

# Sesion 18.<sup>a</sup> ordinaria en 9 de Julio de 1908

## PRESIDENCIA DEL SEÑOR ESCOBAR

### Sumario

Acta de la sesion anterior.—Hace uso de la palabra el señor Lazcano para replicar a la contestacion dada por el señor Ministro de Industria a las observaciones hechas por el mismo señor Senador en sesiones anteriores, sobre el recargo de fletes en los ferrocarriles del Estado por medio del establecimiento de tarifas diferenciales.—Se suspende la sesion.

### Asistencia

*Asistieron los señores:*

Balmaceda, J. Elías	Sanfuentes, J. Luis
Charme, Eduardo	Valdes Valdes, Ismael
Devoto A., Luis	Vergara, Luis Antonio
Figueroa, Javier A.	Walker M., Joaquin
Lazcano, Fernando	i los señores Ministros
Matte Pérez, Ricardo	del Interior i de In-
Oliva, Daniel	dustria i Obras Públi-
Sánchez M., Darío	cas.

### Acta

*Se leyó i fué aprobada la siguiente:*

“SESION 17.<sup>a</sup> ORDINARIA EN 8 DE JULIO DE 1908

Asistieron los señores Escobar, Balmaceda, Castellon, Cifuentes, Devoto, Fábres, Fernández Concha, Figueroa,

Infante, Irarrázaval, Lazcano, Matte, Oliva, Puga Borne (Ministro de Relaciones Exteriores), Reyes, Sánchez, Sanfuentes, Silva Ureta, Sotomayor (Ministro del Interior), Subercaseaux, Tocornal, Valdes Valdes, Vergara, Vial i Walker Martínez, i los señores Ministros de Justicia e Instruccion Pública, de Hacienda, de Guerra i Marina i de Industria i Obras Públicas.

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

### Mensajes

Uno de S. E. el Presidente de la República en que inicia un proyecto de lei destinado a conceder un suplemento de cuarenta mil pesos al ítem 849, de la partida 12 del presupuesto de Industria i Obras Públicas, para viáticos de injenieros i otros empleados.

Se dejó para segunda lectura.

### Solicitudes

Una, suscrita por numerosos vecinos de Santiago, en que señalan las deficiencias de que adolece el servicio municipal de esta ciudad i piden la adopcion de algunas medidas lejislativas encaminadas a obtener el mejoramiento de estos servicios.

Se adoptó la resolución que se espere.

El señor Subercaseaux aduce diversas consideraciones en apoyo de la solicitud de que se ha dado cuenta, en que numerosos vecinos de Santiago piden la adopción de medidas legislativas que permitan mejorar los servicios municipales; i con ese motivo llama la atención hacia los males que origina la deficiencia de dichos servicios i a la necesidad de que el Congreso se preocupe del estudio de este negocio.

El señor Walker Martínez estima que, dada la importancia de la materia a que dicha solicitud se refiere, convendría pasarla en informe a una Comisión especial de siete miembros, i hace indicación al respecto.

El señor Ministro de Justicia contesta en seguida las observaciones hechas en la sesión de 6 del corriente por el señor Lazcano, respecto de las tarifas diferenciales que se proyecta poner en vigencia en los Ferrocarriles del Estado, i de otros antecedentes que trajó a conocimiento del Senado, relacionados con dicho servicio.

Respecto de las funciones de la Dirección de la Empresa, el señor Ministro recuerda los fundamentos que se tuvieron en vista al dictar la ley de 8 de febrero de 1907, por la cual se estableció que la administración de los Ferrocarriles sería ejercida por un Director Jeneral, ingeniero especialista en ese ramo.

Da algunos detalles acerca de la manera cómo se ha organizado esa administración, a virtud de las facultades de carácter extraordinario consultadas en la citada ley de febrero, i dice que los inconvenientes apuntados por el Senador de Curicó eran muy dignos de atención, pero sus ideas no eran aplicables en la situación actual sino en la reorganización definitiva de los ferrocarriles.

En seguida entra a ocuparse de las ob-

servaciones relativas a los gastos de la Empresa i sobre este particular reproduce i complementa las explicaciones que había dado en una sesión anterior acerca de las causas que motivan el excesivo incremento de esos gastos, i entre otros factores, indica los provenientes de las deficiencias del material, del alza de los jornales i de la baja del cambio internacional.

En este estado del debate, el señor Presidente observa que ha llegado la hora designada por el Senado, en la sesión anterior, para tratar de la moción que tiene por objeto autorizar el pago de las cantidades que se adeudan por trabajos ejecutados en el edificio del Congreso.

El señor Lazcano expresa que, si después de despachado ese asunto, hubieran de continuar los incidentes, Su Señoría desearía disponer de algunos minutos para contestar al señor Ministro de Industria.

Con este motivo acuérdate, a indicación del señor Matte, aceptada tácitamente, prolongar la primera hora hasta las cuatro tres cuartos i hasta las seis i media la segunda hora.

Continúa después el señor Ministro de Industria usando de la palabra, i da a conocer las funciones desempeñadas por el jefe del personal i las causas a que obedeció la creación de este cargo.

Interrogado por el señor Walker Martínez acerca de si las atribuciones de ese funcionario estaban señaladas por escrito, el señor Ministro contestó que lo estaban, i prometió enviar al Senado el texto de ellas.

Contesta después los cargos deducidos con motivo de la supresión de la Maestranza de Yungai i de las huelgas habidas entre los operarios de esa i otras maestranzas de la Empresa.

Habiendo dado las cuatro i media de la tarde, se consultó a la Sala respecto de la indicación del señor Walker Martínez, relativa a designar una Comisión especial, compuesta de siete miembros, que estudie la reforma municipal pedida en la solicitud de los vecinos de Santiago, i fué aprobada tácitamente.

Para formar dicha Comision quedaron designados, a propuesta del señor Presidente, los señores Besa, Castellon, Cifuentes, Subercaseaux, Valdes Valdes, Vergara i Walker Martínez.

Púsose, en seguida, en discusion jeneral i particular a la vez, i se dió por aprobado, sin debate, el proyecto de lei contenido en la mocion de los señores Presidente i Valdes Valdes, miembros de la Comision de Supervijilancia de los trabajos efectuados en el edificio del Congreso, i cuyo tenor es como sigue:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Autorízase el pago de las cantidades que en seguida se expresan, correspondientes a trabajos ejecutados en el edificio del Congreso Nacional, cuyo importe no alcanzó a cancelarse con la suma consultada en la lei número 1,988, de 27 de agosto de 1907.

En oro de dieciocho peniques: A Juan Lumsden, treinta mil cuatrocientos cuarenta i cinco pesos treinta i cinco centavos, por saldo de su contrato de calefaccion.

En moneda corriente: A J. Ceppi i Hno., cinco mil setecientos cuarenta i cuatro pesos, por trabajos de estuco.

A Enrique Heitmann, ochocientos sesenta pesos, por cuatro mamparas contratadas para la Cámara de Senadores.»

El señor Ministro, ocupándose despues del concepto que el señor Senador de Curicó tiene respecto de las tarifas diferenciales, proyectadas para el cobro de fletes i pasajes de los ferrocarriles, sostiene las mismas ideas que adujo en otra sesion en órden a que los servicios de esta Empresa deben ser pagados proporcionalmente al aumento de sus gastos, sin perjuicio de que el Congreso acuerde, por medio de leyes especiales, la proteccion que crea conveniente en favor de las industrias del pais.

Termina espresando que dichas tarifas no están todavía aprobadas i que se encuentran sometidas al estudio de una Co-

mision, i que es indiferente que rijan esas u otras tarifas siempre que en ellas se consulte el propósito que Su Señoría sostiene.

Se suspendió la sesion.

A segunda hora continúa la discusion jeneral i particular de la mocion del señor Fernández Concha, relativa a la conversion metálica i del contra proyecto de los miembros de la minoría de la Comision de Hacienda.

El señor Sánchez Masenlli, que habia quedado con la palabra, siguió usando de ella i terminó su discurso resumiendo las ideas que, en su sentir, podrian adoptarse para mejorar la actual situacion económica del pais.

Se levantó la sesion.»

**Tarifas diferenciales**

El señor LAZCANO.—Como lo manifesté ayer cuando el señor Ministro de Industria usaba de la palabra para responder a las observaciones que yo habia hecho en sesion anterior, relativas al servicio de los ferrocarriles, mi propósito era contestar hoi a Su Señoría, ya que, a pesar de mi voluntad, ayer no tuve tiempo de hacerlo; pero, en ausencia del señor Ministro, no me atrevo a ocuparme de este asunto, pues la cortesía que debo guardar a Su Señoría me obliga a esperar su presencia en la Sala. Me ha parecido indispensable dar esta esplicacion para que no se crea que quiero dejar pasar el tiempo sin replicar a las razones que dió ayer el señor Ministro, a las que Su Señoría les atribuye una fuerza de que en mi concepto carecen por completo.

(En este momento entra a la Sala el señor Ministro de Industria i Obras Públicas.)

La llegada del señor Ministro me evita continuar en este jénero de consideraciones. Entraré, pues, derechamente a hacerme cargo de las afirmaciones i de los datos que el señor Ministro espuso en la sesion de ayer.

Mi primera palabra será para manifes-

tar mi gratitud por la benevolencia con que Su Señoría se expresó respecto del Senador que habla; agregaré también que tengo la confianza más completa en que Su Señoría, después de obtener datos que hasta ahora no ha tenido a la vista, porque la Empresa de los Ferrocarriles no ha querido comunicárselos, cambiará de opinión i procederá en conformidad al juicio que se forme.

Comenzó el señor Ministro manifestando que la lei de febrero de 1906, que modificó sustancialmente la lei orgánica de ferrocarriles,—con daño de este servicio, es preciso decirlo,—pero inspirándose los que la dictaron en el propósito de armar al Director de los Ferrocarriles de toda la autoridad necesaria para restablecer el servicio en las condiciones que el país necesitaba, había armado en realidad a ese funcionario con un cúmulo tal de atribuciones que realmente merece el calificativo que me permití expresar en sesiones pasadas: el Director de los Ferrocarriles es hoy un verdadero dictador en ese importante ramo de la administración pública.

Pero, sin perjuicio de reconocer, como lo dijo ayer el señor Ministro, que estas novedades han sido introducidas por la lei, i reconociendo también la necesidad de aguardar algún tiempo más hasta que termine su vijencia para apreciar sus frutos, no puedo menos de decir que el Presidente de la República i el Ministro del ramo tienen autoridad bastante para sujetar a ese dictador i para contenerlo en todos aquellos actos que ocasionen un daño evidente al país.

Ha sido necesario el clamor público, ha sido necesario que se levantara protesta en la prensa i en el Congreso para que el Gobierno se penetrara de que el establecimiento de las tarifas diferenciales era un acto atropellador i perjudicial por cualquier lado que se le contemplase.

Dos sistemas existen en todos los países civilizados que tienen ferrocarriles sometidos a la administración del Estado. En algunos se obliga a los remitentes a pagar todos los gastos que la conducción de carga i de pasajeros impone a la em-

presa; en otros se ha creído, como medio de proteger las industrias i de abaratar los consumos, que el Gobierno debe cargar con una parte de los gastos. Entre nosotros siempre ha imperado este segundo sistema i todas las industrias i negocios han nacido i se han desarrollado a su amparo.

Si la primera consecuencia de la lei de 1906, reorganizadora del servicio de ferrocarriles, fué la de que la dictadura a que me vengo refiriendo resolviera modificar el sistema, de hombres prudentes habría sido no hacerlo de una manera repentina, sino poco a poco, pasando gradualmente del sistema protectorista al sistema inverso, a fin de no perturbar las industrias ni encarecer repentinamente los consumos.

Ese paso rápido, ese cambio repentino ocasiona perturbaciones considerables que los hombres de Gobierno están en la obligación de evitar, mucho más en una época de crisis tan acentuada i tan tremenda como la actual.

Afirmé en sesión anterior que, en atención a esta circunstancia, no debía permitirse a la Empresa cambiar de sistema, i mucho menos cuando en una época muy reciente se habían ya aumentado los fletes i los pasajes en un treinta por ciento. A esto debo agregar ahora, que esa Empresa, haciendo uso de facultades que no sé de donde saca, por una infinidad de medios indirectos, como pueden verse algunos que aparecen en los boletos con las frases de recargo adicional, recargo accesorio i derechos de desvío, ha elevado en otro tanto por ciento considerable el valor de los trasportes.

¿Qué significa esto de adicional, de accesorio, de derechos de desvío?

Son términos que no he podido explicarme, pero que dan por resultado el cobro de fletes dobles de los que conforme a tarifa deben pagarse.

Este hecho no es insignificante i el Gobierno debe tomarlo en cuenta para aplicarle el remedio necesario e impedir que el abuso siga adelante.

También se ha reclamado repetidas veces por la prensa de la limitación de

la carga de los carros en el transporte de animales vivos, medida que no se explica puesto que el tonelaje de los carros permite el transporte de un número de animales mucho mayor del que la Direccion tolera.

La verdad es que muchas de las reglas que la Direccion de los ferrocarriles impone a los remitentes de carga no serian soportadas ni en la China.

Hai, pues, una cantidad de circunstancias de todas clases que han venido influyendo para que los fletes suban no solo conforme a las tarifas i a las autorizaciones obtenidas por la Empresa, sino de una manera indirecta i desautorizada.

Que despues del alza de treinta por ciento i despues de todos estos agregados que han hecho subir tanto los fletes se pretenda, por un acto verdaderamente dictatorial, ir a las tarifas diferenciales i esto, todavía, despues del clamor público que se ha levantado, es para mí algo inexplicable, si no se quiere pasar violentamente, ocasionando graves daños a las industrias i al comercio, de un sistema a otro: del de proteccion, que siempre ha existido en los fletes de nuestros ferrocarriles, al sistema de que los remitentes de carga paguen todos los gastos.

I si hubiera de aplicarse este último sistema, el Gobierno, siendo solícito por el bien jeneral del país, debería ser, todavía, mas estricto en las autorizaciones a la Empresa para hacer gastos, i exigir a ésta mas prudencia i economía, ya que estos gastos deben ser pagados por los industriales, los comerciantes i en último término por el pueblo, que consume los artículos trasportados por los ferrocarriles.

¿Se ha hecho algo en este sentido? Nada absolutamente.

Tomando yo en cuenta solamente dos factores, manifesté al Senado en la sesion anterior que los gastos hechos por la Empresa en la traccion i en el carbon el año 1907 eran superiores en diecisiete i medio millones de pesos a los efectuados en 1906 por estos mismos capítulos, sum enorme, que no puede tener justificacion de ninguna clase.

Sin embargo, el señor Ministro, con datos erróneos, porque la Empresa, interesada en ocultar aquellos actos que merecen censura, que son casi todos los que ejecuta, no dice al Gobierno la verdad de lo que pasa, el señor Ministro, repito, afirmaba que la causa de ese aumento tan considerable en los gastos provenia del enorme aumento del tráfico i de la carestía del carbon.

Pues bien, yo deseo probar al señor Ministro que lo afirmado por Su Señoría no es efectivo; deseo probar a Su Señoría que si el movimiento fué superior, segun la estadística de los ferrocarriles, en el año 1907 comparado con el de 1906, ello se debe a una circunstancia que el señor Ministro debe conocer tan bien como yo.

Antes de 1907 no figuraba en conjunto el movimiento de trenes del ferrocarril de Valdivia a Osorno, ni el del ferrocarril de Coquimbo; agregados esos factores al movimiento jeneral, es claro que el tráfico resulta mas considerable en 1907 que en 1906. Pero los datos a que yo me referí eran prescindiendo de esos dos ferrocarriles. De manera que no puede el señor Ministro, para defender los procedimientos de la Empresa, dar por sentado que existió un mayor tráfico durante el año pasado.

Llego ahora, señor Presidente, al segundo punto de la defensa del señor Ministro, en el que Su Señoría daba algunas razones para explicar, mas o ménos, el mayor gasto en los dos ramos del servicio que yo señalé.

Dijo el señor Ministro que el carbon habia subido mucho de precio, i que habia tenido un consumo mas considerable, debido al mayor tráfico, lo que ocasionaba el aumento de gasto por este capítulo.

Desde luego, tengo que observar a Su Señoría una circunstancia, que talvez no se ha escapado a su clara percepcion: todos los contratos que celebra la Empresa de Ferrocarriles, desde que se dictó esa lei dictatorial de 1906, se hacen sin propuestas públicas, lo que siempre han rechazado nuestros procedimientos de

buen gobierno, porque de ahí resulta que los artículos se obtienen en malas condiciones, mientras que las propuestas públicas llevan consigo la competencia, que hace bajar los precios.

Los contratos privados estimulan la intervención de agentes administrativos, que no deben existir en una administración honrada, i estimulan también el alza de los precios. A esta circunstancia debe atribuir el señor Ministro el que haya costado más el carbón adquirido en 1907; si ese carbón se obtuvo sin propuestas públicas, claro es que su precio debía ser más subido.

Se me hace notar una circunstancia que me servirá mucho para el desarrollo de mi argumentación: que la ley a que vengo refiriéndome i que modificó la ley orgánica de los ferrocarriles, no es de 1906 sino de los primeros meses de 1907. Muy pronto verá la Cámara que esto tiene importancia considerable. Agradezco, pues, la observación que se me hace.

El consumo de carbón se hizo con más economía en 1906 que en 1907. Tengo a la vista los datos que arroja la estadística de los ferrocarriles.

En 1906 se consumieron doscientos ochenta i nueve millones setecientos noventa mil seiscientos sesenta i nueve kilogramos de carbón i se recorrieron en las líneas dieciséis millones doscientos noventa i cuatro mil setenta i cinco kilómetros. Dividiendo los kilogramos de carbón consumido por los kilómetros recorridos, resulta un consumo medio por kilómetro, de diecisiete kilogramos setenta i ocho decigramos.

En 1907 se gastaron trescientos sesenta i dos millones cuarenta i nueve mil doscientos treinta kilogramos de carbón i se recorrieron dieciocho millones ciento catorce mil quinientos tres kilómetros; haciendo la misma operación, da como resultado un consumo medio por kilómetro de diecinueve kilogramos noventa i ocho decigramos.

Como puede verse, hai en 1907 un consumo superior en más de dos kilogramos de carbón por kilómetro recorrido.

¡Esta es la economía alcanzada en el

servicio, que iba a rejenerar la nueva administración de los ferrocarriles!

Se oyen, señor Presidente, muchas afirmaciones, cuya verdad no puede uno constatar i que, por tanto, no es posible traerlas a la Cámara como argumento. Sin embargo, sin detenerme mucho en ella, voy a referirme a una de esas afirmaciones.

Se me ha asegurado que esta división partidista que se ha introducido en los ferrocarriles no solo existe en nombre del jefe del personal, sino que se manifiesta en todos los ramos de la administración i aun en los consumos de ella. Así, se me ha dicho que, por ser Lota un lugar de muchos electores i donde los partidos políticos no tienen libertad electoral, pues las elecciones se hacen a puertas cerradas, se ha comprado allí una cantidad considerable de carbón, aun cuando es sabido que el carbón de Lota no da calor bastante i no sirve, por tanto, para las locomotoras de la primera sección, cuyo terreno accidentado exige que se emplee carbón de primera clase. Se me ha asegurado todavía que por cincuenta centavos más una respetable casa de comercio ofrecía carbón de Australia, cuyo consumo sería menos de la mitad de lo que para los ferrocarriles es el carbón de Lota.

Si es efectivo esto que se dice, sería algo de la mayor gravedad, porque significaría mucho en el valor del carbón que se consume en los ferrocarriles del Estado; vendría, por otra parte, a manifestar una vez más que la Empresa de los ferrocarriles no procede con aquella prudente economía con que debe proceder, i que el Gobierno, debido a la dictadura que se creó por la ley de 1907, no interviene en los actos de esa Empresa, no los vigila, ni los corrige; lo que sería muy de desear que hiciera, si es que los gastos de esa empresa han de servir de base a las tarifas que deben aprobarse próximamente.

¿Cómo puede ser justo que los consumidores, los hombres de negocio, los industriales, todos los que tienen que conducir artículos por los ferrocarriles, ven-

gan a pagar los derroches que haga una mala Empresa?

Esto no es justo; i el Gobierno debe encarrilar esa Empresa, obligándola a entrar por el camino recto, para lo cual debe hacer uso de aquella autoridad que como a tal le corresponde; porque, por muchas que sean las facultades que la lei concede a un funcionario subalterno, no puede independizarlo por completo de sus superiores. De modo que yo creo que el señor Ministro tiene autoridad bastante para llamar a cuenta al Director de los ferrocarriles, e imponerle en materia de gastos i en cualquiera otra materia el procedimiento que debe seguir.

Si de los gastos hechos por la Empresa en el interior del pais pasamos a los encargos que sin ninguna prudencia ha hecho a Europa i que han sido señalados aquí i fuera de aquí como la causa principalísima de la baja de nuestro cambio internacional, de esta crisis porque atraviesa el pais, tendremos que el Gobierno es también responsable por no haber sujetado a la Empresa en esos gastos.

En el discurso que pronunció en la sesion de ayer el honorable Senador por Valdivia, dijo que el Gobierno habia comprado letras para pagar los encargos hechos para los ferrocarriles. Los señores Ministros, creyendo encontrar al señor Senador en situacion desfavorable o debil, protestaron diciendo: «Nó, señor; no se han comprado letras».

Su Señoría, el honorable Senador por Valdivia, rectificó entónces i dijo: el Gobierno ha tomado letras, porque las letras del Fscó salen al mercado i alivian la situacion; pero, si una empresa fiscal toma de esas letras una parte para sus gastos, las sustrae en realidad del mercado, i el Gobierno falta a su deber no sujetando a esa empresa, no impidiendo que eso suceda.

Esto es lo que decia el señor Senador por Valdivia i lo que creyeron del caso rectificar los señores Ministros, cuando no habia mas que una mera cuestion de palabras.

En 1906 la Empresa de los ferrocarriles disponia de carros propios, con capa-

cidad de setenta i seis mil toneladas, i el equipo de los particulares, que tambien debe tomarse en cuenta para el acarreo de carga, llegaba a doce mil toneladas; total, ochenta i ocho mil toneladas en el año 1906, en el cual, segun los datos suministrados por la Empresa, que ayer nos aducia el señor Ministro, se encontraba ésta en el mayor desastre por falta de material de arrastre.

El señor Huet en estudios que ha hecho, i en oficios que el señor Ministro debe tener en su oficina, ha calculado que un carro tarda siete dias en recorrer la línea. Partiendo de esta base, i dividiendo ochenta i ocho mil por siete, resulta que en 1906 la Empresa disponia de doce mil quinientas setenta i una toneladas diarias; i multiplicando esta cifra por el número de dias, se llega al resultado de que la Empresa pudo disponer de cuatro millones quinientas ochenta i ocho mil cuatrocientas quince toneladas en el año.

Los datos estadísticos de la Empresa, con los cuales ha metido tanta ruido, presentando como un hecho heróico la labor ejecutada, manifiestan que el arrastre de carga en 1907 llegó a tres millones cuatrocientas mil toneladas, teniendo un tonelaje en carros superior al que arrastró en un millon ciento ochenta i ocho mil cuatrocientas quince toneladas, exceso que no se utilizó en razon de los carros que siempre hai en las maestrauzas o que pueden quedar ociosos en las estaciones.

Esta era la situacion de la Empresa, que ya desde 1906 contaba con todo aquel material, mediante los encargos hechos por el señor don Ramon Gutiérrez i otros Ministros del ramo, lo que la colocaba en condiciones de hacer el arrastre total de la carga en un año de buenas cosechas.

Consecuencia que de aquí naturalmente fluye i se deduce: que el Gobierno debió poner mano firme, debió contener a la Empresa cuando ésta tomaba letras i mas letras para la adquisicion de equipo, hasta la suma que recordaba el señor Ministro en la sesion de ayer, de once millones de pesos oro, lo que equivale

mas de veinticuatro millones de nuestra moneda actual.

¿Cómo es que el Gobierno no evitó este factor de perturbacion de nuestro cambio internacional?

Mui de sentir es que no lo hiciera, i esto está manifestando ser de estricta verdad la afirmacion hecha por el honorable Senador de Valdivia en la sesion anterior, a saber: que la Empresa de los ferrocarriles, sin ser detenida por el Gobierno, ha llegado a constituirse en un factor permanente de perturbacion de nuestro cambio internacional.

Estos datos los he tomado de la estadística de los ferrocarriles, no los invento caprichosamente.

Mi argumento en sesiones anteriores, era éste: manifesté que habia visto en los diarios que la Empresa, a fin de sostener sus tarifas diferenciales, ha hecho valer ante la comision de respetables caballeros que nombró el Gobierno para dictaminar acerca de ellas, la necesidad de que los industriales i hombres de negocios paguen todo el déficit que pueda tener en sus gastos.

Yo he dicho i creo haberlo probado que, aunque la empresa de los ferrocarriles hubiera procedido con la debida prudencia, todavía el Ejecutivo deberia pensar mucho si en una época de crisis tan aguda como la actual, habria conveniencia en pasar de un sistema al otro, del sistema protector de las industrias por medio de los fletes baratos, al sistema opuesto de hacer que las industrias paguen todos los gastos que impongan los ferrocarriles.

Pero esto es mucho mas grave, señor Presidente, si se considera que la Empresa de los ferrocarriles del Estado no ha sido prudente en sus gastos, que ha sido derrochadora i que ha hecho mal uso del cúmulo de facultades que le otorgó la lei de 1907.

La opinion pública ha hecho cargos al Congreso por estas autorizaciones sin tasa ni medida que ha dado a la actual administracion.

Reconozco que el Congreso tiene culpa, i yo, como miembro de él, me reconozco

tambien culpable por haber prestado mi aquiescencia.

Pero, se queria presentar al Congreso como entorpeciendo la marcha administrativa, como rémora para la realizacion del programa que sustentaba la actual administracion i quisimos evitar hasta la sombra de ese reproche.

Esta es la razon por qué toda clase de autorizaciones tuvieron aquí voto favorable.

Prescindiendo de nuestros intereses partidaristas, contemplamos solo el interes del país, único norte que debemos seguir i en el cual debemos inspirarnos.

Como he dicho, sirva siquiera de disculpa al voto favorable que dimos a aquella lei, en mal momento dictada, i que ha entregado a la voluntad de un solo hombre ese importante servicio público, este levantado propósito de mejorar un servicio, que se encuentra hoy talvez en peor situacion que ántes.

I aquí debo dar una esplicacion de mi manera de pensar, que no es hoy la misma que manifesté en dias pasados.

El señor Huet, que gasta los dineros de la Nacion sin tasa ni medida, tiene personas que escriben en su nombre en los diarios de mayor circulacion.

En uno de esos artículos publicado ayer se me hacen cargos porque veinte dias atras, cuando traté esta misma cuestion, dije que consideraba buena la obra del señor Huet en los ferrocarriles del Estado.

Es cierto que manifesté entónces esta opinion, pero datos que he obtenido posteriormente, muchos de los cuales me ha oido la Cámara, han cambiado mi manera de pensar a este respecto. Hoy creo que no ha sido buena la obra del señor Huet en nuestros ferrocarriles.

Veinte dias atras dije que el señor Huet no miraba en su puesto el interes del país, sino solo el de la Empresa que dirige. Agregué que consideraba justo que el jefe de una empresa le procurara la mayor renta posible sin mirar mas allá, porque era ese su deber; pero los miembros del Gobierno, añadí, no deben mirar las cosas desde el mismo punto de vista.



Ahora agregaré que el servicio de los ferrocarriles,—sin culpa del señor Huet talvez, porque sus auxiliares no le han ayudado bastante,—no ha correspondido a los deseos del país, ni del Gobierno, ni del lejislador.

No todos los datos que la Empresa ha proporcionado al señor Ministro son exactos.

Con los que tengo a la vista podria contradecir muchos de los que ayer nos trajo Su Señoría. Me referiré solo a uno de ellos.

Dijo el señor Ministro que en 1906 la Empresa sólo tenia ciento veinticinco locomotoras. Mientras tanto, es sabido que contaba con doscientas noventa i seis.

Talvez en aquellas ciento veinticinco no figuraban las locomotoras antiguas, a que el señor Ministro se refirió; pero esas locomotoras prestan servicios, no de primera clase, si puedo espresarne de esta manera, pero sí, en trenes lastreros, en desvíos, en ramales de recorrido corto o de trayecto fácil.

Si el señor Ministro, en vez de tomar sin reserva los datos de la Empresa, interesada en mantener la situacion de hoy, hiciera uso de las facultades que la lei orgánica le da, i que estimo no ha sido derogada en esta parte por la lei de 1907, para hacer practicar una visita por inspectores rigurosos i competentes, sabria Su Señoría muchas cosas i podria hacer mucho bien al país, poniendo remedio a muchos males, que por ignorarlos no los corrije.

Yo preguntaria al señor Ministro, ¿sabe Su Señoría cómo se hacen los contratos para la construccion de la doble via, en qué forma, de qué manera se llevan a término? Yo afirmo que no lo sabe Su Señoría. Con una visita de un inspector competente lo sabria i veria que hai ahí mucho que corregir.

¿Sabe Su Señoría en qué forma se encargan todos los materiales a Europa i Estados Unidos? No lo sabe: si hiciera uso de aquella facultad que la lei le otorga, entónces sabria lo que ocurre. De las últimas locomotoras recibidas de Estados Unidos, hai nueve completamente inuti-

lizadas. I es de advertir que la Direccion de los ferrocarriles envió una persona de su confianza con planos e instrucciones para que vijilara la construccion. Pero, ¿cómo va a comunicar estos datos la Empresa?

¿Sabe el señor Ministro que de los carros para pasajeros encargados a Europa, hai algunos que han costado veinte mil pesos mas que otros iguales comprados anteriormente, sin que el precio haya subido en Europa i sin que ninguna otra causa haya podido hacerlo subir?

Sin embargo, esto lo sabria Su Señoría si nombrase un inspector riguroso para que tomara nota de cómo se hacen los encargos de materiales a Europa.

¿Sabe Su Señoría que el fierro para fundicion encargado por la Empresa le basta para tres años de consumo? No lo sabe el señor Ministro, porque a la Empresa no le conviene que lo sepa.

El señor ESCOBAR (Presidente).—Como ha llegado el término de la primera hora, podria quedar Su Señoría con la palabra para la sesion próxima.

El señor LAZCANO.—Si el señor Presidente me permite, yo concluiria en dos minutos.

El señor ESCOBAR (Presidente).—Con el asentimiento unánime de la Cámara, puede Su Señoría continuar haciendo uso de la palabra.

El señor LAZCANO.—Lo que he dicho creo que es bastante para replicar al discurso pronunciado ayer por el señor Ministro de Industria.

Para terminar, deseo insistir en que las tarifas diferenciales que se pretende establecer son una verdadera calamidad para el país i me parece que señor Ministro debe oponerse tenazmente a ellas, porque en épocas de crisis agudas como la actual, no es posible que con esta medida se vaya a reagravar la situacion, mucho mas si se considera que hace poco se aumentaron las tarifas en un treinta por ciento, ademas de los aumentos adicionales con nombres incomprensibles a que me he referido, i que al señor Ministro debe constarle que existen.

Queda cumplido, pues, mi propósito,

que era dejar constancia de que estas tarifas dentro de un buen gobierno no pueden ser aceptadas i que es necesario obligar a la Direccion de los Ferrocarriles a proceder en forma legal i correcta, es decir, a que adquiera todos los materiales que necesite por propuestas públicas, única forma en que deben adquirirse.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Así se ha procedido siempre.

El señor LAZCANO.—Discúlpeme el señor Ministro; Su Señoría no está al corriente de lo que ocurre. I siento que, con la negacion que me hace, me obligue Su Señoría a una declaracion que no habria querido hacer. Es cierto que se han suprimido las pequeñas primas a los jefes de estacion por preferencia de carros, pero talvez para ser reemplazadas por las grandes primas a que dan lugar los contratos que se celebran sin pedir propuestas públicas.

El señor BALMACEDA —I adquiriendo materiales para tres años.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—El Director de los Ferrocarriles no puede adquirir nada sin que lo autorice el Ministerio, i yo jamás he autorizado a nadie para que la adquisicion de ningun material se haga sin propuestas públicas. Pero, en los contratos respectivos se establece que el proponente puede entregar hasta un cincuenta por ciento mas de la cantidad de los materiales que se fija en su propuesta. Esto es lo único que no se adquiere por propuestas públicas.

Deseaba al mismo tiempo rectificar los datos espuestos por el señor Senador de Curicó, que ha hecho mérito de diecisiete millones de diferencia entre los gastos de 1906 i 1907. Su Señoría ha sufrido un error, por cuanto no ha imputado en los gastos del año pasado el carbon consumido; en realidad, el consumo de este artículo se ha incluido en las cantidades que aparecen gastadas en 1907.

Los datos exactos que existen al respecto son los siguientes:

El gasto de la traccion i maestranza fué

en 1906 de catorce millones trescientos setenta i tres mil cuatrocientos ochenta i dos pesos cincuenta i cuatro centavos, i en 1907 fué de veintiseis millones doscientos setenta i cinco mil seiscientos treinta i cuatro pesos treinta i un centavos; luego el mayor gasto total fué en 1907 de once millones novecientos dos mil ciento cincuenta i un pesos setenta i siete centavos. Estando incluido en estas sumas el gasto de carbon en dichos años, que fué en 1906 de doscientos ochenta i nueve mil setecientas noventa toneladas con valor de cinco millones setecientos cincuenta i nueve mil cincuenta i dos pesos nueve centavos, i en 1907 fué de trescientas sesenta i dos mil cuarenta i nueve toneladas con un valor de once millones novecientos setenta i seis mil trescientos treinta pesos treinta i un centavos; luego hubo un mayor gasto de setenta i dos mil doscientas cincuenta i ocho toneladas con valor de seis millones doscientos diecisiete mil doscientos setenta i ocho pesos veintidos centavos.

El mayor gasto total en la seccion de traccion i maestranzas fué solo de once millones novecientos dos mil ciento cincuenta i un pesos setenta i siete centavos.

Este mayor gasto ha sido ocasionado por el pago a dieciseis peniques a los operarios de maestranzas que orijinó un recargo de tres millones cuatrocientos mil pesos.

Por el premio equivalente a un día de jornal (el domingo) por cada seis días de trabajo un millon trescientos cincuenta mil pesos.

Estos gastos fueron ocasionados por acuerdo del Supremo Gobierno.

Por el mayor gasto ocasionado por el carbon, a causa del mayor precio de este artículo i considerable baja del cambio internacional (habiendo sido el consumo superior solo en un veinticinco por ciento ocasionado por el mayor arrastre): seis millones diecisiete mil doscientos setenta i ocho pesos veintidos centavos.

Por el aumento de precio en los materiales de repuesto i conservacion, por la diferencia de cambio i la mayor adquisicion de materiales ocasionada por el in-

cremento del servicio i prolongacion de la red central hasta Osorno: un millon treinta i cuatro mil ochocientos setenta i tres pesos cincuenta i cinco centavos.

Lo que hace una suma total de once millones novecientos dos mil ciento cincuenta i un pesos setenta i siete centavos.

El señor LAZCANO.—Recurro a la benevolencia de la Cámara para que me conceda todavía unos cortos instantes para hacer una breve rectificacion.

Los datos que acaba de leernos el señor Ministro los tiene Su Señoría de la Empresa, i yo afirmo que esos datos no son exactos. Repito lo que he dicho anteriormente, que los gastos de traccion en el año 1906 fueron de catorce millones, i en 1907 de veinticinco millones, lo que da un aumento en este último año de once millones de pesos. El gasto de carbon en 1906 fué de cinco millones i en 1907 de once millones.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Este segundo gasto está incluido en los gastos de traccion.

El señor LAZCANO.—Son partidas que figuran separadamente, señor Ministro. No puedo ménos que repetir que desconfío de los datos suministrados por

los interesados. Nombre el señor Ministro un inspector que vaya a examinar todos esos gastos i se convencerá de que el resultado es el que yo he manifestado a la Cámara.

En conclusion, señor Presidente, i a fin de no molestar mas la atencion de la Cámara, diré que si me he referido a estos hechos, ha sido con el propósito de llevar alguna luz a los hombres del Gobierno, a fin de que vean modo de encarilar esta Direccion que va fuera de camino. Me parece que el señor Ministro de Industria, como sus honorables colegas, estarán interesados en que se haga luz i en que las facultades omnímodas del Director de los ferrocarriles tengan en el Gobierno algun contrapeso.

Espero, pues, que algo se hará en este sentido, i que las tarifas diferenciales, que son una verdadera calamidad, no han de ser puestas en vijencia por el Gobierno.

El señor ESCOBAR (Presidente).—Se suspende la sesion.

*Se suspendió la sesion.*

*A segunda hora no continuó la sesion.*

GABRIEL D. ELZO,  
Taquígrafo.