

Sesion 38.^a extraordinaria en 23 de diciembre de 1913

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ALDUNATE SOLAR

Sumario

Se aprueban dos indicaciones de preferencia.

—El señor Claro solicita del Ministerio de Industria i Obras Públicas ciertos antecedentes relacionados con la concesion del ferrocarril de los Sauces a Lebu.—Se pone en discusion i se aprueba el proyecto de lei que autoriza al Presidente de la República para contratar la explotacion de covaderas.

—El señor Búlnes presenta un proyecto sobre Casas de Préstamos, para que sea considerado conjuntamente con el proyecto sobre Caja de Crédito Popular.—Se pone en discusion i se aprueba el proyecto que destina fondos para mejorar los establecimientos de enseñanza agrícola de la Quinta Normal.—Continúa la discusion jeneral del proyecto sobre reforma del servicio de ferrocarriles i usan de la palabra los señores Salinas, Balmaceda i Búlnes.—Se aprueba en jeneral un proyecto formulado por el señor Valdes Vergara.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Balmaceda J. Elías	Lazcano Fernando
Barros E. Alfredo	Letelier Silva Pedro
Besa Arturo	Mackenna Juan E.
Búlnes Gonzalo	Montenegro Pedro N.
Búrgos Gregorio	Ochagavía Silvestre
Claro Solar Luis	Reyes Vicente
Correa Ovalle Pedro	Rivera Guillermo
Charme Eduardo	Salinas Manuel
Echenique Joaquin	Sanfuentes Juan Luis
Eyzaguirre Javier	Tocornal José
Figueroa Joaquin	Urrutia Miguel

Urrejola Gonzalo Walker M. Joaquin
Valderrama José M. Yáñez Eliodoro
Valdes V. Francisco

I los señores Ministros de Hacienda, de Guerra i Marina i de Industria i Obras Públicas.

Preferencias

El señor **Salas Edwards** (Ministro de Hacienda).—Me permito pedir al Senado que destine algunos minutos de la primera hora de esta sesion al despacho del mensaje del Presidente de la República por el cual se solicita autorizacion para contratar la explotacion del guano, que hoi se hace en forma irregular.

El señor **Correa**.—Se ha dado cuenta de un informe de la Comision Permanente de Presupuestos sobre la mocion que tuve el honor de presentar hace algunos dias, para conceder fondos destinados a la enseñanza agrícola. Este es un asunto mui sencillo i pediria al Senado que acordara tratarlo despues del proyecto a que se ha referido el señor Ministro de Hacienda.

Peticion de datos

El señor **Claro Solar**.—He examinado los antecedentes remitidos por el señor Ministro de Obras Públicas sobre el ferrocarril de Los Sauces a Lebu. Desearia, ademas, tener a la vista los que motivaron el decreto número 418, de 20 de febrero de 1911.

El señor **Zañartu** (Ministro de Obras Públicas).—Con el mayor gusto atenderé el deseo del señor Senador.

Terminados los incidentes, se dieron por aprobadas las indicaciones de preferencia for-

maladas por el señor Ministro de Hacienda i por el señor Correa.

Explotacion de covaderas

Se dió lectura al informe de la Comision recibido en el siguiente proyecto de lei:

«Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República, por el término de un año, para que con el acuerdo del Consejo de Estado contrate para el consumo de la agricultura nacional, por medio de propuestas públicas i por el plazo que no exceda de siete años, la explotación de las covaderas ubicadas desde el puerto de Coquimbo hasta el de Arica.

Las estipulaciones del contrato consignarán aquellas condiciones de los contratos anteriores, que consulten el interes fiscal i el de la agricultura nacional.»

El señor **Aldunate** (Presidente).—En discusion jeneral i particular el proyecto.

El señor **Búrgos**.—Solo es mi objeto recomendar al señor Ministro de Hacienda que se preocupe de las estipulaciones que han de establecerse para la petición de propuestas para la explotación de las guaneras.

Es verdaderamente increíble el abandono que ha habido hasta hoi en este ramo tan importante para la agricultura nacional. El guano, que al principio costaba veintiocho o treinta pesos, era bueno; hoi dia es malo i se vende de ochenta pesos para arriba. Además, solo pueden adquirirlo aquellas personas que tienen empeños o influencias, o que comprometen sus próximas cosechas de trigo con casas extranjeras.

En otra época la Sociedad Nacional de Agricultura i la Sociedad de Fomento Fabril han querido tomar accion en este asunto, pero no han obtenido ningun resultado.

¿Pagan alguna prima los que explotan estas guaneras? Absolutamente ninguna; no obstante, este es un valor real que el Estado les da para que suministren el abono a los agricultores. Está pues en manos del Gobierno poner remedio a esta situacion i no se comprende cómo se ha mantenido hasta hoi este orden de cosas.

Repito que mi observacion no tiene otro objeto que rogar al señor Ministro, en nombre del interes público, que procure que en este caso no suceda lo que ha estado sucediendo ántes, esto es, que se entreguen las covaderas a los contratistas para que las exploten a su esclusiva voluntad.

El señor **Salas Edwards** (Ministro de Hacienda).—El Gobierno tiene en estudio las bases a que han de someterse las propuestas para asegurar la provision de guano a la agricultura.

Tengo que observar, sin embargo, que la existencia de guano va siendo ya escasa, especialmente en las guaneras de Chipana, i de ahí proviene talvez que no pueda obtenerse de buena calidad.

El señor **Búrgos**.—Se ha dicho que el guano no solo ha llegado a nuestras costas, sino que ha salido para el extranjero, i es natural suponer que para el extranjero no habrá salido el malo, sino el mejor.

De todas maneras yo confio en la promesa del señor Ministro de que atenderá debidamente este servicio.

El señor **Echenique**.—Desearia saber del señor Ministro si piensa pedir propuestas en detalle o para todas las guaneras en jeneral, desde Coquimbo a Arica.

El señor **Salas Edwards** (Ministro de Hacienda).—Para todas las que existen, señor Senador, pues no podria hacerse la explotación separadamente. Si es posible, se dividirá el contrato entre dos personas a lo mas, porque como ya he dicho, la cantidad de guano que queda es exigua i en total no alcanzará, segun se calcula, sino para unos siete u ocho años.

El señor **Rivera**.—Voi a hacer una simple insinuacion al señor Ministro para que se sirva tomarla en cuenta.

He recibido comunicaciones del departamento de Tarata, segun las cuales el Gobernador i las autoridades chilenas de aquella rejion están vivamente empeñados en procurar que los naturales se adhieran a la nacionalidad chilena, se constituyan i se arraiguen en el territorio, dándoseles algunas facilidades. Parece que entre esas facilidades figura como principal la provision del guano que esa jente necesita para sus cultivos agrícolas, pues el que hoi consiguen tienen que salir a buscarlo con gran pena i trabajo a largas distancias.

Yo puedo proporcionar privadamente al señor Ministro algunos antecedentes sobre esta materia, que por cierto aspecto que tienen, no vale la pena traerlos a sesion pública. Pero la base seria que el Gobierno procurara los medios de proveer con unas cien toneladas de guano a los pobladores de Tarata. Creo que esta medida seria beneficiosa para el propósito que el Gobierno persigue.

Ofrezco, como digo, al señor Ministro proporcionar a este respecto algunos antecedentes para que se digne tomar nota de ellos.

El señor **Salas Edwards** (Ministro de Hacienda).—Agradezco el ofrecimiento del señor Senador i oportunamente tomaré en cuenta sus observaciones.

Cerrado el debate se dió por aprobado en jeneral i particular el proyecto.

Crédito Popular

El señor **Búlnes**.—Me permito enviar a la Mesa un contra-proyecto que he redactado, sobre Casas de Préstamos, a fin de que se publique i se discuta conjuntamente con el proyecto sobre Caja de Crédito Popular.

El señor **Yáñez**.—Seria conveniente que pasara a Comision, porque hoi mismo la comision encargada de estudiar el proyecto sobre Caja de Crédito Popular ha pedido al señor Ministro algunos datos, que son indispensables para despachar ese negocio, i como no alcanzará a dar su informe antes de mañana, habrá tiempo para estudiar el contra-proyecto presentado por el señor Senador.

Tácitamente se acordó enviar a Comision el proyecto.

Enseñanza agrícola

Se dió lectura al informe de la Comision en que propone aprobar en los siguientes términos la mocion presentada por el señor Correa.

«Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la suma de veinte mil pesos (\$ 20,000) en el mejoramiento de los servicios instalados en la Quinta Normal de Agricultura.»

El señor **Aldunate** (Presidente) —En discusion jeneral i particular el proyecto.

El señor **Salas Edwards** (Ministro de Hacienda).—Desearia saber de alguno de los señores miembros de la Comision si realmente está comprobado que el ítem que estaba por invertirse no se ha invertido hasta la fecha.

El señor **Walker Martínez**.—Yo he comprobado personalmente en la Direccion de Contabilidad que están invertidos totalmente dos de esos ítem, como dice el informe de la Comision. De uno quedan solo siete mil i tantos pesos. Pero el ítem en oro, destinado al establecimiento de patología vegetal, no ha sido invertido ni seria posible que se invirtiera en los dias que queda del año.

De ahí es que la Comision ha pedido que se reduzca la suma a veinte mil pesos, que es lo que importa aquel ítem.

Cerrado el debate, se dió por aprobado el proyecto.

Reorganizacion de los ferrocarriles

El señor **Aldunate** (Presidente).—Corresponde continuar la discusion del proyecto sobre reorganizacion de los ferrocarriles del Estado.

Puede usar de la palabra el señor Senador por Cautin.

El señor **Salinas**.—Voi a hacer breves observaciones para manifestar mi opinion respecto al proyecto que, de acuerdo con otros señores Senadores i con el señor Ministro, ha presentado el señor Valdes Vergara.

El señor **Besa**.—Con el permiso del señor Senador, voi a hacer una breve observacion antes de que Su Señoría siga adelante.

Yo desearia saber qué suerte va a correr el proyecto sobre electrificacion de los ferrocarriles, que pone en manos de una administracion particular, tal como algunos señores Senadores lo desean para todos los ferrocarriles, una seccion mui importante de la línea, dejando así vacantes mas de cien locomotoras i mil i tantos carros. Además, las obras proyectadas para los ferrocarriles, como construccion de carboneras i otras, no se harian en esa seccion. De manera que en caso de electrificarse la seccion proyectada de la línea, habria que deducir del cálculo de gastos jenerales en los ferrocarriles como un millon de libras.

Este factor tan importante veo que no ha sido tomado en cuenta para nada en la discusion habida.

Digo esto para que el señor Senador que está con la palabra lo tome en cuenta en su discurso, si lo tiene a bien. Por mi parte, me propongo dirigir una pregunta sobre el particular al Gobierno, porque no comprendo que hayamos estado hablando durante un mes sobre la reorganizacion de los ferrocarriles sin tomar en cuenta un factor tan importante, como es la electrificacion de una seccion de la línea, que dejará vacante una gran cantidad de equipo i producirá una gran economía de explotacion por año.

El señor **Zañartu** (Ministro de Obras Públicas).—Voi a dar una lijera esplicacion al señor Senador.

Debo manifestar que el Gobierno ha apurado el informe sobre el proyecto de electrificacion, i ese informe ha sido ya evacuado por la Comision respectiva del Senado.

Por lo que hace a la influencia que ese proyecto puede tener en la marcha futura de los ferrocarriles del Estado, debo manifestar que

la economía que producirá por la supresion de locomotoras, se ha calculado en seis millones doscientos mil pesos, i que la suma consultada para locomotoras en el proyecto de recursos es menor que la que la oficina respectiva estima necesaria para que los ferrocarriles puedan marchar convenientemente. Así es que, aun tomado en cuenta el factor a que se refiere el señor Senador, no hai peligro de que resulte exajerada la suma que se pide.

El señor **Besa**. — Por mi parte, volveré despues sobre este punto.

El señor **Salinas**. — Recordará la Cámara que en la primera hora de una de las últimas sesiones, el señor Yáñez formuló mui oportunas observaciones con el propósito de encaminar el debate a un desenlace satisfactorio.

Manifestó Su Señoría la conveniencia de desglosar del proyecto en discusion aquello que revistiera carácter de urjencia, esto es, los fondos para las obras mas impostergables, i la reforma de los sueldos de una parte del personal de la Empresa, i encargar a una Comision especial el estudio de la cuestion principal, que es de mas lato conocimiento.

Estas ideas merecieron la mejor acogida de parte del señor Walker Martínez i del señor Ministro.

Yo mismo manifesté mi aceptacion a la indicacion del señor Yáñez, haciendo notar tan solo que debiera ser formulada i votada en la órden del día.

Como en la sesion del lúnes no se encontrara presente el señor Yáñez, yo formulé la indicacion para que se designara una Comision especial.

Ahora bien, resulta que ántes de votarse mi indicacion, ántes de nombrada esta Comision, se nos presenta un contra-proyecto de reorganizacion, sobre la base de la autonomía de la Empresa, elaborado por varios señores Senadores, de acuerdo con el señor Ministro.

Está mui léjos de mi ánimo criticar el procedimiento. Por el contrario, no tengo sino aplausos para el señor Ministro i para aquellos de mis honorables colegas que se han dado el trabajo de estudiar la materia i formular un nuevo proyecto.

Deseo tan solo observar que, en mi concepto, la presentacion de éste no elimina mi indicacion relativa al nombramiento de una Comision especial, pues ella ha tenido por objeto someter a estudio el punto mui interesante de establecer si seria una solucion conveniente del problema ferroviario la de retirar de manos de los Poderes Públicos la ad-

ministracion de los ferrocarriles del Estado, a fin de entregarla a compañías particulares en una u otra forma.

Esta es una cuestion importantísima, respecto de la cual convendria oír la opinion de aquellos nuestros profesionales que han hecho estudios especiales sobre la materia, como son los miembros del Instituto de ingenieros, i principalmente su presidente, don Domingo Víctor Santa María, que ha sido, ademas, Director Jeneral de los Ferrocarriles i que conoce a fondo los defectos de nuestra organizacion ferrocarrilera.

Tengo otro motivo para desear el nombramiento de la Comision, i es que considero inconstitucionales en principio e inconvenientes en la práctica las bases fundamentales del proyecto elaborado por los señores Senadores.

Me anticipo a declarar que este juicio desfavorable no se refiere a las disposiciones financieras del proyecto, porque reconozco que éstas consultan un progreso considerable.

Me parecen dignas de especial mencion la que ordena cargar a la Empresa los empréstitos que el Estado contrate para ella i las sumas que se les proporcionen de rentas jenerales en calidad de préstamo; la que declara afecta al pago de los intereses i amortizacion de estas deudas el producto líquido de las entradas; la que destina a fondo de reserva el veinte por ciento del excedente, i el veinte por ciento del resto a formar un fondo de retiro para empleados i operarios.

Encuentro igualmente acertada la disposicion del artículo 60, que prescribe la regla de formar los inventarios de bienes a oro, así como la de cobrar los servicios i pagar los sueldos en moneda corriente, a un tipo fijo de cambio.

Pero este hermoso edificio descansa sobre un lecho de arena, porque el réjimen de autonomía que se ha querido establecer solo es tal en cuanto independiza a la Empresa de la autoridad del Presidente de la República, pero no lo es en cuanto la deja entregada por entero a las influencias políticas i parlamentarias que son la causa eficiente de la actual desorganizacion.

Segun los artículos 5.º i 6.º del proyecto, todas las facultades propiamente administrativas, quedarán en manos de un Consejo de Administracion, compuesto del Director Jeneral, de dos consejeros nombrados por el Presidente de la República i de otros cuatro elejidos por las Cámaras legislativas.

Tendrá la vijilancia del conjunto de la administracion, le corresponderá aprobar el pro-

yecto de presupuestos, dictar dentro de los límites legales las bases para la fijación de las tarifas, reglamentar los itinerarios, crear o suprimir estaciones; establecer la planta de empleados i los sueldos no establecidos en la ley; fijar el trazado de las nuevas líneas; aprobar los contratos sobre ejecución de obras o servicios hasta por valor de diez mil pesos, proponer al Gobierno para el nombramiento de los jefes de departamento i administradores de zona, contratar directamente los servicios de los demás empleados superiores, etc., etc.

En cambio, el Presidente de la República queda reducido al papel de fiscalizador del servicio de los ferrocarriles i de mero ejecutor de ciertos i determinados acuerdos del Consejo, según lo manifiesta el artículo 3.º, que dice: «Corresponderá al Ministerio de Ferrocarriles la supervijilancia i fiscalización de la administración i servicio de los Ferrocarriles del Estado.— Con este fin hará practicar visitas ordinarias i de inspección a la Red, en las épocas que estime conveniente, i visitas extraordinarias a lo ménos cada tres años i especialmente cuando se repitan accidentes que hubieran ocasionado pérdidas de vidas o graves daños a los ferrocarriles, o cuando de los balances apareciera un aumento considerable en los gastos de explotación o una disminución notable en las entradas.»

Verdad es que conservará la facultad de nombrar libremente al Director Jeneral; pero dicho funcionario será en realidad el órgano ejecutivo del Consejo de Administración i deberá proceder de acuerdo con éste.

Verdad es que también corresponderá al Presidente de la República el nombramiento de los administradores de zona i el de los jefes de departamento; pero estos nombramientos serán hechos en las personas propuestas por el Consejo.

Yo considero que el régimen propuesto no se armoniza con nuestro sistema constitucional. Según el artículo 72 de la Constitución, al Presidente de la República está confiada la administración i gobierno del Estado. Una de las facultades principales del administrador es la de nombrar los funcionarios encargados de la administración. Esto es lo único aceptable dentro de un buen régimen de Gobierno; porque el Poder Ejecutivo es responsable de la administración, i esa responsabilidad desaparecería desde el momento en que un poder extraño le impusiera el personal administrativo de tal o cual servicio público.

Pues bien, el proyecto atribuye al Congreso la facultad de nombrar cuatro de los siete

miembros del Consejo Directivo, i pone en manos de éste el summum de las facultades administrativas.

La Administración de los Ferrocarriles será entregada así a la acción del Congreso, quedando invertido el rol constitucional de los Poderes Públicos.

El Poder Ejecutivo, que es responsable constitucionalmente ante el Congreso de la buena administración del Estado, queda convertido en fiscalizador.

El Poder Legislativo, que es irresponsable por la naturaleza de sus funciones, i que está llamado, como representante elegido por el pueblo, a fiscalizar la Administración Pública, se transforma en administrador.

Quiero dejar bien acentuada mi oposición, la más enérgica a semejante sistema, con el cual veo una nueva manifestación de la tendencia hoy dominante a despojar al Presidente de la República de sus atribuciones i a trasladar las funciones ejecutivas al Congreso, causa principal de la postración del principio de Gobierno en el país.

Me parece de una evidencia absoluta que este sistema va a hacer más graves aun las causas de la desorganización.

Dentro del sistema actual, las influencias políticas se ejercen sobre el servicio de los ferrocarriles por vía indirecta, por intermedio del Gobierno, que tiene responsabilidad ante el Congreso.

Aprobada esta reforma, las influencias políticas se ejercitarán directamente sobre los miembros del Consejo de Administración, principalmente sobre aquellos que han sido nombrados por las Cámaras i que contarán con el apoyo de éstas, si se manifiestan complacientes para atender las peticiones de sus miembros.

¿Hai quien ponga en duda que estas influencias se ejercitarán con más intensidad cuando puedan hacerse pesar directamente sobre el Consejo de Administración? A mí me parece indudable.

Si ahora se encuentran facilidades para estos empeños, habiendo un Ministro responsable ante el Congreso, mañana, cuando el Ministro deje de tener responsabilidad, cuando se debilite por eso mismo la fiscalización parlamentaria, esas influencias perturbadoras se manifestarán con mucha mayor fuerza i eficacia. No acepto, pues, el sistema.

Mientras los ferrocarriles sean administrados por el Estado, es al Ejecutivo i no al Congreso a quien debe corresponder la administración; es al Congreso i no al Ejecutivo a quien debe corresponder la fiscalización.

Para que el Senado pueda formar su juicio respecto a lo que puede esperarse del régimen de administracion autónoma aplicada a una empresa industrial del Estado, voi a citarle el ejemplo de los ferrocarriles italianos.

Al acordarse en Italia el rescate de los ferrocarriles explotados ántes de 1905 por empresas particulares, se declaró que la Red del Estado constituiria una administracion autónoma, al abrigo de las influencias gubernativas i parlamentarias.

Al efecto, la lei de 1905, instituyó, dentro del Ministerio de Obras Públicas, un cuerpo independiente, compuesto de un director jeneral i de un consejo de ocho miembros, de los cuales cinco pertenecen a la administracion i tres representan a los simples ciudadanos. Los miembros del Parlamento no pueden formar parte del consejo ni designar a ninguno de sus miembros.

El Ministro puede anular las decisiones i actos de este cuerpo directivo; pero no puede sustituir en él su propia iniciativa exactamente como en el proyecto de los señores Senadores.

Entónces los partidarios de la nacionalizacion dijeron: «Ahora vamos a poner los ferrocarriles al abrigo de la política.» Sin embargo, la lei de 1907, instituyó un comité superior de control, de fiscalizacion, compuesto de seis Senadores i seis Diputados, que tiene relacion con las dos Cámaras legislativas.

Pues bien, va a ver el Senado los resultados de esta administracion autónoma, segun la describe Ives Guyot, con los datos tomados de *L'Economiste*.

La Italia del 28 de mayo referia que el Director Jeneral de los ferrocarriles, Comendador Bianchi, manifestaba la mayor desilucion respecto a la posibilidad de organizar en Italia de una manera seria i definitiva la explotacion de la empresa del Estado.

La direccion de los ferrocarriles quiso mantener la disciplina en el personal de obreros; pero los Diputados se conmovieron i transmitieron su mocion al Ministro del Interior, quien la comunicó al de Obras Públicas, el cual a su vez dijo al Comendador Bianchi que era necesario renunciar a las medidas que habia adoptado.

Naturalmente, viéndose apoyados los obreros redoblaron su indisciplina, la cual se extendió entre los mecánicos i empleados.

Al cabo de un año el Comendador Bianchi comprobaba que las cosas iban de mal en peor. En lugar de tener libertad para atender ante todo al buen servicio, estaba dominado por todos los que tenían un interes opuesto,

con tal que tuviesen alguna influencia en el Parlamento.

Las entradas netas de los ferrocarriles desde 1906 fueron las siguientes:

1900 a 1907, cuarenta i tres millones de liras.

1907 a 1908, treinta i siete millones de liras.

1908 a 1909, veinte millones de liras.

1909 a 1910, treinta i siete millones de liras.

El alza obtenida el último año se debió a artificios de contabilidad que tenían por objeto disimular la situacion real.

Una lei de 1909 descargó a los ferrocarriles de ciertos gastos que, segun el ingeniero i Diputado señor Ancona, importaban veinticuatro millones de liras imputados al presupuesto jeneral.

Tambien se redujo del cuatro por ciento al dos i medio por ciento la reserva que anteriormente se hacia para renovacion del material, lo que importaba una disminucion de diez millones en los gastos. De esta manera los treinta i siete millones de utilidad que figuran en los balances, quedan reducidos en realidad a tres millones.

Entre tanto, las compañías arrendatarias pagaban anualmente al Fisco sesenta i cinco millones de liras, i le habrian pagado ahora ochenta millones.

He aquí algunos hechos que no han sido desmentidos en los debates parlamentarios: locomotoras viejas repintadas han sido compradas como nuevas; se han comprado durmientes de cemento que se rompien al paso de los trenes; durmientes de pino tierno, comprados por centenas de miles, que son objeto de tentativas inútiles para reforzarlos por medio de inyecciones de creosota; se han comprado quince mil kilogramos de goma arábiga, doscientos kilómetros de terciopelo rojo, un millon de abrazaderas de apoyo para subir a los wagones, etc., etc.

Naturalmente, el personal juega un rol importante en el aumento de los gastos. Segun la memoria de 1911 el personal habia aumentado en los últimos seis años de ciento cuatro mil ochocientos treinta i tres empleados a ciento cuarenta i tres mil novecientos veinticinco, i sus sueldos, por término medio, de mil trescientas sesenta liras anuales a mil seiscientas veintidos liras por cabeza. Este solo factor ha aumentado los gastos en treinta i siete millones setecientas mil liras al año.

El coeficiente de explotacion se ha elevado desde 1904 a 1912 de sesenta i ocho por ciento a ochenta i cinco por ciento.

Los ferrocarriles italianos hacen toda clase de favores a los que trasportan, segun las influencias políticas que puedan tener. Se han promulgado setecientas setenta i seis tarifas especiales i mil quinientos nueve artículos de reglamento en provecho de firmas particulares.

Los Diputados i Senadores tienen derecho a transporte gratuito i ademas a dieciocho boletos por año. Hai pases libres de toda especie para funcionarios grandes i pequeños, civiles i militares; otros de color especial están reservados a los diaristas i a las personas que toman este título para viajar gratis.

El Senado ve que los periodistas desempeñan un papel mui importante en los ferrocarriles del Estado.

He aquí, pues, un interesante modelo de administracion autónoma como la que propone el proyecto.

Permítame tambien el Senado leer algunos párrafos de la revisia inglesa *The Engineer* del 29 de agosto último, referente a los ferrocarriles italianos.

Dice así:

«Hemos estudiado el funcionamiento de la enorme máquina que representa los ferrocarriles italianos con el mayor empeño i aprovechándonos de todas las oportunidades que se nos ofrecian. Hemos tratado tambien de independizarnos de todo prejuicio; pero los males de un presupusto derrochador i complaciente que son de esperarse en una empresa fiscal, saltan a la vista.

Vemos en las estaciones i a lo largo de la via una sorprendente cantidad de materiales espuestos a todos los elementos; observamos una cantidad de carros inútiles en los desvíos. Notamos, ademas, el descuido en la conservacion del material de primera clase de pasajeros; observamos las magnificas locomotoras del grupo «690» del Pacífico, que han estado en servicio por poco mas de doce meses i que aun ante los ojos de un lego en la materia representan haber estado corriendo por otros tantos años. Sus partes rodantes demuestran la prseencia de una superabundancia de lubricante i sus cuerpos la falta absoluta de todo cuidado, a pesar de que pocos saben cuidar tan bien una máquina como los italianos, como lo demuestran algunas estaciones eléctricas espléndidamente mantenidas. El hecho del combustible de inferior calidad que se emplea i de la gran cantidad de túneles existentes deberian exigir un mayor i no menor empeño de parte del personal de aseo. El descuido proviene del inescrupuloso, razo-

namiento que induce a la mayoría a considerar la propiedad comun del Estado como la propiedad de nadie. El gravámen recae en último término sobre el contribuyente, a quien se le adormece en la quietud de una buena digestion sirviéndole los delicados manjares de un brillante balance anual de utilidades.

Pero no podemos citar este balance como documento de serio valor comercial. La perspectiva aparece contemplada a traves de los anteojos de color de rosa del político mas bien que con el ojo desnudo del hombre de negocios. El tráfico siempre creciente que prueba el acrecentamiento de la riqueza italiana seria un motivo de satisfaccion para cualquier director de compañía privada; no es tampoco aventurado contar con mayores utilidades para el futuro; pero, por el otro lado, el aumento de ingresos el año pasado fué compensado con el mayor gasto, que está con el primero en la proporcion de un ochenta i tres por ciento. El personal, ademas, no está satisfecho a pesar de la *legge Sachi*, con su consecuente aumento de salarios. Esta medida agregó casi uno i medio millones al debe de la cuenta. Estimamos que se habria hecho mas hincapié en estos hechos desalentadores por el presidente de cualquier ferrocarril industrial i que se habria dado menor importancia a la utilidad líquida de un millon doscientas cuarenta mil libras desde el momento que ciertos ítem de gastos,—que creemos alcanzar este año a un millon cuatrocientas mil libras,—se han transferido desde el ferrocarril a la cuenta de la tesorería por *legge di gracia* de 1909.

Estos son los contratiempos materiales, pero el mal principal, que debe tenerse siempre presente en una empresa de esta naturaleza, es de carácter moral, o sea la formacion de un criterio especial dentro del Estado con intereses i miras necesariamente en oposicion a los de la mayoría de los ciudadanos. Este hecho se pone de relieve en Italia por el procedimiento de parlamentino, o pequeño Parlamento, compuesto de delegados del personal, dividido en cuarenta i seis categorías e instituidos por el *Commendatore Bianchi* como un medio de contacto entre él i su vasta lejion de subordinados. Instituido por el Director Jeneral para discutir puntos relacionados esclusivamente con los intereses de los obreros, ha sido convertido por éstos como un medio no solo para abusar i criticar cuanto hace una administracion singularmente jenerosa, sino tambien para discutir cuestiones técnicas i administrativas del resorte esclusivo de los directores o del Parlamento mismo.

Los delegados, en suma, olvidando que son solamente empleados, parecen considerar que su mandato les confiere el derecho de alterar las leyes del país, i la natural oposicion de las autoridades dió oríjen a una huelga temporal del pequeño parlamento i a mucha habladuría sobre los supuestos «derechos constitucionales» i «los ferrocarriles para los ferrocarriles». Esta tentativa fué seguida por un «deadlock» que para resolverse pondrá en apuros el bien conocido tacto del *Commendatore Bianchi*.

En la experiencia obtenida en los ocho años de funcionamiento de los ferrocarriles italianos como una empresa del Estado, no encontramos pues, nada que pueda inducirnos a alterar nuestra opinion respecto a los males que inevitablemente deben producirse por el hecho de tomar cualquier Gobierno el manejo de una empresa industrial.»

Tengo, todavía, otra razon para oponerme al proyecto.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Como ha llegado la hora i parecé que Su Señoría va a entrar en otro órden de consideraciones, quedará Su Señoría con la palabra para la segunda hora.

Se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Reorganizacion de los ferrocarriles

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

Puede seguir haciendo uso de la palabra el señor Senador por Cautin.

El señor **Salinas**.—Decia, señor Presidente, que me asiste todavía otra razon para oponerme al proyecto.

Vamos a acudir al capital extranjero en demanda de recursos para habilitar los ferrocarriles, a ese mismo capital extranjero que aquí se ha presentado como un peligro para la soberanía nacional i para la libertad de comercio; a ese mismo capital extranjero al cual se desea quitar la administracion de los ferrocarriles particulares que ha establecido en el país.

Es del caso preguntar: obtendremos los siete millones de libras esterlinas que segun lo ha manifestado en la sesion de ayer el honorable Senador por Santiago señor Valdes Vergara son necesarias para reparar sus líneas, renovar el equipo i completar las instalaciones.

Yo me temo que nó. La situacion del mercado mundial es mui delicada, i nunca como ahora se ha mirado con mas atencion a la capacidad i aptitud financiera de los países que solicitan dinero. En tales tales circunstancias mui difícil que los Gobiernos cuyas finanzas se encuentran averiadas, encuentren ocojida en los mercados de crédito.

Un ejemplo de lo que afirmo nos lo ofrece el fracaso del último empréstito lanzado en Lóndres por cuenta del Gobierno del Canadá. Se ha estimado que este país ha incurrido en abuso del crédito; que ha emprendido mas obras públicas de las que le permite su capacidad financiera i que no sabe obtener provecho de la administracion de las líneas férreas del Estado. Por eso no encontró éxito el empréstito en el mercado de Lóndres; a pesar de ser el Canadá una colonia británica. Nosotros nos encontramos en situacion igualmente desfavorable respecto de los dos primeros factores, es decir, uso demasiado frecuente del crédito i exajerados gastos en la construccion de obras públicas; pero en materia de ferrocarriles nos hallamos en condicion mucho peor. El Canadá, si no obtiene utilidades no pierde en la administracion de sus ferrocarriles. En Chile perdemos cantidades mui considerables todos los años i esas pérdidas nos dejan sin cuidado, porque las consideramos gastos de fomento.

Estamos espuestos, todavía, a someter nuestros ferrocarriles a un réjimen autónomo, mas susceptible aun en el estado actual de cosas de ser perturbado por las influencias políticas i parlamentarias.

Considero mui problemático el éxito de un empréstito que se lanzara en el mercado europeo para el servicio de una empresa de ferrocarriles entregada a la administracion del Parlamento.

Creo, por el contrario, que si acordáramos retirar la administracion de nuestras líneas de manos del Estado para confiarlas a una empresa particular que pudiera hacerlas reproductivas, el éxito seria seguro.

Por las consideraciones que dejo espuestas, desearia el nombramiento de una Comision que informara al Senado, despues de un detenido estudio sobre materia tan fundamental para el estado económico i financiero del país.

Pero no quiero ser un turba-fiestas, señor Presidente: noto que el nuevo proyecto encuentra ambiente favorable en el Senado. Si mi indicacion no tuviera fácil acojida, habré de retirarla; porque no deseo molestar a mis honorables colegas.

Me limitaré a dejar testimonio de mi opinión contraria a la administración por el Estado, sea en la forma actual, sea en la forma de autonomía; seguro de que los acontecimientos vendrán a dar la razón a los que hemos sostenido que el mejor medio de solucionar nuestro problema ferroviario es el de entregar nuestras líneas a la explotación por compañías particulares.

Pero si se quiere ensayar otro sistema, procédase en buena hora. Con frecuencia el camino más seguro para el triunfo de las buenas ideas es el ensayo de las que no lo son.

El señor **Balmaceda**.—En la sesión de ayer hube de poner término a mi discurso, no solo por la fatiga de la Cámara, sino también por la circunstancia que quise acceder al deseo manifestado por el honorable señor Valdes Vergara, de hacer uso de la palabra en esa sesión.

Voy a continuar mis observaciones tan brevemente como me sea posible.

Hemos llegado ya a un término en que los espíritus se sienten fatigados de esta discusión y dispuestos a poner fin al debate, resolviendo esta grave cuestión de los ferrocarriles.

Según lo manifesté, con la larga lectura de la discusión habida en 1906 sobre reorganización de los ferrocarriles, el Congreso no tuvo absolutamente el ánimo de innovar en un ápice siquiera las disposiciones de la ley sobre ferrocarriles, y cuando el Ministro del ramo se presentó al Congreso haciendo indicaciones para cambiar los preceptos de esa ley, se levantaron voces de todos los bancos para protestar de ello. Ese fue el origen de los ocho proyectos a que me referí, que tenían por objeto cambiar la organización de los ferrocarriles.

No bastó que la ley se aprobara en la forma estrictamente limitada a modificar la organización del Consejo Directivo. En la siguiente sesión a aquella en que se aprobó el proyecto que se tradujo en ley de febrero de 1907, el señor Cifuentes, una de las personas más respetables de esta Cámara por sus altos conocimientos y su versación en los negocios administrativos de este país, confirmando el alcance de ella, decía lo siguiente en esta Cámara:

«Había pedido la palabra al principio para referirme al proyecto de ley que reforma el servicio de los ferrocarriles; no con el objeto de retardar su despacho o tramitación; nó, absolutamente, creo que ese proyecto de carácter transitorio es aceptable y conveniente, pues se trata de remediar con él males que han llegado a ser intolerables. Léjos de oponerme, desea-

ria que fuera enviado a la otra Cámara sin esperar la aprobación del acta».

De manera que el señor Cifuentes, que comprendía la gravedad de una reforma de la ley, dejaba constancia de su alcance, consultaba solo una medida transitoria, que modificaba la constitución del Consejo Directivo y facultaba al Presidente de la República para reorganizar ese Consejo, dictando las reglas del caso. Léjos de dictarse ese reglamento que debía normalizar las atribuciones de los consejeros y del Director se dictó el memorable decreto de 1.º de abril de 1907, que echó por tierra la ley de 1884.

Recordaba ayer las palabras del actual Ministro de Industria referentes a ese decreto de 1907.

Su Señoría decía, dirigiéndose al Instituto de Ingenieros:

«Apénas se comprende un servicio público de la importancia del de nuestros ferrocarriles, árbitro inapelable de la producción del país entero, sin una ley y un reglamento que fije obligaciones, deslinde responsabilidades, en una palabra, que ponga timón a una nave que marcha sin rumbo desde la promulgación de la ley de 1907.

El proyecto de la Comisión Parlamentaria está tomado de la ley del 84, que es muy sabia en la casi totalidad de sus disposiciones; pero que adolecía de defectos que el tiempo ha puesto de relieve, y que el proyecto remedia.»

Pudo más bien decir el señor Ministro que el rumbo desapareció desde la promulgación del decreto de 1.º de abril de 1907, que abrogó la ley del 84, y no la ley de febrero de 1907, que solo fue destinada a salvar el desorden del Consejo Directivo.

Yo pregunto entonces ¿qué ley nos rige ahora en materia de ferrocarriles? La ley de febrero de 1907 se dictó por dos años; luego, ha caducado. Nos rige pues la ley de 1884, porque no se aceptaron entonces las modificaciones que se quiso introducir en ella y porque, caducada la ley de 1897, se establece el vigor de aquella. Sin embargo, prevalece en el hecho el reglamento de 1.º de abril de 1907, y cuando el señor Ministro trae a la Cámara un proyecto de ley para reformar ese reglamento de 1907 desvía, a mi juicio, la cuestión; pues ese reglamento, no derogado, no tiene valor alguno, y es inconstitucional, y el proyecto se refiere entonces a reformar la ley de 1884.

En realidad no hay más ley que esa; luego vamos a reformar esa ley, que se ha considerado buena para darnos el placer de sustituirla con esta otra, que es casi una copia fiel de aquella ley.

Tras de la aprobacion del proyecto de 1907 se proponia un gasto de catorce i medio millones de pesos en materiales i equipo, i ese gasto se tradujo mas tarde en otro de ochenta i siete millones de pesos, que se gastaron sin conocimiento del Gobierno i sin autorizacion legislativa; hoi se nos propone un gasto de cinco millones de libras que, segun lo acaba de espresar el señor Senador por Cautin, puede subir a mas de siete millones de libras esterlinas. ¡Siete millones de libras esterlinas para un pais en constante déficit; para un pais que ha elevado su deuda pública a mas de mil doscientos millones de pesos; que no tiene los medios para hacer sus gastos ordinarios; para un pais que necesita estar aumentando dia por dia el sueldo de sus empleados; para un pais que, con los empréstitos autorizados habrá comprometido ya todas sus entradas del salitre en el servicio de su deuda esterna i los gastos ordinarios del pais en el extranjero.

No sé, señor Presidente, si me equivoco, pero me parece que con este sistema complaciente a que nos dejamos arrastrar muchas veces por la benevolencia o el aprecio hácia los que en el Gobierno representan a los partidos políticos, vamos marchando directamente al abismo.

Repito: la lei de 1884 subsiste, es la única vijente, i es la que, a mi juicio, no necesita ser reformada.

Los defectos que se imputaban a esa lei cuando se pedia su reforma no eran defectos de la lei sino de los hombres por las desinteligencias entre el Director Jeneral i los jefes de seccion; defectos de los hombres, nó de la lei.

Siendo esto así, yo considero de mi deber proponer un proyecto de lei con el objeto de establecer que la lei que rige los ferrocarriles del Estado es la de 1884, ya que ésta ha sido abregada de hecho i no me opondria a algunas modificaciones que se han proyectado, sin embargo de considerarlas materia de los reglamentos que puede dictar el Presidente de la República.

Habia pensado, con motivo del desbarajuste introducido en la administracion de los ferrocarriles, dar lectura a la nota del ex-Ministro señor Urréjola, que tengo sobre mi mesa, en la cual protestaba de los encargos que sin autorizacion del Gobierno ni del Congreso se habian hecho por cincuenta i tantos millones de pesos en materiales. Esa comunicacion, que honra a nuestro honorable colega, por la enerjía que desplegó procurando contener el despilfarro de los dineros nacionales, no dió resultados: una crisis ministerial arrojó del puesto a Su Señoría. Pero habré de entre-

garla a la redaccion para que se inserte en el *Boletin de Sesiones*.

Esa nota dice como sigue:

«Santiago, 12 de octubre de 1907.—Se ha recibido en este Ministerio el oficio de usted número 254, de fecha 8 del presente, en el cual acompaña un cuadro en el que se detalla el equipo contratado hasta la fecha i el que se contratará en el resto del año en propuestas públicas.

De dicho cuadro se desprende que en conformidad a la autorizacion concedida por nota de mi antecesor, número 504, de 3 de mayo último, usted ha contratado directamente cuarenta locomotoras, sesenta coches de primera clase, diez carros de equipajes i correo i trescientos carros cajon de acero de veinte toneladas, con un valor de cuatro millones setecientos trece mil setecientos sesenta pesos oro de dieciocho peniques, i va a contratar cinco coches de primera clase, con un valor aproximado de ciento veinticinco mil pesos oro de dieciocho peniques.

Del mismo modo aparece que usted ha contratado con la Sociedad Franco-Belga, Usines de Braine, Hiame-Saint Pierre i con la casa Beaumé i Marpent, con fecha 23 de setiembre i octubre 4, i previa peticion de propuestas públicas, setecientos carros de acero de veinte toneladas cada uno, con un costo de tres millones trescientos veintiseis mil novecientos treinta i cuatro pesos oro de dieciocho peniques, sin que para ello esté autorizada esa Direccion Jeneral ni por lei, ni por el reglamento de los ferrocarriles, ni por decreto supremo, ni siquiera por nota de este Ministerio, i excediendo este gasto a la suma de cuatro millones de pesos moneda corriente, que para obras nuevas i equipo consulta el proyecto de presupuestos para el año próximo.

Aparece, ademas, que ha ordenado publicar avisos pidiendo propuestas públicas para la adquisicion de sesenta locomotoras, treinta coches de tercera clase i diez carros de equipaje, en un valor aproximado de tres millones doscientos mil pesos oro de dieciocho peniques, sin autorizacion del Congreso, ni del Gobierno que responde ante él, i—lo que es mas grave—sin que haya fondos consultados para este gasto, ni aun en el proyecto de presupuestos para 1908, contándose solo con que el Congreso aprobará la indicacion que por oficio número 227, de 17 de setiembre próximo pasado, se ha pedido al infrascrito que haga en la Comision Mista de Presupuestos para consultar la suma de doce millones de pesos, destinados a la adquisicion de material rodante.

En vista de estos actos, que significan un desconocimiento de las atribuciones de esa Direccion i de las que al Gobierno incumben, i de la grave situacion que acarrearía al Estado el no disponer oportunamente de los fondos necesarios para atender a los compromisos indicados, sírvase usted manifestar a los contratistas de los setecientos carros contratados para esa Empresa que la aceptacion de sus propuestas no tiene valor alguno mientras no se obtengan por esa Direccion las autorizaciones correspondientes i se tramita en forma legal la aceptacion de estos contratos.

Al mismo tiempo sírvase usted solicitar la autorizacion necesaria, en conformidad al artículo 15, número 5 de la lei de 4 de enero de 1884, para la adquisicion de propuestas públicas de las sesenta locomotoras, treinta coches i diez carros a que se ha hecho referencia, i ordenar, entre tanto, que se retiren del *Diario Oficial* los avisos respectivos.

Dios guarde a Ud.— *Gonzalo Urrejola*.—
Al Director de los Ferrocarriles del Estado.

— — —
He ahí las consecuencias del memorable decreto.

Buscando ahora una solucion práctica al desgobierno de los ferrocarriles, manifestaba lo ocurrido a propósito de las propuestas que se pidieron para la electrificacion de la primera seccion. Hice una esposicion de la manera como se habian solicitado i presentado esas propuestas, i recordé cómo, desechadas por el Ministro de entónces, estamos todavía aguardando la solucion de este importante problema.

La necesidad de electrificar esa línea no puede ponerse en duda si se consideran los gastos i el desórden reinante i, mas todavía, si nos fijamos en la imposibilidad de que pueda hacerse un tráfico regular por esa línea en sus condiciones actuales i futuras de traccion.

Sábese que, realizando la electrificacion, no solo habria una economía notable i un sobrante de carros i materiales, sino que serian talvez inútiles muchos de los preceptos que se quiere introducir en la lei. ¿Cuánto podria ser ahorrado en equipo con la electrificacion?

Seria ocioso detenerme a comprobar el estado de completa saturacion de la via en la primera seccion. Recordaré, sin embargo, ciertos datos, algunos de los cuales han sido talvez aducidos en esta Cámara.

El consumo anual de carbon llega a ciento cuarenta mil toneladas i de ellas son catorce mil en la primera seccion. Ese número de carros, a razon de veinte por tren, significa setecientos trenes, repartidos en las diversas secciones.

Esto equivale a un tren diario recorriendo la línea de extremo a extremo i manifiesta por sí solo la enorme economía que habria en el solo ramo del transporte de carbon.

En 1908 la carga de salida ascendió, segun la estadística, a un millon doscientas mil toneladas i la de entrada a un millon setenta i cinco mil, que hacen un total de trescientos treinta i tres millones cuatrocientas doce mil toneladas. La tonelada de carga recorre cosa de ciento cuarenta i seis kilómetros, lo que significa que la carga proviene de los extremos i recorre la mayor estension. Así se explica que se haya llamado a Valparaiso el gran embudo de seis provincias de Chile; i que, con tal tráfico, se haya ya completado la saturacion de esta línea, haciendo imposible aumentar el número de trenes.

En 1909 corrieron cincuenta i ocho trenes diarios de pasajeros i cuarenta i dos de carga, o sea un total de cien trenes, recorriendo ocho mil ochocientos noventa i dos kilómetros en una línea de ciento cincuenta i cinco kilómetros de estension. I es de advertir que con ese inmenso tráfico, que talvez no tiene paralelo en otro pais, existe una seccion, la de Llai-Llai, donde hai que poner hasta cuatro máquinas en un recorrido de veintidos kilómetros, siendo la velocidad de los trenes de solo veinte kilómetros por hora, lo que supone un gasto enorme solo en carbon en ese difícil trayecto cuyo largo virtual es de cien kilómetros. La gran estension sin acceso de Batuco adelante es otro de los inconvenientes que imposibilitan un mayor tráfico.

Las ventajas de la electrificacion son bien considerables. Yo me asombro de las vacilaciones sufridas en la consideracion i rechazo de las propuestas que se presentaron cumpliendo las condiciones i fijadas por el mismo Gobierno. Esas propuestas tuvieron un informe favorable. La Compañía favorecida en las propuestas, la Westing House ofrecia tomar a su cargo la electrificacion en las siguientes condiciones:

Invertiria un capital de treinta i cuatro millones de pesos oro de dieciocho peniques en la electrificacion, i haria el servicio de toda la línea i ramales, alumbrado de estaciones i maestranzas, construccion i mantenimiento de éstas, durante diez o doce años a su costa i mediante un pago de seis millones cuatrocientos mil pesos oro de dieciocho peniques, suma que representa solo el valor de la traccion en la primera seccion durante el año de 1908.

Al fin de ese tiempo, el Estado tomaria de su cuenta la traccion de todo su material eléc-

trico de valor de quince millones quinientos setenta i dos mil pesos, sus maestranzas eléctricas, etc., sin costo alguno.

En el segundo período, la Compañía suministraría la energía eléctrica mediante el abono de tres i siete décimos de centavos oro el kilowatt hora, hasta el término de treinta i cinco o treinta i siete años, en que el Estado quedaria dueño de todas las instalaciones de energía eléctrica, i termo-eléctricas, cuyo valor de costo se estima en quince i medio millones oro i cuyo valor comercial excederia de veinte millones oro de dieciocho peniques. Es posible que este arriendo de energía impusiera mas tarde al Estado un desembolso menor, no obstante el aumento del tonelaje i pasaje ros, que el que tendria en el primer período.

En la actualidad sirven en la primera seccion ciento cincuenta máquinas, de las cuales solo el cincuenta i siete por ciento están en buen estado, el veinticinco por ciento en regular estado, i el resto en malo o casi inútil. Estas máquinas, casi todas de ochenta toneladas, son el peor material adquirido, pues, su sistema, de dos o tres pares de ruedas de arrastre i con ruedas portadoras que disminuyan su propio peso, pierden su efecto útil. Empleándose dos, tres i hasta cuatro en la traccion de los trenes de subida en el Tabon, pierden aun una parte de su fuerza por el rozamiento, sin que disminuya el consumo de carbon. que hacen.

Con la electrificación se haria correctamente el servicio con sesenta máquinas de sesenta i seis toneladas, que solo requeririan rieles de treinta i cinco kilos de peso por metro lineal, en vez de los de cuarenta i cinco kilos que hoy requieren las grandes máquinas de ochenta toneladas que destruyen la via i los puentes.

Las máquinas actuales no pueden arrastrar trenes de un peso mayor de ciento ochenta toneladas: en cambio, con la electrificación, las locomotoras eléctricas podrian arrastrar trenes de trescientas cincuenta toneladas.

La rapidez del tráfico permitiria entonces aumentar el número de trenes, de manera que desaparecería la saturacion de la línea que existe actualmente, i seguramente, durante muchos años, no habria necesidad de hacer grandes innovaciones.

Segun la estadística de 1909, en ese año corrieron diariamente cincuenta i ocho trenes de pasajeros i cuarenta i dos de carga, o sea un total de cien trenes, que recorrieron ocho mil ochocientos noventa i dos kilómetros. Electrificada la via, podrian correr diariamente noventa i seis trenes de pasajeros i ochenta

i ocho de carga, o sea un total de ciento ochenta i cuatro trenes que recorrerian diecisiete mil seiscientos veintiseis kilómetros, es decir, mas del doble de lo que recorren actualmente.

Otras de las ventajas de la electrificación seria la de dejar desocupadas ciento cincuenta locomotoras, con un valor total de diez millones de pesos oro de dieciocho peniques; locomotoras que podrian pasar a prestar servicios en las demas secciones. Además, la electrificación permitiria a la Empresa disponer de la gran cantidad de carros que se emplea para el transporte de las catorce mil toneladas de carbon que consume la primera seccion, circunstancia que contribuiria a disminuir tambien la necesidad de adquirir mas equipo.

De la suma de cinco millones de libras que solicita la Direccion de los ferrocarriles, se destina cierta cantidad a la reparacion de puentes. De esta suma podria economizarse una parte considerable, por cuanto las locomotoras eléctricas que harian el servicio en la primera seccion, no exceden su peso del calculado a la resistencia de los puentes i tienen un poder de arrastre doble al de las máquinas a vapor, no obstante su peso de solo sesenta i seis toneladas, contra el de ochenta i mas de las máquinas a vapor.

Igual observacion puede hacerse en lo que respecta a los rieles, alcantarillas i demas obras de arte que tienen que soportar las grandes presiones i friccion del material pesado.

El plan de reorganizacion consulta fondos para la renovacion del material de las maestranzas. La Empresa o las personas que se hicieran cargo de la electrificación se obligarian a construir por su cuenta todas las instalaciones necesarias para reparar las locomotoras i el equipo durante el período del contrato.

La electrificación permitiria suprimir las carboneras, para cuyo ensanche se consulta una suma considerable en el plan de reorganizacion; de manera que la Empresa podria destinar los terrenos que ocupa con ese objeto al ensanche de las estaciones.

La realizacion de esta obra no haria necesario aumentar el número de desvíos en las estaciones, a fin de facilitar el cruzamiento de trenes, por cuanto siendo éstos, mediante la traccion eléctrica, de mayor tonelaje i mas rápidos, no harian necesaria la construccion.

El ahorro que para el Estado representaria la traccion eléctrica en los treinta i siete años de vijencia del contrato subiria, segun los estudios i cálculos hechos, de la suma de trescientos ochenta i ocho millones de pesos oro;

aun con la base del tráfico actual de pasajeros i carga las ventajas serian mui grandes.

¿Cómo, entónces, no resolver la inmediata electrificación?

Hace algun tiempo uno de los diarios de Santiago hizo reportear al señor Ministro, a fin de conocer su opinion sobre este problema de la electrificación de esta primera sección de los ferrocarriles. Yo voi a dar lectura a las palabras que Su Señoría espresó en esa ocasion, porque las considero dignas de ser repetidas con aplauso.

—¿Qué nos puede decir el señor Ministro sobre la electrificación de los ferrocarriles?

—Que me he puesto a estudiar este asunto con el interes que merece, i por los antecedentes i documentos que he comprobado, creo que se trata de una medida en extremo conveniente i benéfica para la Empresa de los ferrocarriles.

Pueden ustedes decir en su diario que el proyecto respectivo será incluido en la convocatoria para las sesiones extraordinarias i que el Ministro de Industria pondrá todo empeño en que sea despachado.

Creo que se trata de la solución del problema ferrocarrilero, en su doble aspecto de la dotación de equipo i de la oportuna i rápida movilización de la carga, que cada día va en aumento.

A lo primero se provee con la enorme cantidad de locomotoras i carros que quedarán disponibles para las secciones de vapor, cuando se traiga el equipo necesario para la sección electrificada.

A lo segundo, con el poder de arrastre que en una vía electrificada es mucho mayor que en una vía a vapor.

—¿El señor Ministro conocia las objeciones que se han hecho al asunto?

—Por supuesto, yo mismo he tenido mis dudas. Pero estudiando a fondo los antecedentes, las objeciones desaparecen.

Se ha objetado, por ejemplo, que las empresas pretenden comprar ellas mismas los elementos de electrificación, locomotoras, alambres, etc., cuando podia hacerlo el Estado. Pero esas compras son hechas a los mismos precios ya establecidos i conocidos, mas los gastos de transporte i desembarque, de modo que seria exactamente lo mismo que si los hiciera la Empresa fiscal o el Gobierno.

El señor Ibáñez se manifestó partidario de pedir nuevas propuestas. Pero esto, bueno i conveniente, como principio jeneral de Gobierno, no es admisible en el caso presente.

En efecto, ¿qué se ha pedido a las casas proponentes?

No se les ha pedido solamente propuestas, sino tambien estudios i especificaciones.

¿Seria correcto, seria serio, seria propio de un Gobierno que se respeta, decirles a esos proponentes que han gastado centenares de miles de pesos, el Gobierno ya no os necesita porque va a pedir nuevas propuestas?

Se les compran sus estudios. Pero entónces, ¿qué se ganaria con la petición de nuevas propuestas?

Como principio jeneral, lo correcto es que el Gobierno haga practicar, primero, por su cuenta, los estudios del caso i despues pida las propuestas con arreglo a ellos. No hai nada comprometido.

Pero el caso actual es distinto. Al pedir el Gobierno a las casas constructoras que hicieran ellas los estudios i le dieran precios, han adquirido éstas un derecho de que no es posible desentenderse. Un Gobierno serio, que se respeta i que goza de buen nombre, no puede lanzar a la calle a empresas respetables que se han presentado con toda buena fe.

—De modo que el señor Ministro es partidario de la electrificación...

—Porque estoi convencido de las enormes economías que el sistema significa para el Erario i de las ventajas de todo jénero para la Empresa de los ferrocarriles.»

Yo me he inspirado en estas palabras del señor Ministro, i basándome en ellas mismas, llego a la conclusion de que es menester solucionar el problema de los ferrocarriles del Estado, i para solucionarlo es menester hacer la electrificación, i en consecuencia propongo a la Cámara el siguiente proyecto de lei:

«Artículo único.—Facúltase al Presidente de la República para contratar la electrificación de la primera sección de los ferrocarriles del Estado, en conformidad al informe evacuado en diciembre de 1911 por la Comision de peritos nombrada por el Ministerio de Industria, señores Huet, Salazar, Mackerlie i Valdes Ortúzar.»

En cuanto a la reforma de la lei de ferrocarriles, me permito proponer el siguiente proyecto de lei:

«La administracion de los ferrocarriles del Estado continuará rijiéndose por la lei de 4 de enero de 1884.»

El señor **Búlnes**.—Noto que la Cámara está ya mui fatigada con el largo debate que ha habido sobre el proyecto en discusion, i que cada uno de los señores Senadores tiene su opinion formada sobre esta materia. Para corresponder al deseo de todos mis honorables colegas hablaré lo ménos posible, i lo haré en términos tan breves, que en realidad

no voi a hacer otra cosa que fundar mi voto. I lo hago porque habiendo tomado parte considerable en el debate, no me parece natural que despues de haberse presentado un proyecto como el elaborado por una Comision de Senadores, que es el que está en discusion, no espresé, por mi parte, las razones que me mueven a darle voto favorable.

Votaré este proyecto porque veo en él un esfuerzo de buena voluntad de parte de mis honorables colegas para llegar a un acuerdo entre las distintas tendencias, i porque deja completamente a salvo el principio fundamental que yo he sostenido de que los ferrocarriles no deben salir de mano del Estado para caer en poder de particulares, de que no debe sustituirse el interes particular al interes público en un ramo que afecta tan hondamente al comercio, la industria i la agricultura del pais.

El proyecto deja este principio incólume i el arrendamiento completamente abandonado, i por eso lo voto.

En este proyecto se abandona esta idea, por cuanto el Consejo que se crea va a administrar los ferrocarriles para el Estado i no para sí; de manera que eliminado este punto fundamental, que para mí ha sido el aspecto principal de la cuestion, el resto del proyecto no me merece observacion.

Las razones que acabo de oír al honorable Senador por Cautin para rechazar este proyecto no me hacen fuerza alguna. Una de ellas es la de su constitucionalidad o inconstitucionalidad. Cuando en sesion anterior Su Señoría habló sobre esta misma materia dividió los servicios públicos en administrativos e industriales, considerando como de este carácter al servicio de ferrocarriles i de aquél a los demas servicios públicos. De manera que no se priva al Presidente de la República de una de sus facultades administrativas al sustraer este servicio de una esfera de accion, por cuanto se trata de un servicio de carácter industrial, i el Congreso puede, dentro de sus facultades constitucionales, determinar que sea administrado en la forma en que lo propone el proyecto en debate. Si a juicio de Su Señoría es constitucional quitar por completo al Presidente de la República la administracion de un servicio, mucho mas lo será el dejarle una parte considerable de esa administracion.

En seguida quiero rectificar la afirmacion que ha hecho el honorable Senador, relativa a que en el Consejo que se trata de crear, el Presidente de la República tendria solo tres votos i el Congreso cuatro. Esto no es efec-

tivo, por cuanto el Presidente de la República estará representado allí por el Ministro de Industria, el Director Jeneral i dos consejeros nombrados por él, de modo que quedará en igualdad de condiciones respecto del Congreso.

La discusion habida deja en claro ciertos hechos que el Consejo que se nombre deberá tomar en cuenta. En primer lugar ha quedado en claro que los ferrocarriles del Estado están imperfectamente construidos, i no se esplica de otra manera que cuesten tan poco en relacion con lo que cuestan los demas ferrocarriles del mundo. En seguida ha quedado en claro tambien que no es posible mantener las tarifas diferenciales en la forma de caridad en que se aplican actualmente, i que es menester reformarlas, de manera que se pague lo que realmente vale el transporte de las mercaderías o productos, sobre todo en la seccion Santiago-Valparaiso, donde la explotacion es mas cara.

La observacion hecha por el honorable Senador relativa a los ferrocarriles italianos me hace tambien poca fuerza, porque en cada pais cada caso particular tiene sus características, que miéntras no sean conocidas no se pueden estimar para hacer entre ellas un comparacion acertada. I si fuera efectivo lo que ha espresado Su Señoría respecto de los ferrocarriles italianos, Su Señoría habria sido injusto, porque en lugar de hacer un cargo a los ferrocarriles chilenos habria debido Su Señoría hacer el elogio de ellos, pues si se compara la administracion de éstos con la de aquéllos, tendria que reconocerse que la primera es mui buena, que es magnífica.

Termino, pues, declarando que votaré favorablemente el proyecto, i doi las gracias a los honorables Senadores que al elaborarlo se han inspirado en un alto sentimiento de patriotismo, no buscando cada uno el triunfo de sus ideas, sino una solucion de equidad i de justicia, sobre todo abandonando el arrendamiento, que seria una calamidad nacional.

El señor **Zañartu** (Ministro de Ferrocarriles).—En la esperanza de que hoi quede aprobado en jeneral el proyecto voi a permitirme pedir que se prorogue la sesion hasta las seis i media.

Seré lo mas breve posible en mis observaciones, como lo fui en sesiones pasadas en que teniendo mucho que decir sobre este proyecto, en obsequio a no retardar su despacho me limité a lo mas importante de mis observaciones.

El señor Senador por Cautin ha recordado que en sesiones pasadas, yo habia aceptado

una Comision especial para que estudiara otro proyecto de reorganizacion de los ferrocarriles, i que miéntras tanto se dieran a la Empresa los fondos necesarios, autorizando tambien al Presidente de la República para aumentar los sueldos de algunos de los empleados de esa Empresa. Es efectivo que acepté esas insinuaciones; pero al terminar aquella sesion se manifestó por algunos señores Senadores que, dada la forma en que estaba organizada hoy la Empresa, no era posible aprobar un proyecto de subsidios, i de esas palabras nacieron algunas reuniones que se celebraron en el Ministerio para estudiar un proyecto en que se conciliaran las diferentes opiniones vertidas en la Cámara i cuyo resultado es el actual proyecto en debate, que patrocino con entusiasmo, pues viene a mejorar el de la Cámara de Diputados.

Es verdad que en él no se han consultado todas las ideas i opiniones que he vertido en el Senado, pero me he desistido de ellas en obsequio a poderosas razones que se han hecho valer i porque comprendo que no es posible que la empresa continúe en la forma actual.

En esta situacion del debate, la Comision propuesta por el honorable Senador por Cautin vendria a debilitar este mecanismo que es aceptado por la mayoría del Senado. Si al aprobar esta lei se nombra a la vez una Comision para que estudie nuevas soluciones para el caso de que esta lei fracase, ello significaria desconfianza de sus resultados i como yo tengo fe en ella pido al honorable Senador de Cautin que retire su indicacion.

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

El señor **Salinas**.—Como habia manifestado que si mi indicacion encontraba oposicion la retiraria, en consecuencia, la retiro i me limitaré a votar en contra.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Queda retirada la indicacion del señor Salinas.

Se van a votar las indicaciones formuladas.

Corresponde votar en jeneral el proyecto presentado por la Comision con las modificaciones propuestas.

La Mesa entiende que el honorable Senador de Santiago, señor Valdes Vergara al presentar su segundo proyecto ha retirado el primero; de manera que hai en votacion en primer lugar el proyecto presentado sobre reorganizacion de los ferrocarriles i los enmiendos presentados a la sesion de ayer por el honorable Senador de Santiago que se discutirán conjuntamente con el proyecto en la discusion particular.

Hai tambien un proyecto de acuerdo del honorable Senador de Curicó.

El señor **Balmaceda**.—Nuestro Reglamento establecê que deben votarse primeramente las indicaciones mas comprensivas i siendo mas comprensiva que ninguna otra la que he tenido el honor de formular, debe, a mi juicio, votarse primero.

No tengo gran interes en el órden que deba efectuarse la votacion, porque sé que mi indicacion no será aceptada ya que la mayoría de los señores Senadores están por el proyecto de transacion que se ha presentado, de manera que no tengo inconveniente para que se vote primero dicho proyecto. Por otra parte, quiero solamente llamar la atencion de la Mesa sobre el particular.

El señor **Reyes**.—Entiendo que servirá de base para la discusion el proyecto presentado por la Comision del Senado.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Sí, señor Senador.

En votacion el proyecto.

Si no se pide votacion, se dará por aprobado en jeneral.

Aprobado.

Se va a votar la indicacion del honorable Senador por Ñuble.

El señor **Búlnes**.—Pero esa indicacion es contraria a la que acaba de aprobarse.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Como esa indicacion ha sido formulada, será necesario votarla, salvo que fuera retirada por su autor.

El señor **Balmaceda**.—Ya no tiene objeto votarla, pero por eso decia que debia votarse primero, en conformidad a lo que dispone nuestro Reglamento.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Me permito manifestar al honorable Senador que no existe en nuestro Reglamento esa disposicion. La Mesa elije a su criterio el órden de la votacion i, por lo jeneral, pone primero en votacion lo mas comprensivo, pero, repito, no hai artículo alguno en nuestro Reglamento que así lo disponga.

En votacion el proyecto de acuerdo presentado por el honorable Senador de Curicó.

El señor Secretario le da lectura.

El señor **Reyes**.—¿Es decir que ese estudio debe hacerse una vez aprobada la lei?

El señor **Aldunate** (Presidente).—Sí, señor Senador.

El señor **Balmaceda**.—Esto es, señor Presidente, la confirmacion de lo que yo decia en 1906. Entónces se presentó el señor Cifuentes, despues de aprobado el proyecto en jeneral, proponiendo un proyecto de lei para que

se estudiara el arrendamiento de los ferrocarriles i despues de un largo discurso, lo mismo que el que nos ha pronunciado el honorable señor Valdes Vergara, se acordó autorizar al Presidente de la República para que estudiara esta cuestion que se ha estudiado bastante i que se continuará estudiando.

El señor **Búrgos**.—Yo creo que despues de aprobado en jeneral el proyecto con las modificaciones propuestas por la Comision no cabe ninguna proposicion; de manera que no comprendo qué es lo que vamos a votar.

El señor **Secretario**.—El proyecto de acuerdo presentado por el señor Lazcano.

El señor **Claro Solar**.—Si me permite, señor Presidente, voi a fundar mi voto ya que lo han hecho otros honorables colegas.

Me abstendré de votar este proyecto en el cual se pide al Gobierno que estudie la conveniencia de arrendar los ferrocarriles o entregarlos en administracion a una Compañía nacional o extranjera porque esto materialmente manifiesta la poca confianza que tiene el Honorable Senado en el resultado que puede dar la lei de reforma del servicio que se ha estudiado i meditado bastante i en la cual, como manifestaba el señor Ministro, se han hecho transacciones de todas las ideas porque es necesario en estos proyectos que cada cual sacrifique parte de sus opiniones.

El señor **Balmaceda**.—Yo voi a votar por la afirmativa el proyecto de acuerdo del señor Lazcano no porque sea partidario del arrendamiento de los ferrocarriles sino porque quiero ser consecuente con el voto que en 1906 di precisamente a una indicacion idéntica formulada por el honorable señor Cifuentes.

El señor **Valderrama**.—Este proyecto de

acuerdo, señor Presidente, fué presentado ántes o despues de la transaccion?

El señor **Secretario**.—Fué presentado en la sesion de 24 de noviembre, honorable Senador.

El señor **Valderrama**.—¿I no lo habrá retirado el honorable señor Lazcano en vista de las circunstancias posteriores?

El señor **Aldunate** (Presidente).—No sabemos el pensamiento de su autor. Parte de las ideas consideradas en este proyecto lo han sido en el ya aprobado i parte nó.

De manera que no sabiendo lo que piensa su autor tendríamos que ponerlo en votacion, salvo que la Cámara acuerde dejarlo para otra sesion.

El señor **Valderrama**.—Ese creo que seria el mejor procedimiento.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Así se hará.

El señor Balmaceda ha presentado un proyecto de lei sobre electrificacion de los ferrocarriles, el cual quedará para segunda lectura. Queda terminada la discusion jeneral.

Si no hai inconveniente, se puede pasar a la discusion particular en la sesion de hoi.

El señor **Urrejola**.—¿No está destinada la prórroga a solicitudes particulares?

El señor **Aldunate** (Presidente).—Sí, señor Senador.

Se levanta la sesion pública para constituir la Sala en sesion secreta.

Se levantó la sesion

Por la primera hora,
GABRIEL D. ELZO.

Por la segunda hora,
ANTONIO ORREGO BARROS.