final de este informe, estimo que nada ha contribuido a la mejor, mas segura i económica explotacion de los ferrocarriles que las numerosas e importantes mejoras realizadas por los directores en los cortes o cambios por desviacion de algunas de las peores gradientes o curvas de todo este sistema ferroviario. De dichas mejoras, las mas notables han sido la completa abolicion del primer zig-zag, con todos sus peligros i obstáculos para el tráfico, i tambien la mejora, casi de análoga importancia, en las gradientes de Wentworth Falls; el corte de dos gradientes de uno en treinta i tres al norte de Singleton i la sustitucion de ellas por una gradiente uniforme de uno en sesenta, como tambien en el corte de Glenée en la línea del sur, entre Granville i Picton, todas las cuales mejoras han sido llevadas a efecto con el éxito mas completo i sin perturbar en modo alguno el servicio del tráfico.

Me ha causado especial satisfaccion el orijinal i tan ingenioso método adoptado en la reduccion de las gradientes de uno en setenta i de uno en ochenta de subida en ámbos lados del corte del Glenée, a gradientes mucho mas suaves de uno en ciento, habiéndose conservado, empero, aunque mui reducidas en longitud i altura las gradientes en descenso de uno en setenta i de uno en ochenta, para el servicio de bajada. Casi es innecesario decir que estas grandes mejoras en las gradientes de subida economizan considerablemente la fuerza de traccion i permiten utilizarla en el servicio de trenes mas pesados. El sistema, con tan buen éxito adoptado, de hacerse el servicio en la línea de subida i en la de bajada por separado, desviándolas lijaramente, ha permitido ahorrar una gran cantidad de trabajos de escavacion en los cortes i tambien el costo de reconstruccion de las obras existentes, las cuales han quedado intactas.

Solo me resta agregar que lo que mas me ha impresionado i sorprendido con relacion a las estensas alteraciones i mejoras realizadas por los directores en la reconstruccion de las estaciones, en el nuevo arreglo de las líneas de los ferrocarriles sub-urbanos, en la duplicacion de las líneas entre Granville i Picton, i entre Strath Field i Hornsby, a la vez que en las numerosas construcciones de desvíos i mejoras de las gradientes de todo el sistema ferroviario, ha sido que todo esto haya podido realizarse sin necesidad de abarcar grandes estensiones de terreno, ni de

	Millas	Cadenas
(*) Totalmente relastradas.....	246	20
Parcialmente relastradas.....	393	52
Levantadas sobre antiguo lastre.....	200	65
	840	57

perturbar la esplotacion del tráfico en las secciones de mayor movimiento de toda la línea; i ademas, el que estas obras, las mas difíciles i complicadas, hayan sido llevadas a término en tan corto espacio de tiempo i con un costo relativamente tan pequeño si se tomaran en consideracion las grandes dificultades i los obstáculos que son inseparables de la realizacion

de obras de este jénero, dificultades i obstáculos que solo pueden ser apreciados acertadamente por aquellos que han debido afrontarlos.

Soi de Uds. A. S. S.—*R. Price Williams*, inspector, ingeniero civil i mecánico.—A los directores del ferrocarril de Nueva Gales del Sur.

