

# Sesion 43.<sup>a</sup> extraordinaria en 18 de diciembre de 1911

PRESIDENCIA DEL SEÑOR MATTE PÉREZ

## Sumario

Acta de la sesion anterior.—Cuenta.—Se elije Mesa Directiva.—Observaciones del señor Subercaseaux sobre el monto de la deuda pública, i mocion que propone, destinada a su amortizacion extraordinaria.—A indicacion del señor Zañartu se acuerda considerar en la segunda hora de la presente sesion el proyecto que concede una suma para adquisicion de equipo de los ferrocarriles.—Observaciones del señor Lazcano sobre la conveniencia de reducir el excesivo número de empleados de los ferrocarriles i respuesta del señor Zañartu (Ministro de Obras Públicas).—El señor Walker Martínez llama la atencion del Ministro de Obras Públicas a la necesidad de tomar algunas medidas que faciliten el tráfico en la estacion de Ñuñoa de los ferrocarriles.—El señor Subercaseaux hace algunas observaciones sobre la cuantía de los derechos de internacion que pagan los automóviles.—El señor Walker Martínez hace notar algunas irregularidades que se observan en la tarifa de avalúos de aduana.—Se aprueba el proyecto que fija las fuerzas de mar i tierra para 1912.—Se elijen los consejeros de la Caja Hipotecaria que corresponde nombrar al Senado.—Se suspende la sesion.—A segunda hora se pone en discusion el proyecto que autoriza la inversion de una suma en equipo para los ferrocarriles i es aprobado despues de diversas observaciones de los señores Silva Ureta, Urrejola, Walker Martínez i Zañartu (Ministro de Obras Públicas).—Se levanta la sesion.

## Asistencia

*Asistieron los señores:*

Aldunate S. Carlos	Sánchez Masenli D.
Besa Arturo	Sanfuentes Juan Luis
Castellon Juan	Silva Ureta Ignacio
Cifuentes Abdon	Subercaseaux Ramon
Charme Eduardo	Tocornal José
Devoto A. Luis	Urrejola Gonzalo
Eyzaguirre Javier	Valdes Valdes Ismael
Fábres José Francisco	Villegas Enrique
Figueroa Joaquin	Walker Martínez J.
Infante Pastor	i los señores Ministros
Lazcano Fernando	de Guerra i Marina e
Mackenna Juan E.	Industria i Obras Públicas.
Rio del Arturo	
Rivera Guillermo	

## Acta

*Se leyó i fué aprobada la siguiente:*

«SESION 42.<sup>a</sup> EXTRAORDINARIA EN 13 DE DICIEMBRE DE 1911

Asistieron los señores: Matte Pérez, Aldunate, Besa, Charme, Devoto A., Eyzaguirre, Fábres, Figueroa, Hübner, Lazcano, Mackenna, Rio del, Rivera, Sánchez, Sanfuentes, Tocornal, Urrejola, Valdes Valdes, Vergara, Villegas i Walker Martínez, i los señores Ministros de Hacienda i de Guerra i Marina. Aprobada el acta de la sesion anterior, se dió cuenta de los siguientes negocios:

## Oficios

Uno de la Cámara de Diputados con que remite aprobado un proyecto de lei sobre autorizacion al Presidente de la República para que de los fondos destinados a la construccion de un acorazado por la lei núm. 2,319, de 6 de julio de 1910, anticipo e invierta la suma de un millon de libras esterlinas en satisfacer las necesidades del Ejército; debiendo reembolsarse esta suma para efectuar los pagos que con ella debian hacerse, con igual cantidad del producto del empréstito que para gastos del Ejército autoriza la lei núm. 2,567 de 21 de octubre de 1911.

Quedó para segunda lectura.

Otro del señor Director de la Caja de Crédito Hipotecario, en que comunica que el 31 del presente termina el período de cuatro años por el cual el Honorable Senado nombró consejero propietario de dicha Caja al señor don Fernando Lazcano i consejero suplente al señor don José Tocornal i que en virtud de lo dispuesto en el artículo 26 de la lei de 29 de agosto de 1855, corresponde elegir para el período que principia el 1.º de enero de 1912, un consejero propietario i otro suplente; para cuyo efecto i con arreglo a lo que dispone el inciso segundo del artículo citado, remite una lista de los deudores a la Caja que pagan mayor cantidad por dividendos i que tienen residencias permanentes en Santiago, previniendo que, segun la misma disposicion, solo es necesario que uno de los consejeros que se nombre sea deudor a la Caja.

Se adoptó la resolucion que espresa el acta i se mandó archivar el oficio.

## Informes

Tres de la Comision de Guerra i Marina:

En el primero se propone desechar un proyecto de lei remitido por la Cámara de Diputados en 14 de junio de 1898, sobre aumento de los sueldos de la jente de mar a servicio de la Armada, por estar este aumento consultado en el proyecto de lei jeneral que reforma los sueldos del Ejército i de la Marina, presentado últimamente por el Ejecutivo.

Quedó para tabla.

Los otros dos recaidos en las siguientes solicitudes de gracia:

En la de don Julio Poisson, presentada el 19 de julio de 1911, pidiendo un abono de tiempo; i

En la de doña Beatriz Mujica Muñoz, nieta del capitán servidor de la Independencia, don José Tomas Mujica, sobre pension de gracia.

Pasaron a la Comision revisora de peticiones. Tres de la Comision revisora de peticiones, recaidos:

Uno en el proyecto de lei propuesto en la mocion del señor Senador don Joaquin Walker Martínez, presentada el 6 de diciembre del año en curso, en que propone otorgar, por gracia, a doña Elvira Ortázar Montt, una pension mensual vitalicia de ciento cincuenta pesos.

Otro en el proyecto de lei propuesto en la mocion de los señores Senadores don Arturo Besa i don Gonzalo Urrejola, presentada el 10 de julio último, sobre pension de gracia a la viuda e hijas solteras del ex-Ministro jubilado de la Corte Suprema, don Andres Sanhueza; i

El tercero en la solicitud de don Arturo Contador, teniente retirado de Ejército, presentada el 7 de setiembre próximo pasado, pidiendo un abono de tiempo i el derecho a percibir la pension de retiro correspondiente al empleo de capitán.

Quedaron para tabla

## Solicitudes

Una de doña Ana i doña Luisa Salamanca, hijas lejitimas del capitán de fragata de la Armada, don Domingo Salamanca, en que piden se les conceda el derecho a gozar del aumento de la pension de montepío otorgado a su señora madre, doña Isabel Walsch, viuda de Salamanca, que ha perdido su derecho por haber cesado en su estado de viudez.

Otra de doña Carmen Martínez, viuda de Salinas, en que pide se le conceda el goce de una pension de gracia en atencion a los servicios prestados por su hijo Santiago Segundo Salinas, que se encontró en el combate de Iquique el 21 de mayo de 1879, como grumete a bordo de la corbeta *Esmeralda*.

Pasaron a la Comision de Guerra i Marina.

Otra de don Pedro A. Díaz del Campo, en que pide la devolucion de los documentos acompañados a una solicitud anterior sobre abono de tiempo para los efectos de su jubilacion.

Se acordó acceder a ella.

A indicacion del señor Presidente, tácitamente aceptada, se adoptan los siguientes acuerdos:

1.º Proceder en la sesion del lunes próximo, al fin de la primera hora, a la designacion de Consejeros de la Caja de Crédito Hipotecario, en remplazo de los señores don Fernando Lazcano i don José Tocornal;

2.º Aceptar la invitacion de la Honorable Cámara de Diputados para designar una Comi-

sion del Senado que, unida a la que nombra la otra Cámara, revise los sueldos de todos los empleados públicos de la Nación i presente un proyecto de lei que consulte un plan jeneral sobre la materia;

3.º Pasar a la Comisión de Guerra i Marina el proyecto de lei, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, que tiene por objeto reformar la lei número 1.462, de 5 de setiembre de 1900, sobre reclutas i reemplazos;

El señor Ministro de la Guerra hace indicacion para que, inmediatamente despues de los incidentes, se trate, en la sesion de hoy, del proyecto de lei de la Honorable Cámara de Diputados, de que acaba de darse cuenta, por el cual se autoriza al Presidente de la República para que, de los fondos destinados a la construcción de un acorazado, anticipo e invierta la suma de un millon de libras esterlinas en satisfacer las necesidades del Ejército;

Pide, ademas, que se destine una sesion especial al proyecto de lei sobre sueldos del Ejército i de la Armada, al que modifica la lei de reclutas i reemplazos i a los demas proyectos que tengan atinjenzia con la organizacion militar.

El señor Besa hace indicacion para que se oficie al señor Ministro del Interior pidiéndole tenga a bien recabar de S. E. el Presidente de la República la inclusion del proyecto de lei sobre concesiones a la construcción de ferrocarriles particulares, entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso Nacional en el actual período de sesiones extraordinarias.

El señor Ministro de la Guerra ofrece transmitir personalmente al señor Ministro del Interior el deseo manifestado por el señor Senador de Maule.

El señor Valdes Valdes, se estiende en diversas consideraciones para manifestar los inconvenientes que tiene para el comercio la diversidad de medidas en uso en las distintas localidades de la República, para las transacciones mercantiles de los productos agrícolas; i sujiere los arbitrios que podrian adoptarse a fin de uniformar estas medidas.

Recomienda al señor Ministro de Hacienda tome en cuenta estas consideraciones a fin de ponerlas en práctica consultando la opinion de personas i gremios interesados en la materia.

El señor Aldunate encuentra atendibles las observaciones del señor Senador de Colchagua e insinúa nuevas ideas concurrentes al mismo propósito.

El señor Figueroa manifiesta la conveniencia de que se dé término a la discusion, iniciada ya en el Senado acerca del proyecto de lei que tiene por objeto mejorar la ranta de los empleados

de correo i pide a los señores Ministros presentes en la Sala se sirvan transmitir este deseo al señor Ministro del Interior a fin de que, cuanto ántes, haga el estudio de algunos puntos del proyecto que deseaba esclarecer i traiga esos datos al Senado a fin de que el proyecto pueda ser despachado.

El señor Vergara recuerda las disposiciones de la lei electoral relativas a los plazos para la presentacion de reclamaciones de nulidad i para la remision de los respectivos expedientes al Senado i deduce de ellas que, en caso de elecciones extraordinarias, para que las reclamaciones puedan venir al Senado existe el plazo máximo de setenta i cinco dias.

Refiriéndose en seguida, especialmente, a la eleccion extraordinaria de Senador por Coquimbo verificada el 8 de octubre último, espresa que el plazo para deducir reclamaciones espiró el 23 de noviembre i que el término para que los jueces letrados tramiten i remitan al Senado las reclamaciones que se produzcan espirará el 23 del actual.

Termina el señor Senador rogando a la Mesa tenga a bien oficiar a los jueces letrados de la provincia de Coquimbo preguntándoles si en el plazo oportuno se han deducido ante ellos reclamaciones de nulidad acerca de la eleccion de Senador a que se ha referido.

Por asentimiento tácito se acordó dirijir los oficios solicitados.

El señor Aldunate hace indicacion para que se devuelvan al Ministerio de Hacienda los planos i las tasaciones practicadas por la delegacion fiscal de salitreras respecto de los terrenos salitrales a que se refiere el proyecto de lei últimamente aprobado por el Senado i que autoriza la enajenacion de algunos lotes de terrenos.

Por acuerdo tácito de la Sala, se dió por aprobada esta indicacion.

El señor Hübner formula indicacion para que en la sesion del miércoles próximo se destine una parte de la primera hora a tratar en sesion secreta de los asuntos a que se refirió Su Señoría en sesion de 5 del actual, acerca de las cuales debe dar esplicaciones el señor Ministro de la Guerra.

El señor Presidente cree que sería preferible tratar de la materia a que se ha referido el honorable Senador de Maule en la segunda hora de la sesion del miércoles.

El señor Hübner desfiere a esta insinuacion i con el asentimiento tácito de la Sala queda acordado destinar a la materia señalada por el señor Senador de Maule, la segunda hora de la sesion del miércoles próximo.

No habiendo usado de la palabra ningun

otro señor Senador, se dan por terminados los incidentes.

La primera de las indicaciones del señor Ministro de la Guerra se dió tácitamente por aprobada.

La segunda de ellas fué aprobada en la misma forma acordándose celebrar una sesion especial destinada a los proyectos militares señalados por el señor Ministro el dia juéves 21 del actual.

En conformidad al acuerdo recientemente mencionado se pone en discusion jeneral i particular a la vez i se da tácitamente por aprobado sin modificacion i sin debate el siguiente proyecto de lei remitido por la Honorable Cámara de Diputados.

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para que, de los fondos destinados a la construccion de un acorazado por la lei número 2,319, de 6 de julio de 1910, anticipe e invierta la suma de un millon de libras esterlinas (£ 1.000.000) en satisfacer las necesidades del Ejército, debiendo reembolsarse esta suma para efectuar los pagos que con ella debian hacerse, con igual cantidad del producto del empréstito que para gastos del Ejército autoriza la lei número 2,567, de 21 de octubre de 1911.»

Continúa despues la discusion jeneral, que quedó pendiente en la sesion anterior, del proyecto de lei que tiene por objeto gravar con una contribucion a los Bancos establecidos en el pais o que en adelante se establecieren, i usa de la palabra el honorable Senador de Santiago, señor Walker Martínez.

Por haber llegado el término de la primera hora, se suspendió la sesion, quedando pendiente la discusion jeneral.

A segunda hora, se entra a la órden del dia i continúa la discusion particular del proyecto de lei sobre reforma de la lei de Municipalidades de 22 de diciembre de 1891.

Considerado el artículo 2.º del proyecto formulado por la Comision de Gobierno, el señor Walker Martínez hace indicacion para que se redacte en los términos siguientes:

Art. 2.º Se reemplaza el tercer inciso del artículo 13 por el siguiente: «De elejir, por mayoría de votos secretario i tesorero, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 91 respecto del nombramiento i remocion del tesorero.

Suprímase el inciso 5.º del mismo artículo.» El artículo se dió tácitamente por aprobado

en la forma indicada por el señor Walker Martínez.

Se pone en discusion el artículo 3.º, i el señor Rivera manifiesta que votará en contra de este artículo por diversas consideraciones que da a conocer a la Cámara.

Usan en seguida de la palabra los señores Urrejola, Besa i Aldunate i quedó con ella para la próxima el señor Lazcano.

A las cinco i media de la tarde, se constituyó la Sala en sesion secreta para ocuparse de asuntos particulares de gracia.

Cuenta

Se dió cuenta:

1.º De los siguientes oficios de los Ministerios que se espresan:

a) «Santiago, 16 de diciembre de 1911.—Sírvasse Ud., si lo tiene a bien, devolver a este Ministerio los antecedentes acompañados al mensaje número 28, de 21 de octubre último, en que se inicia el proyecto de lei que concede fondos para la traslacion de asilados de la Casa de Orates al Manicomio de Concepcion, que se necesitan en este Departamento.

Dios guarde a Ud.—*J. Ramon Gutiérrez.*  
—Al señor Secretario del Honorable Senado.»

b) «Santiago, 13 de diciembre de 1911.—Adjuntos tengo el honor de remitir a V. E. los datos relativos al personal de los ferrocarriles del Estado que V. E., a nombre del honorable Senador de Curicó, señor don Fernando Lazcano, pidió a este Departamento por nota número 364, de fecha 24 de noviembre último.

Dios guarde a V. E.—*Enrique Zañartu P.*»

2.º De los siguientes oficios de la Honorable Cámara de Diputados:

a) «Santiago, 14 de diciembre de 1911.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien prestar su aprobacion, en los mismos términos en que lo ha hecho el Honorable Senado, al proyecto de lei que concede, por gracia, al administrador de la aduana de Antofagasta, don Benjamin Carrion, el derecho a jubilar con una pension equivalente a la renta íntegra de que disfruta en la actualidad en el puesto de que es titular.

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio número 340, de fecha 16 de noviembre del presente año.

D. vuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.—*ADOLFO ARMANET.*  
—*Néstor Sánchez, Secretario.*»

b) «Santiago, 18 de diciembre de 1911.— Civil de Santiago, don Ricardo Ahumada Maturana, se le concede, por gracia, el derecho de jubilar con su renta íntegra.»  
 Con motivo del mensaje que tengo la honra de pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha dado su aprobacion al siguiente Dios guarde a V. E.—ADOLFO ARMANET.—  
*Néstor Sánchez, Secretario.*

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Las fuerzas de mar i tierra durante el año 1912 no podrán exceder de veintisiete mil doscientos veintium hombres, de los cuales ocho mil cuarenta i cuatro pertenecerán al personal permanente del Ejército, cinco mil trescientos setenta i uno a los equipajes de la Armada, nueve mil ochociento : sesenta a los conscriptos del Ejército, setecientos nueve a los conscriptos de la Armada, mil quinientos a la Artillería de Costa i mil setecientos treinta i siete a los Carabineros.

Art. 2.º La Armada Nacional tendrá durante el mismo año 1912 las siguientes naves: diez buques de guerra, siete destróyers, ocho torpederas, cuatro buques escuelas, tres trasportes, diez escampavias i los pontones, remolcadores i demas embarcaciones auxiliares necesarias para el servicio.»

Dios guarde a V. E.—ADOLFO ARMANET.—  
*Néstor Sánchez, Secretario.*

e) «Santiago, 14 de diciembre de 1911.— Con motivo de la mocion i demas antecedentes que tengo la honra de pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha dado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—En atencion a los servicios prestados al país por el teniente coronel don Eleuterio Ramirez, concédese por gracia, a sus nietos menores, don Arturo, don Enrique i doña Adriana Ramirez Baeza, una pension anual de dos mil cuatrocientos pesos, de que gozarán con arreglo a la lei de montepío militar.»

Dios guarde a V. E.—ADOLFO ARMANET.—  
*Néstor Sánchez, Secretario.*

d) «Santiago, 14 de diciembre de 1911.— Con motivo de la mocion i demas antecedentes que tengo la honra de pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha dado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—En atencion a los servicios prestados por el juez del Primer Juzgado

e) «Santiago, 14 de diciembre de 1911.— Con motivo de la solicitud i demas antecedentes que tengo la honra de pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha dado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—En atencion a los servicios prestados por el guardian tercero de la policia de seguridad de Santiago, don Manuel Molina Vergara, se le concede, por gracia, el derecho de retirarse del servicio de esa policia con una pension igual al sueldo de que actualmente goza.»

Dios guarde a V. E.—ADOLFO ARMANET.—  
*Néstor Sánchez, Secretario.*

3.º De los siguientes informes de la Comision Permanente de Presupuestos:

a) «Honorable Senado:

Vuestra Comision Permanente de Presupuestos ha tomado en consideracion un mensaje del Presidente de la República en que se solicita un suplemento de setenta mil pesos al ítem 1,769 del presupuesto de Justicia para el pago de empleados suplentes. Dicho ítem se encuentra agotado a virtud del mayor gasto ocasionado por las leyes de aumento de los sueldos judiciales.

A fin de atender a las necesidades de la administracion de justicia en lo que resta del presente año, se hace indispensable otorgar la autorizacion solicitada i así lo proponemos al Honorable Senado.

Sala de Comisiones, 12 de diciembre de 1911.—*J. Walker Martínez.—F. Lazzano.—Javier Eyzaguirre.—D. de Castro, Secretario.*

b) «Honorable Senado:

Vuestra Comision Permanente de Presupuestos ha tomado en consideracion un mensaje del Presidente de la República en que se solicita la autorizacion necesaria para invertir hasta la cantidad de cien mil pesos en el pago de sueldos de empleados suplentes i de profesores auxiliares dependientes del Ministerio de Instruccion Pública.

Los ítem 2,133, 2,375 i 3,192, que consultan fondos con ese objeto, han sido totalmente invertidos, como consta del detalle de las cantidades decretadas que se ha acompañado a dicho mensaje.

En atencion a las necesidades del servicio público, estimamos que debe otorgarse la autorizacion solicitada.

Sala de Comisiones, 12 de diciembre de 1911.—*J. Walker Martínez.—F. Lazcano.—Javier Eyzaguirre.—D. de Castro, Secretario.*

4.º De los siguientes telegramas de los juzgados de letras que se mencionan:

a) «Coquimbo, 14 de diciembre de 1911.—Señor Presidente Honorable Senado.—Santiago.—Coquimbo, catorce de diciembre de mil novecientos once, no se ha presentado ante este Juzgado reclamacion alguna sobre nulidad de la eleccion de Senador, verificada el 8 de octubre próximo pasado. Únicamente hai en tramitacion procesos criminales relacionados con esa eleccion.

Lo digo V. S. contestacion al telegrama de ayer.—*Francisco A. Concha.*»

b) «Serena, 14 de diciembre de 1911.—Señor Secretario del Senado.—Santiago.—Dentro del plazo legal se presentaron en esta ciudad dos reclamaciones de nulidad, relativas a la eleccion verificada el 8 de octubre último, una en que se pedia la nulidad del escrutinio practicado por el colejio provincial i que se remitió al Honorable Senado el 7 de noviembre último, con oficio número 37 de este Juzgado, i la otra versa sobre nulidad de la eleccion en la mesa de la seccion 40 de la subdelegacion 10.ª, reclamacion que no ha sido activada i que se encuentra solo con el decreto que se le puso a su presentacion.

Lo digo a Ud. en contestacion su telegrama ayer.—*Silva Cotapos.—Alfonso.*»

c) «Combarbalá, 14 de diciembre de 1911.—Señor Daniel Valenzuela Pérez, Secretario del Senado.—Santiago.—Hai una reclamacion de nulidad respecto de la eleccion del 8 de octubre último, que fué presentada el 17 de noviembre i todavía no se ha rendido ninguna informacion.—*Oyanedel.—Jiliberto.*»

d) «Vicuña, 14 de diciembre de 1911.—Señor Secretario del Senado.—Santiago.—A este Juzgado no se ha presentado reclamo alguno respecto a la eleccion verificada el 8 de octubre último.

Lo que digo a Ud. en contestacion a su telegrama de 13 del actual.—*Cuellar.—Morales.*»

e) «Ovalle, 14 de diciembre de 1911.—Señor Secretario del Senado, don Daniel Valenzuela Pérez. — Santiago.— Contestando su telegrama de hoy comunico a Ud. que ante este Juzgado no se ha presentado reclamacion alguna de nulidad, respecto eleccion verificada en 8 de octubre último.—*Antolin Anguita.—Dominguez.*»

**Eleccion de Mesa**

El señor **Matte** (Presidente).—Se va a proceder a la eleccion de Mesa Directiva.

*Recojida la votacion, entre diecisiete votantes, i siendo la mayoria abso uta nueve, se obtuvo el siguiente resultado:*

PARA PRESIDENTE:

Por el señor Matte Pérez.....	15	votos.
Por el señor Urejola.....	1	»
En blanco.....	1	»
<hr/>		
Total.....	17	votos.

PARA VICE PRESIDENTE:

Por el señor Devoto.....	15	votos.
Por el señor Silva Ureta.....	1	»
En blanco.....	1	»
<hr/>		
Total .....	17	votos.

El señor **Matte** (Presidente).—Queda recolejida la Mesa actual.

**Deuda esterna**

El señor **Subercaseaux**.—Vengo esta vez, señor Presidente, a llamar la atencion del Honorable Senado hácia el alarmante aumento de nuestra deuda pública en los últimos tiempos, i a indicar el medio, que, a mi modo de ver, es el mas fácil de tentar para que el mal sea circunscripto con oportunidad i, luego despues, minorado eficazmente.

Segun publicaciones hechas en el mes en curso i de las cuales todo el mundo ha podido imponerse, los compromisos de la nacion, contando la deuda interna en papel, los capitales consolidados, censos i capellanias, los bonos de los veteranos del Pacifico i la deuda en oro con motivo de los diferentes empréstitos i del lanzamiento de los diferentes bonos en oro, bolivianos, internacionales, etc., as-

cienden aproximadamente a la enorme suma de novecientos cincuenta millones de pesos de nuestra moneda legal de papel. Agragando otros capítulos i ciertas garantías que han de hacerse efectivas, como la del ferrocarril lonjitudinal, llegaremos encima de los mil millones. Son cerca de trescientos pesos de deuda por habitante, de manera que los chilenos son, puede decirse, los habitantes mas gravados del mundo entero. ¿Nos hemos dado bien cuenta de lo que ésto significa? ¿Hemos meditado el camino que se puede recorrer, siguiendo el paso que llevamos?

Desde luego, las cifras de recursos que en vía de compensacion se dan al público i que la memoria retiene en números redondos, suele ocultar gruesas mermas, que son pérdidas que, por cierto, nunca se recuperan. Asi, por ejemplo, la cuota de cuatro millones novecientos cinco mil libras recibidas a cuenta del empréstito por mayor suma autorizada en el mes de junio de este año, al ser colocada al tipo de noventa i cuatro i medio por ciento, dejó la verdadera suma percibida en no mas de cuatro millones seiscientos treinta i cinco mil libras. En seguida hai que considerar que muchas veces el producido total se queda en la misma Inglaterra, en forma de buques de guerra, o viene comprometido en contratos de obras públicas cuyas ganancias vuelven al extranjero forzosamente, puesto que los representantes chilenos han sido eliminados sistemáticamente.

Se me dirá que todo empréstito comporta en jeneral esa misma clase de inconvenientes i esas mismas condiciones onerosas. No lo dudo; pero como en nuestro caso las tales inconvenientes son mucho mas graves i las dichas condiciones nos convierten en deudores por cantidades que solo en parte son aprovechadas en el pais, debo pensar que el interés de los poderes públicos está por ahora en sujetar los nuevos proyectos de empréstitos, si los hai.

El empréstito, medida demasiado fácil de concebir i nada difícil de poner en práctica, principalmente desde que el banquero Rostchild, de Lóndres, se ha hecho una especialidad en dilijenciarlos para Chile, debia de ser relegado entre nosotros, hasta que circunstancias especialmente indicadas nos obligaran a recurrir a él.

Este recurso del empréstito es de un carácter del todo diferente en los paises de los economistas que nos han enseñado con sus lecciones i con sus libros. En Europa i en Estados Unidos, excepcion hecha de las potencias muy secundarias, el empréstito es siempre in-

terno; el crédito dentro del propio pais va regulando, d gámoslo así, la provision de dinero a la nacion, o mas propiamente a su Gobierno, i cuando no hai crédito interior se renuncia, sin mas, a los nuevos gastos proyectados.

Otra circunstancia que nos impone la mayor estricta inspeccion es la misma renta tan peculiar del salitre, que hacemos base de nuestro sistema económico. ¿Quién sabe cuánto va a durar la existencia del nitrato i la preferencia que se le da como abono del suelo i como materia prima de la industria? Lo que todos sabemos es que despues de habernos dejado el salitre mas de mil millones de pesos, la deuda de Chile ha subido a un guarismo de casi igual importancia. I si el salitre faltara, ¿cómo pagaríamos los intereses, haciendo frente a los gastos de una administracion dispendiosa, en medio de un pueblo desascostumbrado a pagar contribuciones fuera de las de interior?

No se me oculta, señor Presidente, que todo es un problema muy complejo; no pretendo, por cierto, dilucidarlo en todas sus faces, pero mirando hacia el porvenir i conociendo lo pasado de la nunciacion presente, se puede esperar que llegue una política mejor para nuestra pobre Hacienda pública socorrida siempre, nó con aumentos, sino con los estimulantes del empréstito extranjero.

Ahi está el Gobierno, que puede hacer numerosas economías que parece desdeñar: los empleados públicos se dice que pasan ya de cien mil, i que la mitad de ellos, que no son demasiado trabajadores, ve su tarea diaria, que no es pesada, desempeñada por la otra mitad, que trabaja mas.

¿Por qué no dejar, entónces, sin proveer las vacantes, o por lo ménos una buena parte de ellas?

I ¿quién tocaria tambien el punto de los ferrocarriles, convertidos en terrible barreno de las arcas públicas. Pero la conciencia jeneral está ya formada: a la esplotacion de ramales inútiles se ha agregado, como para que el déficit fuera inamovible, la multiplicacion de mas empleos inútiles, de los sueldos exhorbitantes i de los mil desaciertos de una administracion perdularia. Cuando la ola sube de punto, se alzan las tarifas de pasajeros i de carga, i queda encontrado el remedio.

Millones i millones anuales cuestan al Erario estas hijas mal aprovechadas que se llaman las municipalidades de la República. Los vecinos contribuyen o no contribuyen

a los servicios locales, pero éstos no se hacen, i como sobrevienen pestes públicas, el Fisco, el Estado, tiene que intervenir.

La taberna i la embriaguez, abierta los domingos i los lunes i los miércoles de cada semana, fueron estimadas por el notable estadístico don Luis Navarrete en mas de ciento cincuenta millones de pérdida anual en el trabajo de la nacion; hoi la estimaria en mas de doscientos millones; i no por ser pérdida de incumbencia mas bien individual que pública, deja ella de afectar, mas que indirectamente, al Gobierno i a sus rentas.

El único llamado a poner orden en tal estado de cosas, que tanto afecta a la riqueza de Chile, es el propio Gobierno, cuya alta tuicion sobre los otros poderes nacionales a que me he referido, viene mas de una vez consignada en el texto de nuestra Carta Fundamental.

Entiéndase, sin embargo, que cuando digo Gobierno no me refiero precisamente al actual, sino que lo hago pensando en todas las administraciones pasadas, que han descuidado así el ramo mas importante de los que estaban puestos en sus manos.

Por eso deseo, señor Presidente, i volviendo al tema de mi discurso, que sea tomada la resolucian de entrar metódicamente en el camino de la reduccion de nuestra deuda pública. Deseo abrigar la esperanza, siquiera, de que Chile llegue a figurar, como puede muy bien hacerlo, en la categoría de los países que el economista Arendt llama países acreedores, supuesto que la otra categoría, la de países deudores, vive en cierta manera en condiciones de menoscabo, no solamente económico, sino tambien político, ante los países que son sus acreedores.

A este respecto, puedo referir que este mismo economista, a quien tuve oportunidad de conocer personalmente, hablándome en cierta ocasion del modo como se dirijan las finanzas en Chile, se lamentaba de que teniendo el país tan buenas condiciones económicas i contando con estadistas tan bien preparados, fuera aumentando constantemente su deuda pública, lo que, segun sus propias palabras, lo tenia destinado a caer bajo el yugo de los juicios de Hamburgo.

Se ha dicho muchas veces que es el Congreso el principal culpable de los gastos excesivos, de los desequilibrios consiguientes, i luego de los empréstitos extranjeros. Acaso el cargo ha sido justo algunas veces, pero la época actual, sobre todo tomándola de algunos años atrás, se caracteriza por el hecho

opuesto, es decir, por un Gobierno que gasta i toma compromisos sin medida, para liquidarlo todo en seguida, por un déficit, el cual últimamente ha sido estimado en la suma sin precedentes de mas de cien millones de pesos. Pero si el Gobierno i el Congreso quieren reaccionar, verán el equilibrio restablecido, i si quieren ir mas lejos, disminuyendo todos los años la deuda extranjera con amortizaciones tanto mas oportunas i tanto mas honradas, cuanto serán voluntarias i libres, verán a mas el crédito consolidado a la altura de las naciones mas responsables, i el cambio internacional del comercio manteniéndose sin estos descensos que tanto entorpecen la industria i el comercio de los ciudadanos i de los extranjeros.

Tengo el honor, en consecuencia, de someter el siguiente proyecto de lei, cuya inclusion entre los admitidos para la convocatoria del Congreso me atrevo a solicitar de S. E. el Presidente de la República:

«Artículo único.—El cincuenta por ciento de las rentas de aduana que provengan de la esportacion del salitre i yodo, tomado sobre el promedio del total de los últimos tres años, será destinado a la amortizacion extraordinaria de la deuda esterna de la República.»

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—He pedido la palabra a fin de hacer indicacion para que se trate a segunda hora del proyecto que autoriza la inversion de tres millones quinientos mil pesos en la adquisicion de equipo para los Ferrocarriles del Estado; pero ántes de formularla, ya que no pareciera oportuna despues de las palabras del Senador por Arauco, voi a contestar algunas observaciones de Su Señoría.

El honorable Senador ha manifestado que seria conveniente que el Gobierno se preocupara de disminuir el excesivo número de empleados públicos, i ha aludido directamente a los Ferrocarriles del Estado. Me es satisfactorio manifestar a Su Señoría que hace poco tiempo he tomado las medidas adecuadas para que todo empleo que quede vacante en los Ferrocarriles, signifique una economía para el Fisco, i he dispuesto que no pueda ser llenado sin previa resolucian del Ministerio.

Esto es lo mas que un Ministro puede hacer, ya que no se puede declarar en absoluto, i sin un exámen de cada caso especial, que no se provean los puestos que queden vacantes, pues podría suceder que se suprimieran algunos de los mas útiles. Para evitar este inconveniente, se ha tomado la medida a que me he referido: si se prueba la necesidad de mantener un empleo que vauque, se llenará con el

empleado a quien corresponda en la escala, hasta llegar a uno que pueda ser suprimido.

Tengo, pues, una verdadera satisfaccion en manifestar al Honorable Senado i especialmente al honorable Senador de Arauco, que me he adelantado a los deseos de Su Señoría; i hecha esta declaracion, dejo formulada la indicacion que habia insinuado, para tratar a segunda hora el proyecto a que me he referido al comenzar.

### Estacion de Ñuñoa

El señor **Walker Martínez**.—Voi a hacer una insinuacion al señor Ministro de Industria, a fin de que, imponiéndose de los antecedentes del caso, se sirva dictar las medidas que juzgue convenientes.

Hai en el camino que sale de Santiago a la vecina comuna de Ñuñoa, una estacion de los ferrocarriles del Estado, de la cual parte la línea que va a la estacion central de la Alameda. A unos cuantos metros, está la línea del ferrocarril de Pirque, i ambas cruzan con la de los carros eléctricos.

Se acaba de dar un permiso, que encuentro justificado, puesto que no soi partidario de los monopolios, para construir una tercera línea, a mui pocos metros de distancia, que va por la calle de Las Quintas i que está destinada a servir a algunos establecimientos industriales.

De esta manera, habria tres líneas férreas en la parte mas angosta de la calle, i aunque se ha colocado ahí un guardian para custodiar el tráfico, esta vijilancia no debe ser mui eficaz, puesto que hai actualmente en tramitacion diez o doce juicios ante la justicia ordinaria, cobrando indemnizaciones por perjuicios i desgracias personales derivadas de las dificultades del tráfico en ese punto.

Con esta conjestion de tráfico se junta un gran número de vehículos que van a recibir la carga que lleva el ferrocarril a la estacion de Ñuñoa, estacion que no tiene mas que una sola puerta, que dá al camino a que ántes me he referido.

En cambio, la estacion, que es bastante grande, tiene una salida a la Avenida Matta. Los vecinos de esta Avenida cedieron el terreno, i pavimentaron una parte de ella, con la esperanza que se les habia dado de abrir una puerta hacia aquella calle, lo que todavía no se ha hecho. Si esa puerta se abriera, el tráfico de vehículos se facilitaria, i por consiguiente disminuirian los accidentes, que hoy ocurren tan a menudo.

Por esto, rogaria al señor Ministro que se impusiera de este asunto, disponiendo, si lo

creo conveniente, que un empleado de su confianza haga una visita de inspeccion a esas estaciones. No me atrevo a pedirle que se tomen las medidas que están en práctica en todos los paises civilizados. En todas partes, cuando se concede un permiso para cruzar las vías férreas, se exige toda clase de seguridades, como la construccion de pasos a nivel, o la colocacion de aparatos mecánicos que sirven para prevenir a los que trafican, i evitar accidentes; aquí se coloca simplemente un guardian, muchas veces un inválido, cuya vijilancia no puede prestar garantía.

Quando ocurre una desgracia, la Empresa toma algunas medidas para evitarlas; pero, a los pocos dias esas medidas caen en desuso, i los trenes siguen pasando a toda velocidad i sin precaucion alguna por los puntos de cruzamiento de las líneas.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Con el mayor gusto me impondré de los antecedentes a que se ha referido el honorable Senador que deja la palabra. Sin embargo, debo manifestar a Su Señoría que hace tiempo dí orden para que se abriera la puerta de la estacion que dá a la Avenida Matta, i si es necesario, reiteraré ahora la orden.

### Administracion de los ferrocarriles

El señor **Lazcano**.—Es satisfactorio tomar nota una vez mas del buen propósito que tiene el señor Ministro de Industria de poner mano sobre la Empresa de los Ferrocarriles, i de reducir el crecidísimo número de empleados que allí hai. Su Señoría acaba de decir que últimamente ha tomado algunas medidas a este respecto, i es de esperar que darán los resultados que todos deseamos.

Al oír la declaracion del señor Ministro, recordaba un interesante estudio sobre los ferrocarriles de Méjico, publicado recientemente en *El Mercurio*, por una persona mui competente en materia de ferrocarriles, antiguo empleado de la Empresa, que mantiene relaciones con los funcionarios encargados de este servicio en diversos paises de América, i que por esta circunstancia recibe informaciones oficiales de mucho interes.

En el citado artículo deja establecido este caballero que el número de empleados que tienen los ferrocarriles de Chile no corresponde en absoluto a las necesidades del servicio; i cita el hecho de que los Ferrocarriles del Estado de Méjico, que tienen una estension de dieciseis mil kilómetros, ocupan veintium

mil hombres, al paso que en Chile, donde hai apenas dos mil seiscientos o dos mil setecientos kilómetros de ferrocarriles en poder del Estado, se ocupa un número de empleados superior a veintiun mil. Como se comprende, los comentarios son inútiles.

Me parece que el señor Ministro haria buena obra si llamara la atencion de la Direccion de la Empresa hácia lo que ocurre en Méjico, i le recomendará como digna de ser imitada la organizacion implantada en aquellos ferrocarriles, que es obra del ilustre estadista señor Limantour.

### Preferencias

El señor **Huneeus** (Ministro de la Guerra).—Como quedan todavía algunos minutos de la primera hora, me permito rogar al Senador que sirva dedicarlos al despacho de dos proyectos que han sido aprobados ya por la Cámara de Diputados. Uno de ellos es el que fija las fuerzas de mar i tierra. La lei actual rije solo hasta el 22 del presente, i como el Consejo de Estado sesiona el miércoles próximo, rogaría al Senado se sirviera despachar este proyecto en la presente sesion, a fin de que la lei pueda ser promulgada oportunamente.

El otro proyecto es el que tiene por objeto salvar las anomalías que se ven con frecuencia en lo relativo a la forma, proporciones i dimensiones de la bandera nacional i a la combinacion de colores de la banda presidencial.

Por lo mismo que somos República, vale la pena mantener rigurosamente la tradicion, que es la base de este proyecto. Ambos han sido aprobados por unanimidad en la Cámara de Diputados i me atrevo a esperar que tengan igual acogida en el Senado.

El señor **Matte** (Presidente).—Hasta este momento no ha llegado sino uno solo de esos proyectos, el que fija las fuerzas de mar i tierra.

El señor **Huneeus** (Ministro de Guerra i Marina).—Ya han ido a buscar el otro, que debe haberse traspasado, porque ambos se remitieron conjuntamente de la Cámara de Diputados.

El señor **Matte** (Presidente).—Está en discusion la indicacion del señor Ministro.

El señor **Aldunate**.—Por mi parte, acepto la indicacion del señor Ministro, pero como despues de despachados esos dos asuntos quedará mui poco tiempo para continuar la discusion del proyecto que impone contribucion a los bancos, me permito hacer indica-

cion para que el debate sobre este negocio que es urgente, continúe a segunda hora.

El señor **Matte** (Presidente).—El señor Ministro de Industria i Obras Públicas acaba de hacer indicacion para que a segunda hora se trate del proyecto que autoriza una inversion en equipo para los Ferrocarriles.

El señor **Aldunate**.—En tal caso, modificaria mi indicacion en el sentido de que se discuta el proyecto de mi referencia despues del que autoriza la compra de equipo, en caso que quede tiempo.

El señor **Walker Martínez**.—Ya que estamos en una época regular de trabajos, habiéndose ya despachado los presupuestos por esta Cámara, no veo por qué hemos de seguir teniendo dos tablas, i me parece que ha llegado el caso de regularizar el orden de nuestras discusiones. Ahora tenemos el proyecto sobre los bancos i algunos otros en la tabla de primera hora i en la orden del dia tenemos otros proyectos distintos.

Esta division de los debates perjudica el estudio de los asuntos e interrumpe el hilo de las discusiones, pues no se puede consagrar sino mui pocos momentos a cada uno de los negocios. Por esto es que me parece conveniente que no tengamos sino una sola tabla.

El señor **Matte** (Presidente).—En la tabla de primera hora solo queda el proyecto sobre los bancos, que ya está mui avanzado, i el que concede permiso para construir el ferrocarril de Quinteros.

El señor **Walker Martínez**.—I el que aumenta el sueldo de los empleados de correos.

El señor **Matte** (Presidente).—En efecto, también figura este proyecto. Si al Senado le parece, podrá acordarse desde luego que no haya sino una sola tabla.

El señor **Lazcano**.—Seria sin perjuicio del proyecto que reforma la lei de municipalidades, que es urgente i cuya discusion está mui adelantada.

El señor **Aldunate**.—El proyecto que impone una contribucion a los bancos está también mui adelantado i puede quedar despachado en poco tiempo.

El señor **Walker Martínez**.—Podria colocarse en primer lugar de la tabla el proyecto sobre bancos; en seguida el que reforma la lei municipal, i, por último, el relativo al ferrocarril a Quinteros.

El señor **Matte** (Presidente).—Si no hubiera inconveniente quedaria la tabla en esa forma, quedando entendido que el proyecto que aumenta los sueldos a los empleados de correos se discutiria en el momento en que estuviera presente el señor Ministro del Interior.

De este proyecto hai pendiente solo un artículo que quedó para segunda discusion.

Queda acordado así.

### Derechos sobre los automóviles —Tarifa de avalúos

El señor **Subercaseaux**.—Con motivo de algunas publicaciones que he visto en la prensa diaria i de lo que me han dicho algunos comerciantes e industriales, voi a permitirme hacer una observacion para que algunos de los señores Ministros presentes se sirvan transmitirla a su colega el señor Ministro de Hacienda.

Me refiero al impuesto aduanero sobre los automóviles, que los grava con un sesenta por ciento sobre su avalúo, lo que no pasa en pais alguno. Tengo aquí una lista de los derechos que estos vehículos pagan en otras partes. Así, por ejemplo, en la República Argentina pagan solo el diez por ciento de su valor. En Holanda, el cinco por ciento; en el Perú el quince, en Turquía el once, en Suecia el doce. La Aduana italiana cobra por un automóvil de mil o mas kilos, seiscientas liras o francos por cada asiento. El Portugal cobra por una máquina para dos personas cien mil reis, i por una para cuatro ciento veinte mil. La Alemania les impone cuarenta marcos por cada cien kilos, siempre que no pasen de quinientos kilos. La Inglaterra, se sabe, no cobra nada por internacion.

Como se ve, en Chile se cobra veinte veces mas que en otros paises por la introduccion de un automóvil. Además, voi a permitirme rogar a los señores Ministros que hagan presente al señor Ministro de Hacienda, que estos vehículos no deterioran los pavimentos, por el contrario, se puede decir que mas bien los aplanan; dan a ganar a las carrocerías, proporcionándoles trabajo con la fabricacion de las cajas i de todo lo que no es maquinaria, i en seguida, no seria difícil que aquí se formara lo que en Europa llaman circuitos de automovilistas, para componer los caminos, o cierto número de vías i de calles cuya compostura toman a su cargo los propietarios de automóviles que trafican por ellas, empeñándose para el efecto con las autoridades.

Todavía, hai una última consideracion que no es la de menor importancia, por estar relacionada con la hijiene, i es que el aumento de automóviles trae la disminucion del tráfico de caballos, lo que evita, además, las escenas verdaderamente salvajes del mal trato a los animales, que estamos viendo todos los dias.

Me atrevo, pues, a esperar que el señor Mi-

nistro de Hacienda tomará en cuenta estas observaciones i procurará reducir hasta donde sea posible el fuerte derecho que grava actualmente los automóviles.

El señor **Walker Martínez**.—Ya que los señores Ministros van a comunicar a su honorable colega el Ministro de Hacienda las observaciones que acaba de formular el honorable Senador de Arauco, yo me voi a permitir pedirle a mi vez por medio de Sus Señorías, que tenga a bien remitir la tarifa de avalúos que debe rejir el año próximo, i que no se envíe al Senado. Así como el caso de los automóviles, hai otros en los que se sube o bajan de una manera indirecta i sin conocimiento del Congreso, los derechos que deben pagar las mercaderías, subiendo o bajando el avalúo de éstas. Hasta he oido que se ha echado mano de este procedimiento con propósitos poco laudables.

El señor **Huneeus** (Ministro de Guerra i Marina).—Trasmitiré con el mayor agrado las observaciones hechas por los honorables Senadores de Arauco i de Santiago al señor Ministro de Hacienda. Por lo que hace al derecho que pagan los automóviles, se me ocurre que se habrá fijado el sesenta por ciento por considerarlos como artículos de lujo, i sin duda por lo que se refiere a los automóviles para trasportar carga, no cabria este criterio.

En todo caso, este es un asunto que corresponde al señor Ministro de Hacienda.

Aprovecho estar con la palabra para manifestar al honorable Senador de Arauco que con el mayor gusto solicitaré de Su Excelencia el Presidente de la República la inclusion en la convocatoria, del proyecto con que terminó su anterior discurso.

El señor **Subercaseaux**.—Doi las gracias al señor Ministro.

I a propósito de la observacion que acaba de hacer sobre los automóviles, debo insistir en que no puede considerárseles como artículos de lujo, porque si bien es cierto que son caros i no pueden adquirirse sino por la jente rica, es cierto tambien que no deben considerarse como artículos de mera vanidad, sino como artículos útiles, que acortan las distancias i facilitan el transporte de mercaderías.

Por ésto i por las razones dichas anteriormente, espero que el señor Ministro de Hacienda tenga a bien atender mis observaciones i que recuerde que las máquinas de estos vehículos, que son un prodijio de mecánica, no pueden hacerse en Chile, i que el derecho prohibitivo que hoy existe, en realidad no tiene objeto, si se le mira por el lado de proteccion a la industria nacional.

## Acuerdos

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

Terminados los incidentes.

Como las indicaciones de los señores Ministros de Industria i de Guerra no han merecido observacion podrian darse por aprobadas, entendiéndose que la del honorable Ministro de la Guerra rije solamente para el proyecto que fija las fuerzas de mar i tierra, porque el otro aun no ha llegado.

Aprobadas.

## Fuerzas de mar i tierra

El señor **Secretario**.—Da lectura al oficio de la Cámara de Diputados en que comunica que ha aprobado el siguiente

### PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Las fuerzas de mar i tierra, durante el año 1912, no podrán exceder de 27,221 hombres, de los cuales 8,044 pertenecerán al personal permanente del Ejército, 5,371 a los equipajes de la Armada, 9,860 a los conscriptos del Ejército, 709 a los conscriptos de la Armada, 1,500 a la Artillería de Costa i 1,737 a los Carabineros.

Art. 2.º La Armada Nacional tendrá, durante el mismo año 1912 las siguientes naves: diez buques de guerra, siete destroyers, ocho torpederas, cuatro buques-escuelas, tres transportes, diez escampavias i los pontones, remolcadores i demas embarcaciones auxiliares necesarias para el servicio.»

El señor **Matte** (Presidente).—En discusion jeneral el proyecto.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

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

Aprobado.

Si no hai inconveniente entraremos desde luego a la discusion particular.

En discusion el artículo 1.º

*Se dió por aprobado sin debate.*

*Asi mismo, se dió por aprobado el artículo 2.º*

tario i otro suplente de la Caja de Crédito Hipotecario.

El señor **Cifuentes**.—¿Quiénes son los Consejeros salientes?

El señor **Matte** (Presidente).—El señor Lazcano como propietario, i el señor Tocornal como suplente.

*Practicado el escrutinio entre veintidos votantes, siendo doce la mayoría absoluta, dió el siguiente resultado:*

### PARA PROPIETARIO

Por el señor Lazcano.....	20 votos
Por el señor Tocornal.....	1 »
En blanco.....	1 »
<hr/>	
Total.....	22 votos

### PARA SUPLENTE

Por el señor Tocornal.....	19 votos
Por el señor Walker Martinez....	1 »
Por el señor Fábres.....	1 »
En blanco.....	1 »
<hr/>	
Total.....	22 votos

El señor **Matte** (Presidente).—Quedan elegidos Consejeros de la Caja de Crédito Hipotecario, por parte del Senado, el señor Lazcano, como propietario, i el señor Tocornal como suplente.

Se suspende la sesion.

*Se suspendió la sesion.*

## SEGUNDA HORA

### Equipos para los Ferrocarriles del Estado

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

Corresponde ocuparse del proyecto que autoriza la inversion de tres i medio millones de pesos oro en equipo para los ferrocarriles del Estado.

El señor **Secretario**.—Dá lectura al oficio de la Cámara de Diputados en que se propone el siguiente

### PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la suma de tres millones quinientos mil pesos, oro de dieciocho peniques, en la adquisicion de equipo, en Chile i en el extranjero, destinado a los ferrocarriles del Estado».

## Consejeros de la Caja de Crédito Hipotecario

El señor **Matte** (Presidente).—Segun acuerdo tomado en la última sesion, corresponde al Senado elegir un consejero propie-

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

El señor **Silva Ureta**.—Antes de dar mi voto, que será aprobando el proyecto, me permito hacer presente al señor Ministro que, al contratar este equipo, en especial el de carros, reserve alguna parte de los fondos para adquirir carros de ocho toneladas, que son los que mas se emplean en las líneas del Norte.

Su Señoría sabe que las líneas del Norte están llenas de curvas pequeñas, que apenas tienen cincuenta metros de radio, por lo que los carros de veinte o treinta toneladas marchan en esas líneas con dificultad, i no pueden ir mas de dos o tres en cada tren.

Todavía mas, los carros de tipo mayor solo pueden ocupar los grandes hacendados, porque se necesitan lo ménos ocho carretas de carga para llenarlos, i los pequeños agricultores no pueden poner de una sola vez ocho carretas. Por este motivo, no habiendo carros pequeños, la carga se acumula en las estaciones o tiene que andarse con fletes de sobornal.

A esto se agrega que hace mas de quince años que he estado solicitando que se haga un galpon en la estacion de Cabildo, o un techo de fierro, donde puedan estar a la sombra siquiera los carros de pasajeros, no ya los de carga, porque seria mucho exigir. Su sol, es peor que entrar a un horno recién salido el pan. Ha habido carros nuevos que han estado tres años en La Calera, sin prestar ningun servicio.

Cuando era Director de los Ferrocarriles el señor García, se encargaron a las fábricas nacionales algunos carros, despues la Empresa, no sabiendo si habian sido recibidos o si estaban por cuenta del contratista, los dejó allí. Trascurrió un año, i cuando se iban a recibir, resultó que, como habian estado al sol, no se hallaban en buen estado, i hubo que componerlos. Esto mismo se repitió por segunda i tercera vez.

Siendo Ministro de Industria el señor don Joaquin Figueroa, destinó una cantidad de fierro sobrante para que se hiciera ese galpon porque reconoció la necesidad de conservar el material de la Empresa. El fierro estuvo allí, pero se le dió otro destino, i el galpon no se hizo.

Aquella línea está en servicio hace mas de doce años, i aun no se ha podido conseguir que se construya este galpon que cuesta muy poco i que quedaria pagado de sobra con lo que se economisaria en la destruccion del material.

Ruego, pues, al señor Ministro que no desatienda las observaciones que acabo de hacer.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—En el presupuesto del año entrante hai la suma de cuatrocientos mil pesos para obras nuevas de los Ferrocarriles. Tomaré en cuenta las observaciones del honorable señor Senador, i dedicaré una parte de esos fondos a la construccion de los galpones a que se refiere Su Señoría.

El señor **Silva Ureta**.—Agradezco al señor Ministro, con tal de que cumpla su promesa.

El señor **Urrejola**.—Esta es la ocasion de que yo renueve las observaciones que en otras oportunidades he formulado en esta Cámara ante el señor Ministro de Obras Públicas, con relacion al tonelaje de los carros de carga.

Tanto en este caso como en todos los otros en que se ha tratado de la compra de equipo para los Ferrocarriles, desde 1906, solo se ha atendido al equipo de veinte o treinta toneladas; no se ha comprado un solo carro de tonelaje menor.

Como he espresado en diversas ocasiones, hasta 1909 no tenia mayor importancia para el público que hubiera carros de mayor o menor tonelaje, puesto que la tarifa de carga era la misma, segun fuera la clasificacion de la mercaderia i la distancia recorrida. Así, en los cien kilómetros, el trigo pagaba tanto o cuanto segun el recorrido; pero no se hacia ninguna diferencia en el precio si el trigo iba en carro completo o con boleto de sobornal.

Pero, desde 1909, hai dos tarifas diferenciales: la de carros completos i la tarifa recargada con treinta i cinco o cuarenta por ciento cuando la carga se trasporta con boleto de avalúo. Es evidente que, habiendo una tarifa privilegiada para los que usan carros completos, debe facilitarse al público carros con un tonelaje que corresponda a las transacciones corrientes, transacciones que, en la jeneralidad de los casos, no pasan de diez toneladas.

Pero si no se proporcionan estos carros, i, por otra parte, hai una tarifa recargada para los que no usan carros completos cosa que tiene que suceder cuando la mercaderia no alcanza para llenar carros grandes, es evidente que se comete una exaccion con el público.

Por eso en diversas ocasiones, haciéndome intérprete de los intereses de la agricultura, de la industria i del comercio del país, he manifestado la conveniencia de que se provea al público de carros de diez toneladas, adecuados a la jeneralidad de las transacciones. Creo que esta seria la ocasion propicia para

que el señor Ministro de Obras Públicas ordenara a la Direccion de los Ferrocarriles que, en la adquisicion de carros que piensa hacerse, a lo ménos un diez por ciento del tonelaje correspondiera al tipo de diez toneladas.

Es verdad que se dice que hai todavía una existencia considerable de carros chicos. Pero tambien es evidente que, no habiéndose renovado desde hace cinco o seis años esta existencia, ella es insuficiente para las necesidades que hai que llenar.

Yo habia pensado hacer indicacion para que se modificara el proyecto en el sentido de que un diez por ciento a lo ménos del tonelaje a adquirirse fuera en carros de diez toneladas pero me conformaria con que el señor Ministro, en cuya mano está el modificar la peticion de las propuestas que están haciéndose para el equipo, declare que, a lo ménos, un diez por ciento del equipo que va a adquirirse, corresponda a este tipo medio, del cual tanto necesita el comercio.

El señor **Walker Martínez**.—En varias oportunidades he oido al señor Senador que deja la palabra hacer las mismas reflexiones que hoy dirige al señor Ministro, i, por mi parte, he callado. Pero ahora quiero establecer esta cuestion bajo otro punto de vista.

He oido hablar mucho, con motivo de los discursos del señor Senador, de esta cuestion de los carros grandes i de los carros chicos, i he llegado a la conclusion de que, económicamente hablando, i bajo el punto de vista de la buena administracion de los Ferrocarriles, los carros chicos presentan un inconveniente gravísimo.

Ello se explica. La Empresa de los Ferrocarriles debé servir al público de la manera mas jeneral posible; no puede atender a los intereses pequenísimos ni perderse en detalles minuciosos. Empleando carros grandes se arrastra mas carga con ménos capital, i este es el interes de la Empresa.

Una persona entendida en esta materia me hacia un cálculo de lo que costaban los carros de distintos tipos, i llegaba a la conclusion de que, como los carros grandes i los chicos tienen las mismas ruedas, los mismos ejes, topes, frenos, etc., i solo se diferencian en la estension de la plataforma o cobertura, dos carros chicos costaban mucho mas que un carro grande, aumentándose talvez en un cuarenta por ciento, con el empleo de los carros chicos, el capital necesario para el arrastre.

Entonces, si lo que debemos procurar es que la Empresa arrastre lo mas posible con el menor capital posible, ¿cómo podemos recomendar que se compren carros pequeños pa-

ra ciertas cargas? Si los ferrocarriles, con ménos capital, arrastran mas carga usando carros grandes, ¿no es natural que, con el criterio de una administracion económica del capital que se emplea, se atienda al mayor beneficio de la Empresa?

Se dice que hai casos en que la carga que se manda en pequeñas proporciones sale mas recargada. Pero algun otro medio habrá para salvar este inconveniente. La persona que me daba los datos a que ántes me he referido decia que el señor Senador por Ñuble tenia razon, porque el sistema de los carros completos no es conveniente. En otros paisés se recibe la carga por tonelaje i llegado al punto de término, se cobra el flete por el tonelaje total sin hacer diferencia en la forma en que se ha conducido. Pues bien, algun sistema semejante podría emplearse aquí en vez de recargar inoficiósamente el capital de arrastre de la Empresa.

Creo que debemos propender a la labor que se ha impuesto el señor Ministro de evitar gastos inútiles i de no nombrar empleados por influencias políticas. Todos los partidos políticos de nuestro pais viven hoy día no de programas sino de reparticion de empleos. En la Empresa de los Ferrocarriles se crean empleos para satisfacer a los amigos políticos, i esta es una situacion que conviene remediar.

Pero, además de la reduccion en los gastos de la Empresa, estimo que debemos establecer reglas para la administracion económica de los capitales empleados.

En un debate anterior oí contar por miles los carros chicos que tiene la Empresa.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria).—Hai mil quinientos.

El señor **Walker Martínez**.—Hai mil quinientos carros pequeños en un total de tres mil seiscientos carros, de manera que el número de carros pequeños puede estarse en un treinta por ciento.

Yo creo que debemos guiarnos por el criterio de que los ferrocarriles arrastren gran cantidad de carga lo mas pronto posible, que puedan trasladar desde los puntos estremos a las ciudades todas las mercaderías como la madera, el pasto, etc., i no mirar las cosas desde el punto de vista de cierta carga que no va en mucha abundancia.

Yo miro esta cuestion con criterio económico; por eso he querido hacer presente estas ideas a fin de que el señor Ministro las tome en cuenta i estudie este negoci para ver la manera de que los ferrocarriles produzcan mas.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Debo hacer presente al señor Senador por Ñuble que ya hai un número bastante considerable de carros chicos, que llega a mil quinientos. Estos carros, además de los inconvenientes adotados por el señor Senador por Santiago, tienen la desventaja de que su tonelaje útil llega, máximo, a un treinta i cinco por ciento; en cambio, los carros de veinte toneladas tienen un tonelaje útil que alcanza a un cincuenta por ciento. Esto significa un beneficio a favor de la Empresa que se puede apreciar en veinte, veinticinco o treinta por ciento.

Por eso los ferrocarriles han fijado como tipo para su equipo de carga los carros de veinte toneladas, que no tienen los inconvenientes de los carros de gran tonelaje o sea de treinta i cuarenta toneladas, que destruyen los puentes.

En cuanto a las observaciones, mui atendibles, que ha hecho el señor Senador por Ñuble respecto de las tarifas que pagan algunas mercaderías que no alcanzan a llenar un carro, debo manifestar que creo que esas tarifas pueden ser modificadas, i el Gobierno empeña su palabra en el sentido de que verá la manera de corregir las desigualdades i defectos que se noten en dichas tarifas; pero no adquirirá nuevos carros chicos que, como he dicho, presentan muchos inconvenientes.

El señor **Silva Ureta**.—No quiero dejar pasar en silencio algunas de las observaciones que han hecho el señor Senador por Santiago i el señor Ministro de Industria.

Si en los carros chicos no guarda proporcion la carga que pueden llevar con el peso bruto es debido a que estos carros que hoy existen son antiguos, de pesada construcción de madera. No me parece que haya carros belgas modernos de ocho toneladas, pues los carros modernos que hai son de treinta o cuarenta toneladas, carros pesados que demandan un fuerte desembolso a la Empresa por reparaciones de vías i puentes que se destruyen o quedan en mal estado a su paso.

Que los carros chicos duran mas, no hai cuestion.

Hoy dia estan prestando servicio carros traídos el año 1870 que aun se mantienen en movimiento sin exigir grandes reparaciones, pues los que mas sufren en los continuos topones i estrallones que sufre el material rodante en las estaciones, son los carros de gran tonelaje, que son los que se han destruido mas pronto.

Pero en cuanto a relacion de precios entre los distintos tipos de carros, creo que padece

un error el señor Senador por Santiago al pensar que pueden equipararse en valor un carro grande de veinte toneladas con dos chicos de diez. Desde luego, el carro chico solo tiene cuatro ruedas en tanto que el carro grande tiene ocho. Ahora en cuanto al provecho que de ellos se saca, debo desde luego hacer notar que los carros de ocho toneladas, aunque no admiten mayor carga que ocho toneladas, son de doce, i la Empresa cobra por ellos a razon de doce toneladas por ocho toneladas de peso neto trasportado.

Los carros de tonelaje pequeño tienen por objeto principal evitar que la carga se eternice en las estaciones, i que el equipo no se inmovilice en espera de que se acaben de llenar los carros grandes. El carro de ocho toneladas se carga en un momento, i nunca faltan artículos prontos para llenarlos en todas las estaciones. Cosa distinta ocurre a menudo con los carros grandes, que pasan no digo un dia, sino una semana talvez, a la espera de productos con que enterar su carga; por este mismo motivo, sucede tambien que estos carros, no pudiéndose llenar, se cargan con bultos a sobornal, con perjuicio para los remitentes, que tienen que pagar mayores fletes. Por otra parte, si se cobra el carro completo, que se lo llene con toda la carga que admita, pero que no se cobre la parte que va de vacío. Yo conozco personas, i hasta colegas míos, que con tal de que su carga no se demore demasiado pagan un recargo, abonando el carro entero aun cuando vaya medio, o mandando a sobornal los bultos que ocuparian un carro completo de tamaño pequeño pero que no lo pueden obtener oportunamente.

Otra prueba de que los carros chicos no son tan malos, es lo que decia el señor Ministro, cuando nos hacia saber que quedan aproximadamente mil quinientos de estos carros. Desde luego, duran mas que los grandes, i tendria vivo interes en saber los datos exactos sobre la relacion que hai en el desgaste i destrucción de los carros grandes comparativamente con los pequeños. ¿Quién puede desconocer la ventaja de los carros que duran mas, i que son ocupados por todo el público, por lo fácil que es llenarlos i tenerlos en mas activo movimiento?

Así que, de todos modos, si quedan mil quinientos carros de tonelaje pequeño, ¿qué importaria que hubiesen unos pocos mas? Yo creo que el señor Ministro haria buena obra, ordenando la adquisicion de ellos, si no en la proporcion de diez por ciento, a lo ménos en la de cinco por ciento, sobre la suma que se va a invertir en la adquisicion de nuevos carros.

El señor **Sánchez Masenlli**.—Todo el salitre se trasporta en carros chicos.

El señor **Silva Ureta**.— Muchas otras ventajas tiene el equipo de tonelaje reducido, como ser permitir curvas de poco radio en las líneas; pero, no deseo tomar mas tiempo al Senado insistiendo en nuevas o mas detenidas observaciones. Fíjese el señor Ministro en el creciente tráfico de las líneas angostas i accidentadas de Calera al norte, que se verá luego incrementado con la terminacion del longitudinal hasta la Serena i Coquimbo, lo que tendrá lugar en dos o tres meses mas. Dos locomotoras i unos pocos carros son los elementos de trasporte en una gran parte de las nuevas construcciones, i no se mueven sino cuando hai voluntad de hacerlos andar.

Por lo dicho, ruego al señor Ministro que se sirva atender la mui justa solicitud del honorable Senador por Ñuble, señor Urrejola, que es remitente de carga, como el que habla, i sabe por esperiencia que equipo pequeño no es un perjuicio para la Empresa, sino por el contrario un beneficio positivo para ella, en concordancia con las conveniencias del público.

El señor **Urrejola**.—Debo agregar solo mui pocas palabras a las que el Senado acaba de oír a mi distinguido colega, el señor Senador por Aconcagua, porque Su Señoría ha contestado, de una manera mui cabal i cumplida, a mi juicio, las objeciones talvez demasiado fiscalistas que ha hecho el honorable Senador por Santiago.

El señor Senador por Santiago en su propósito de atacar la peticion que he hecho yo creyendo, como lo dije, representar los anhelos jenerales de los industriales i comerciantes del pais, ha llegado hasta decir que los carros de diez toneladas tenian el mismo número de ruedas i de ejes que los carros del mayor tonelaje en uso; i por poco no llegó a decir que tenian tambien el mismo largo.

El señor Senador por Aconcagua ha puesto las cosas en su lugar: los carros de veinte toneladas tienen el doble de longitud que los carros de diez; así como el doble de ruedas i de ejes.

Indudablemente, hai mucha parte que es comun en ambos tipos de carros, i ello constituye una economía en un carro grande con relacion a dos chicos.

La diferencia entre el peso muerto entre dos carros de diez toneladas i uno de veinte, no es tan considerable que llegue al ciento por ciento; de ningun modo; pero, ante esas observaciones demasiado fiscalistas, que el

señor Ministro ha hecho suyas, yo debo observar que si mirásemos únicamente el interes industrial de la Empresa para que no se proporcionasen al público aquellos carros que facilitan el acarreo, no procederian con otro criterio las empresas que no son oficiales sino particulares.

Como ha dicho el señor Senador por Valdivia, los carros que cargan el salitre no pasan de diez toneladas, i son adecuados a su objeto.

La Compañía de Arauco, que tiene que buscar el mayor provecho posible para sus accionistas, ¿no tiene tambien carros de diez toneladas en gran número?

¿I se ha querido con esto favorecer a industrias determinadas, como parece haber argumentado, hablando en jeneral, el señor Senador por Santiago?

Nó, señor: con eso sencillamente se ha procurado el mejor servicio para el comercio en jeneral.

Se ha recordado que hai mil quinientos carros de tonelaje pequeño en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, como para significar que no hai necesidad de mas.

Por ¿cuánto tonelaje representan esos mil quinientos carros chicos?

Doce mil toneladas de capacidad tan solo, en un total de ciento veinte mil toneladas que tiene, poco mas o ménos, el equipo de acarreo de que dispone la Empresa. Consiguientemente, solo el diez por ciento de la capacidad transportadora, digamos así, está representada por el equipo menor.

¿I qué he pedido yo en nombre del comercio i de la industria, a cuyo nombre creo que hablo con entero derecho?

Que se procure que el diez por ciento del tonelaje del equipo por contratarse sea en carros de diez toneladas: nada mas. Si quiere el honorable Ministro proceder con entera conciencia sobre lo que yo le he pedido, solicite informes al respecto de las cámaras de comercio i de las sociedades de fomento del pais; i estoi cierto de que no tendrá ni un solo informe desacorde con lo que en nombre del comercio i la industria del pais he dicho en este recinto.

El señor Ministro ha prometido un remedio, i yo me permito pedirle que estudie el asunto con calma. Piensa Su Señoría establecer una sola tarifa; i si, como es indudable, se adopta la mas alta, vendrá a gravarse mas al público, i esto sucederia como una consecuencia de mi peticion, por lo que si éste hubiera de ser el resultado, yo rogaria al señor Ministro que tuviera por no hecha tal peticion.

Yo creo mui justo que existan dos tarifas: una menor para el que ocupa carros completos, porque exige ménos empleados i vijilancia de parte de la Empresa i otra mayor para la carga que no va en esas condiciones; pero, al mismo tiempo, no me parece justo que el recargo sea mui gravoso, como es el de treinta i cinco o cuarenta por ciento, para el comerciante que no tiene la cantidad de carga suficiente para despachar carros completos.

Repito que la empresa particular del ferrocarril de Arauco tiene carros de diez toneladas en una proporcion que no baja del veinticinco por ciento sobre el total del tonelaje que tiene en servicio.

El señor **Walker Martínez**.—Voi a decir mui pocas palabras para justificar mi intervencion en este debate.

Es mui cierto que tengo propósito fiscalista; pero esto está encaminado al bien de la nacion, por cuanto se refiere a obtener una economía en el servicio de los ferrocarriles.

Ahora, que se diga que mi argumento no es estrictamente exacto, que dos carros chicos no valen precisamente el doble de uno grande, está bien; pero todos saben que dos carros chicos cuestan bastante mas que uno grande.

El señor **Urrejola**. — Esa es verdad de Perogrullo.

El señor **Walker Martínez**.—I entónces, yo defiendiendo la economía de la Empresa i no puede hacerse la observacion que lanzó en voz baja el señor Senador por Valdivia citando los ferrocarriles salitreros, pues éstos no soportan carros de veinte toneladas porque son de trocha angosta.

Ahora, el ferrocarril de Arauco ¿por qué tiene carros chicos? ¿Por favorecer a los industriales? Creo que no será precisamente por esto ya que para trasportar grandes partidas de carbon o trigo son preferibles los carros grandes. Si dicha Empresa tiene carros chicos será porque así le conviene, quizas porque

puedo adquirir ese material a precio mas ventajoso que otro.

Creo que la conveniencia está en adquirir carros grandes para con el menor precio se obtenga mayor capacidad de trasporte i se pueda movilizar la mayor cantidad de carga posible, con el menor costo.

Ahora si se desea salvar la dificultad que se crea a los cargadores de carros de pocas toneladas puede hacerse por otros caminos como el indicado por el señor Ministro de suprimir la diferencia de tarifas entre sobornal i carro completo, medida que quizas tampoco es necesaria, pues si bien se analizan nuestras industrias, veremos que todas pueden cargar un carro completo de veinte toneladas. De manera que yo mantengo mi criterio; i ruego al señor Ministro que no acepte lisa i llanamente lo que digan las bolsas de comercio, pues ellas solo mirarán sus intereses.

Como no quiero alargar este debate, dejo la palabra.

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

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votacion, se dará por aprobado el proyecto.

Aprobado.

El señor **Matte** (Presidente).— Corresponde continuar ocupándose en jeneral del proyecto que establece una contribucion a los Bancos.

El señor **Aldunate**.—Como quedan mui pocos minutos, creo que convendria levantar la sesion.

El señor **Matte** (Presidente).—Se levanta la sesion.

*Se levantó la sesion.*

*Por la primera hora,*

RAFAEL EGAÑA.

*Por la segunda hora,*

ANTONIO ORREGO BARROS.