

# Sesion 28.<sup>a</sup> extraordinaria en 9 de diciembre de 1913

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES ALDUNATE S. I LAZCANO

## Sumario

El señor Claro hace una aclaracion al acta.—

A propuesta del señor Aldunate (Presidente) se acuerda agregar a la tabla diversos proyectos.—Se aprueba un proyecto de convencion con Bolivia.—A peticion del señor Orrego (Ministro del Interior) se aprueba un proyecto que concede fondos para gastos del servicio sanitario.—A indicacion del señor Claro se considera i es aprobado un proyecto que concede a la Sociedad de Empleados Públicos el permiso necesario para conservar algunos bienes raices.—El señor Búlnes solicita algunos antecedentes sobre el contrato de explotacion de guano.—El señor Yáñez manifiesta el mal estado de la línea del ferrocarril de Osorno a La Union.—Respuesta del señor Zañartu (Ministro de Obras Públicas).—El señor Barros E. hace notar diversas deficiencias del edificio de la Escuela Normal de Puerto Montt.—Respuesta del señor Rodríguez (Ministro de Instruccion Pública).—El señor Guarello solicita que se envíe al Senado un proyecto relativo a la Marina Mercante Nacional que Su Señoría redactó a peticion del Gobierno.—El mismo señor Senador hace algunas observaciones acerca del excesivo tiempo de vacaciones que se da en los establecimientos públicos de enseñanza.—Respuesta del señor Rodríguez (Ministro de Instruccion Pública).—El señor Echenique llama la atencion del señor Ministro de Instruccion Pública hácia algunas irregularidades que se observan respecto de las horas de clase que desempeñan algunos profesores de colejos del Estado.—Contestacion del señor Rodríguez (Ministro de Instruccion Pública).—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa la discusion del proyecto de reor-

ganizacion de los ferrocarriles.—Usan de la palabra los señores Urrejola i Búlnes.—Se levanta la sesion.

## Asistencia

*Asistieron los señores:*

Balmaceda J. Elías	Mackenna Juan E.
Barros E. Alfredo	Montenegro Pedro N.
Búlnes Gonzalo	Ochagavía Silvestre
Búrgos Gregorio	Rivera Guillermo
Claro Solar Luis	Salinas Manuel
Correa Ovalle Pedro	Silva Ureta Ignacio
Charme Eduardo	Urrutia Miguel
Echenique Joaquin	Urrejola Gonzalo
Eyzaguirre Javier	Valdes Valdes Ismael
Figueroa Joaquin	Valdes V. Francisco
García de la H., Pedro	Walker M. Joaquin
Guarello Anjel	Yáñez Eliodoro

I los señores Ministros del Interior, de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion, de Justicia e Instruccion Pública i de Industria i Obras Públicas.

## Aclaracion al acta

El señor **Claro Solar**.—Si no he oido mal al señor Secretario, en la parte del acta relativa al artículo 6.º del proyecto sobre patentes profesionales e industriales, se dice que fué aprobado con una indicacion formulada por el que habla para sustituir la frase final del inciso 3.º, que dice: «con un sesenta por ciento de rebaja del asignado en dicho cuadro a la primera categoría», por esta otra: «con un sesenta por ciento de rebaja de la que se asigna en dicho cuadro a la primera categoría.»

En realidad, está perfectamente espresada la idea relativa a la forma en que debe procederse, pero como el citado artículo tiene otros

incisos, queda la duda acerca de qué contribucion debe servir de base para fijar la que corresponde a las diversas categorías, i la indicacion que formulé fué para que se tomara como base la contribucion fijada en el cuadro anexo para la primera categoría, con un veinte por ciento de descuento para la segunda categoría, de treinta por ciento para la tercera, etc.

Seria conveniente dejar constancia de que fué esa la idea aprobada

El señor **Yañez**.—Creo que tiene razon el honorable Senador por Aconcagua, porque, de otro modo, en la redaccion del artículo habria un error, por lo ménos en lo que se refiere al propósito que tuvo la Comision; rebajando un veinte por ciento a los contribuyentes de segunda categoría, respecto de la patente que pagan los de primera, tendrian que pagar ochenta pesos sobre la base de cien; i si para los de la tercera se rebaja un diez por ciento sobre esta suma, quedarian setenta i dos pesos para la tercera, en lugar de setenta que le corresponde. La idea aprobada fué que se hiciera una rebaja de veinte por ciento para los de segunda categoría, de treinta para los de tercera, de cuarenta para los de cuarta, etc., tomando como base jeneral lo que pagan los de la primera.

Seria conveniente, pues, hacer la aclaracion que ha indicado el honorable Senador por Aconcagua.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Si no hai inconveniente, se dejará constancia en el acta de que la rebaja debe entenderse con relacion a la patente correspondiente a los contribuyentes de la primera categoría.

Queda así acordado.

### A la tabla

El señor **Aldunate** (Presidente).—Hago indicacion para que se agregue a la tabla, a continuacion de los proyectos que tienen preferencia acordada, el que hace estensivas las disposiciones de la lei de 15 de octubre de 1875, relativas a los inspectores de las empresas de gas, a las empresas de luz eléctrica.

Igual indicacion formulo respecto del proyecto remitido por la Cámara de Diputados sobre creacion de la Caja de Crédito Popular, de cuyo informe acaba de darse cuenta.

Si no hai inconveniente, quedará así acordado.

Acordado.

### Convencion con Bolivia

El señor **Aldunate** (Presidente).—Corresponde tratar de la convencion sobre tráfico

comercial, celebrada entre los Gobiernos de Chile i de Bolivia, con fecha 6 de agosto de 1912.

El señor **Claro Solar**.—Acaba de darse cuenta de un proyecto que concede permiso a la Caja de Ahorros de Empleados Públicos para conservar la posesion de varios bienes raices. Como es costumbre despachar sobre tabla esta clase de asuntos, me permitiria hacer indicacion para que fuera tratado ántes del asunto a que acaba de aludir el señor Presidente.

El señor **Aldunate** (Presidente).—La convencion a que me he referido es mui sencilla tambien, señor Senador, de manera que seguramente no dará lugar a debate. En seguida se tratará el proyecto a que alude Su Señoría.

*El señor Secretario da lectura al informe de la Comision de Relaciones Exteriores.*

*El proyecto de lei que aprueba la convencion, dice así:*

#### PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Apruébase la convencion sobre tráfico comercial celebrada entre los Gobiernos de Chile i de Bolivia con fecha 6 de agosto de 1912.»

El señor **Balmaceda**.—En el informe que se acaba de leer, se habla de créditos pendientes: ¿qué créditos son esos?

El señor **Villegas** (Ministro de Relaciones Exteriores).—El informe se refiere en esa parte a una situacion anterior al tratado de paz.

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

Cerrado el debate.

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

Aprobado.

### Servicio sanitario

El señor **Orrego** (Ministro del Interior).—El honorable Senado debe tener conocimiento seguramente, por las informaciones de la prensa i por lo que se ha dicho en la Cámara de Diputados, de que la epidemia de viruelas ha aparecido en diversos puntos de la República en condiciones que hacen indispensable el ausilio del Estado para combatirla. Como los fondos que habia para este objeto se han agotado, el Gobierno ha presentado un mensaje pidiendo autorizacion para invertir la suma de veinte mil pesos en la atencion de

estas necesidades, imputando este gasto al ítem del presupuesto del Interior que consulta fondos para la adquisicion de sueros terapéuticos, ítem que no ha sido invertido.

Si en vista de la situacion en que se encuentran las localidades amagadas por esta epidemia i de la circunstancia de que este proyecto no importa aumento de gastos, el Senado lo eximiera del trámite de Comision i lo tratara sobre tabla, a fin de que pudiera considerarlo el Consejo de Estado en su sesion de mañana, le quedaria, por mi parte, mui agradecido.

El señor **Aldunate** (Presidente). - El Senado ha oido la indicacion que hace el señor Ministro.

Si no hai inconveniente, se dará por aprobada.

Aprobada.

Se va a dar lectura al proyecto.

*El señor Secretario da lectura al oficio de la Cámara de Diputados que remite aprobado el siguiente proyecto de lei:*

«Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para invertir la suma de veinte mil pesos en la adopcion de medidas para combatir las enfermedades infecciosas i demas gastos que orijine el servicio sanitario.

Esa suma se deducirá del ítem 4068, partida 26 del presupuesto del Ministerio del Interior.»

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

*Sin debate se dió tácitamente por aprobado.*

El señor **Orrego** (Ministro del Interior).—Rogaria al Senado que acordara tramitarlo sin esperar la aprobacion del acta.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Si no hai inconveniente, se procederá en la forma que indica el señor Ministro.

Acordado.

### Conservacion de bienes raices

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se va a leer el proyecto a que se ha referido el honorable Senador por Aconcagua.

El señor **Búlnes**.—¿I los incidentes?

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se va a tratar ántes de los incidentes un asunto que no ocupará la atencion del Senado por mas de dos minutos; pero si Su Señoría reclama, no se trataria.

El señor **Búlnes**.—Nó, señor Presidente.

*El señor Secretario da lectura al oficio de la Cámara de Diputados que remite aprobado el siguiente proyecto de acuerdo:*

«Artículo único.—Se concede a la institucion denominada «Caja de Ahorros de Empleados Públicos», el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para que pueda conservar, hasta por treinta años, la posesion de los siguientes bienes raices, que tiene adquiridos en la calle de Teatinos, de esta ciudad:

Casa i sitio números 62 a 66 de la calle de Teatinos de esta ciudad, que deslinda: al norte, con propiedad de doña Virginia Hurtado; al sur, con don Eduardo Hemette i don Eduardo Faure; al oriente, calle de Teatinos; i al poniente, con don Rosendo Vidal.

Casa i sitio números 68 i 72 de la calle de Teatinos, de esta ciudad, que deslinda: al norte, con don José de la Cruz Cisterna; al sur, con María i Carmen Muñoz; al oriente, calle de Teatinos; i al poniente, con propiedad de un señor Infante.

Casa i sitio números 58 i 60 de la calle de Teatinos, de esta ciudad, que deslinda: al norte, con Juan Muñoz; al sur, con doña Sofia Roger de Hemette; al oriente, con calle de Teatinos; i al poniente, con don Celso Merino.»

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

*Sin debate se dió tácitamente por aprobado.*

### Esplotacion de guano

El señor **Búlnes**.—Desearia saber si han llegado los antecedentes relativos a la cuestion del guano, solicitados en sesion anterior por el honorable Senador de Ñuble.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Acaba de darse cuenta de ellos i están a la disposicion de los señores Senadores.

El señor **Búlnes**.—Perfectamente.

### Ferrocarril de Union a Osorno

El señor **Yañez**.—Quiero aprovechar la presencia del señor Ministro de Industria, a fin de llamar su atencion hácia el mal estado en que se encuentra la línea del ferrocarril entre Union i Osorno.

Esta línea está en gran parte colocada sobre pilotes de madera que tienen ya como veinte años, de manera que se encuentran en mal estado. Ultimamente se ha producido un movimiento de alarma en aquella rejion con motivo de las malas condiciones en que se encuentra ese pilotaje, pues se teme con razon que pueda sobrevenir una catástrofe que seria de consecuencias gravísimas, ya que, aparte de la pérdida de vidas que pudiera

ocasionar, habria que suspender el tráfico de trenes.

Entiendo que el señor Ministro de Industria debe tener antecedentes sobre este punto, i por mi parte deseo únicamente saber si el Gobierno ha tomado alguna medida para remediar este mal i si tiene fondos para ello.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).--Son perfectamente justificadas las alarmas que se dejan sentir en las provincias del sur con motivo del mal estado en que se encuentra el pilotaje que sustenta la línea férrea entre Union i Osorno a que acaba de referirse el honorable Senador por Valdivia. Este pilotaje es una de las muchas obras de los ferrocarriles que se encuentran en estado deplorable, pues, como lo he manifestado en sesion anterior, la mayor parte de los puentes del sur se encuentran en malas condiciones.

El pilotaje que sostiene la línea del ferrocarril de Union a Osorno se encuentra en tan mal estado, que ya se ha dado orden a la Direccion de los ferrocarriles en el sentido de que cuando lo estime necesario suspenda el tráfico en esa seccion de la via. Como comprenderá el Senado, esa medida produciria graves perturbaciones en Santiago mismo, si se atiende a que los animales i gran parte de los artículos de primera necesidad que se consumen en la capital de la República vienen de aquella rejion. Pero me he visto en la imprescindible necesidad de tomar esa medida porque no me atrevo a cargar con la responsabilidad de una catástrofe que podria ocasionar la muerte de centenares de personas.

Por eso es que, como lo manifesté en sesion anterior, he visto con agrado que el honorable Senador por Santiago señor Valdes Vergara haya propuesto que junto con despachar el proyecto sobre reorganizacion del servicio, se faculte al Presidente de la República para invertir la suma que se considere necesaria en la adquisicion de equipo i en la ejecucion de las obras que es urgente llevar a cabo.

El honorable Senador por Santiago en el contra-proyecto que ha formulado ha propuesto que se autorice la contratacion de un empréstito de cuatro millones de libras para mejorar el servicio. La Direccion de la Empresa solicita una suma mayor que esa. Yo aprovecho esta oportunidad para formular indicacion en el sentido de que se nombre una Comision del Senado para que estudie el presupuesto elaborado por la Direccion para adquisicion de equipo i construccion de nuevas obras, a fin de que, cuando llegue el momento de discutir en particular la idea propuesta

por el honorable Senador por Santiago a que acabo de referirme, tenga la Cámara un informe de Comision que le diga cuál es la suma a su juicio indispensable para que los ferrocarriles puedan marchar, para que desaparezca tanto el peligro a que acaba de referirse el honorable Senador por Valdivia, como muchos otros.

El señor **Yañez**.—Agradezco las esplicaciones que ha dado el señor Ministro.

Por lo mismo que las informaciones que ha recibido Su Señoría están completamente de acuerdo con las que por mi parte he recibido, me parece que el asunto es de suma gravedad i que debe ser tratado con preferencia a cualquier otro. I no puede ser de otra manera, porque no es posible aceptar que la línea férrea de una importante zona del país sea una amenaza para los que trafican por ella.

En cuanto a la idea de suspender el servicio de trenes, no me parece aceptable, por los enormes perjuicios que irrogaria a aquella rejion i aun al centro del país.

Por mi parte, creo que lo primero es reparar la línea de manera que no sea una amenaza para los que de ella se sirven, porque cualquiera que sea la importancia i urgencia de la reorganizacion del servicio de los ferrocarriles, lo primordial es asegurar la vida de los pasajeros; la reorganizacion podrá venir despues.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Estoi completamente de acuerdo con el honorable Senador. Si he insistido con verdadera majadería en pedir el despacho del proyecto sobre reorganizacion del servicio es por que en la otra Cámara se ha manifestado que mientras ese proyecto no sea lei, no será despachado el relativo a subsidios, que pende de la consideracion de esa Cámara. Ese proyecto precisamente permitiria reparar la línea férrea a que se ha referido Su Señoría.

### Esplotacion de guano

El señor **Balmaceda**.—En sesion anterior pedí que pasara a Comision el proyecto sobre esplotacion i provision de guano, porque lo considero mui deficiente, pero agregué que consideraba mui urgente su despacho, i que al pedir que pasara a Comision, no era con el objeto de que quedara enterrado como en una sepultura.

Ya que los antecedentes han llegado a la Honorable Cámara, me atreveria a rogar a los señores miembros de la Comision de Hacienda que se sirvieran despachar su informe a la

mayor brevedad posible, pues se trata de un asunto de verdadero interes público.

El señor **Aldunate** (Presidente).—La Mesa se hará un deber en recomendar a la Comision de Hacienda el pronto despacho del proyecto a que se refiere Su Señoría.

El señor **Salinas**.—La Comision de Hacienda ha empezado ya a estudiar el proyecto a que se ha referido el señor Senador por Ñuble. Los antecedentes de que ha hecho mencion Su Señoría llegaron al Senado el sábado último i ese mismo dia fueron examinados por la Comision. En vista de ellos, se acordó pedir algunas informaciones a la Oficina de Enseñanza Agrícola. Tan pronto como lleguen esos nuevos entecedentes, la Comision seguirá estudiando el proyecto, a fin de emitir cuanto ántes su informe.

### Escuela Normal de Puerto Montt

El señor **Barros Errazuriz**.—Aprovecho la presencia en la Sala del señor Ministro de Instruccion Pública para hacerle presente una necesidad que se hace sentir en Puerto Montt.

En un cerro de aquella ciudad se acaba de construir una casa para la Escuela Normal de Preceptoras, con un gasto superior a cuatrocientos mil pesos. Pues bien, a pesar de la cuantiosa suma gastada, el edificio no está todavía completamente concluido, pues le faltan algunos servicios indispensables.

Desde luego, no tiene una subida adecuada i para llegar hasta el establecimiento hai que seguir un camino que está cerrado por una casa particular, por la cual hai que atravesar para ir a la Escuela.

Ademas, carece de instalacion de agua potable, de manera que las doscientas o trescientas alumnas tienen que bajar al plan, cada una con su jarro, a buscar el agua necesaria para todos los menesteres diarios.

Tampoco hai instalacion de luz, de manera que la Escuela, que es un magnífico edificio, está alumbrada a parafina, con peligro constante de incendiarse.

Como ya va a terminar el año escolar, ruego al señor Ministro que se sirva tomar las medidas del caso para que en el período de vacaciones se hagan los trabajos necesarios para construir un camino adecuado de acceso a la Escuela i se dote a ésta de agua potable i alumbrado.

Con quince o veinte mil pesos se pueden hacer todos esos trabajos, i entónces el edificio quedará en condiciones de servir para el objeto con que fué construido.

El señor **Rodríguez** (Ministro de Instruccion Pública).—Con mucho gusto tomo nota de las observaciones que acaba de hacer el señor Senador por Llanquihue.

Supongo que no se han terminado los trabajos a que se ha referido Su Señoría, únicamente por falta de fondos. Pende de la consideracion del Senado un suplemento en que se solicitan recursos, entre otras cosas, para construcciones, pues hai en otras ciudades varios establecimientos que se encuentran en condiciones análogas a la Escuela Normal de Puerto Montt.

Prometo al señor Senador ocuparme de este asunto tan pronto como haya fondos que puedan destinarse a este objeto, ya sea que se despache el suplemento pedido o que puedan tomarse del presupuesto del año venidero.

El señor **Barros Errazuriz**.—Doi las gracias al señor Ministro.

### Esplotacion de guano

El señor **Búlnes**.—Tengo a la mano los antecedentes que han llegado a la Cámara relativos a la esplotacion del guano; pero noto que no está incluido entre ellos el contrato celebrado entre el Gobierno i la firma MacAuliffe.

Me permito rogar a la Mesa que se sirva solicitar esos antecedentes del Ministerio de Hacienda, pues deseo hacer algunas observaciones sobre el particular.

El señor **Aldunate**.—Se pasará el oficio correspondiente.

### Marina Mercante Nacional

El señor **Guarello**.—Se encuentra pendiente de la consideracion del Senado un proyecto de lei, aprobado por la Cámara de Diputados, relativo a la Marina Mercante Nacional.

Cuando se despachó aquel proyecto en la otra Cámara, habia ocurrido el hecho de que S. E. el Presidente de la República habia tenido a bien pedirnos, al honorable Senador por Valparaiso, señor Rivera, i al que habla, que estudiáramos la materia i formuláramos un proyecto de lei al respecto.

Nosotros cumplimos nuestro cometido i pusimos en manos de S. E. un proyecto de lei que, segun entiendo, debió ir al Ministerio del Interior. Dicho proyecto pasó en informe a la Direccion de la Armada i, con este informe, se encuentra actualmente en diversas oficinas ministeriales. Digo que ese proyecto

se encuentra en diversas oficinas ministeriales, porque todo lo referente a la Marina Mercante Nacional está repartido entre los Ministerios del Interior, de Hacienda i de Guerra.

Como en los últimos tiempos ha habido tantos cambios de Ministros, posiblemente los actuales no tienen conocimiento del hecho a que me he referido; mientras tanto, el proyecto de Marina Mercante se encuentra en estudio en la Comisión respectiva de esta Cámara.

El proyecto elaborado por el honorable señor Rivera i por el que habla, debiera ser considerado como un contra-proyecto. El propósito del Gobierno era presentarlo por su cuenta, como de su propia iniciativa; desgraciadamente, no lo ha hecho, por lo cual desearia que el señor Ministro tuviera la bondad de investigar lo que hai al respecto i tomara alguna medida sobre el particular. Si el Gobierno no persiste en su anterior acuerdo, ruego a Su Señoría que se sirva devolvernos el proyecto para que nosotros lo sometamos al estudio de la Comisión como un contra-proyecto.

### En los establecimientos de enseñanza

El señor **Guarello** —Ya que estoi con la palabra, deseo aprovechar la presencia del señor Ministro de Instrucción para llamar la atención de Su Señoría sobre algo que considero una corruptela que se ha implantado en los últimos años: me refiero al tiempo de funcionamiento de los establecimientos de enseñanza pública.

No quiero referirme a un establecimiento determinado, sino que hablo en jeneral.

En mi concepto, hai un verdadero abuso en lo relativo al período de vacaciones. Me consta que hai actualmente muchas escuelas que clausuraron las clases en los primeros días de diciembre i aun a fines de noviembre. Me parece que esto es inaceptable.

A lo dicho hai que agregar que, debiendo abrir las clases el 1.º de marzo, no lo hacen sino en abril.

Agréguese, todavía, que el período de vacaciones de setiembre se ha prolongado, de una semana que era ántes, al mes completo, como se hace ahora.

Talvez por amoldarse a los últimos adelantos pedagójicos se ha adoptado ese sistema de vacaciones; pero la verdad es que esto va pasando a ser un sistema de holganza de los maestros i directores.

Me permito rogar al señor Ministro de Instrucción que tenga energía bastante para po-

ner remedio a este mal; los establecimientos de instrucción deben funcionar desde el 1.º de marzo hasta el 31 de diciembre, reduciendo el feriado de setiembre a proporciones razonables.

El señor **Rodríguez** (Ministro de Instrucción Pública).—Me preocuparé con mucho interés de las observaciones que acaba de hacer el señor Senador por Valparaíso.

Debo hacer presente a Su Señoría que los períodos de vacaciones están reglamentados, de manera que me bastará exigir el estricto cumplimiento de esas disposiciones para corregir el mal que se nota.

Quizas al formular sus observaciones el señor Senador por Valparaíso ha tenido en cuenta algunas escuelas normales, a las cuales me he visto en la necesidad de hacer que anticipen los exámenes en quince o veinte días.

Esos establecimientos se encontraban en una situación insostenible, porque no habia cómo dar a las alumnas la alimentación necesaria por mas tiempo.

El señor **Guarello**.—Me he referido a los establecimientos de enseñanza en jeneral, desde la Universidad hasta las escuelas públicas primarias.

Los reglamentos a que se ha referido el señor Ministro, han sido hechos, jeneralmente, persiguiendo el objetivo de aumentar los períodos de holganza. De manera que, a mi juicio, el único camino que tendria el Gobierno para corregir el mal, seria derogar todos esos reglamentos i ordenar que se hagan otros.

El señor **Rodríguez** (Ministro de Instrucción Pública).—Acojo con gusto las observaciones que formula el señor Senador, porque considero que son dignas de estudio, i se refieren a una materia que debe llamar la atención preferente del Gobierno.

Haré presente estas observaciones al Consejo de Instrucción Pública i a los demas funcionarios a quienes corresponde esta materia i, por mi parte, prometo a Su Señoría hacer cumplir con toda estrictez los reglamentos vijentes, procurando reformarlos en el sentido que indica el señor Senador.

Insistiré en cuanto a lo que ha ocurrido en ciertas escuelas normales. En ellas, por falta de alimentación, hubo necesidad de dar término a los cursos inferiores que son numerosos i cuyos exámenes no podrian resentirse demasiado si se anticipaban a la fecha ordinaria; en cuanto a los cursos superiores, como el número de alumnas es reducido, ha sido posible conse-

guir con los proveedores que suministren hasta fin de año la alimentacion.

El señor **Lazcano**.—Estimo que es mui interesante el punto que ha tratado el señor Senador por Valparaiso i las observaciones que ha hecho el señor Ministro de Instruccion.

En época anterior yo tambien llamé la atencion a este asunto, pues considero que es de capital importancia para la seriedad de los estudios. Dije entónces que de fuente mui fidedigna sabia que pasaban de cinco meses al año los dias de asueto que se daban a los niños. Un profesor mui distinguido, que me hablaba sobre el particular, me decia que era imposible desarrollar un plan de enseñanza correcto en tan corto plazo, ménos de siete meses al año.

Hablando sobre esta materia con un miembro del Consejo de Instruccion Pública, me dijo que todos esos asuetos estaban consultados en los reglamentos. Yo pienso como el señor Senador por Valparaiso, que no es serio hacer perder a los estudiantes cerca de la mitad del año, i que necesariamente debe resentirse la enseñanza con la escasez de tiempo.

Entiendo que el Supremo Gobierno tiene autoridad bastante para corregir este mal, i creo, como el señor Senador por Valparaiso, que deben modificarse los reglamentos.

Todos sabemos que, por desgracia, el Consejo de Instruccion Pública ha arrebatado a S. E. el Presidente de la República las facultades que a este funcionario otorga la Constitucion para dirigir la enseñanza. Sin embargo, algun esqueleto de autoridad debe quedar a S. E. el Presidente de la República, a quien, segun las disposiciones de la Constitucion, corresponde la direccion superior en materia de enseñanza; confiando en ese resto de autoridad que debe quedar al Gobierno, ruego al señor Ministro que modifique esos malhadados reglamentos que perturban la enseñanza en Chile. Es necesario que los niños solo tengan el descanso que se les concedia antiguamente, para que no se les enseñe desde los primeros años a perder el tiempo i a considerar la ociosidad como una cualidad recomendable.

El señor **Echenique**.—Aprovecho tambien la presencia del señor Ministro de Instruccion, a quien hace mucho tiempo que no teníamos el gusto de ver, para hacer algunas observaciones que se relacionan tambien con los establecimientos de enseñanza del Estado.

En 1896 se dictó un decreto en que se prohibe a los profesores hacer mas de treinta i seis horas de clases semanales. Me parece que

ese número es excesivo, pero ya que así lo establece el decreto a que me refiero, nada tengo que observar al respecto, salvo que seria conveniente modificarlo. Pero es el hecho que, como a los profesores se les paga el sueldo en proporcion a las horas de clases que hacen, muchos de ellos aumentan su trabajo hasta cincuenta i una hora semanales; hai profesores que hacen ocho horas diarias, i como los alumnos asisten siete horas al colejio (tres en la mañana i cuatro en la tarde) una de las cuales se destina a recreos, resulta que dichos profesores hacen probablemente dos horas de clase a las bancas.

Desearia saber si el señor Ministro encuentra correcto el procedimiento que espongo o, en caso contrario, qué medidas piensa tomar para evitar que se mantenga.

El señor **Rodríguez** (Ministro de Instruccion Pública).—Respecto de las observaciones que ha hecho el señor Senador por Curicó, debo repetir lo que contesté al señor Senador por Valparaiso, esto es, que los institutos encargados de la direccion de instruccion pública han tomado ciertos acuerdos en materia de vacaciones, acuerdos que merecieron la aprobacion del Gobierno i están en vijencia. Ofrecí al señor Senador vijilar por el estricto cumplimiento de esas disposiciones.

El señor Senador por Curicó dice que esos reglamentos no corresponden a su objeto, porque prolongan demasiado las vacaciones. Naturalmente, esas observaciones merecen la mejor acogida de mi parte i procuraré llevar este asunto al estudio de las corporaciones encargadas de la direccion de la enseñanza, para que se vea cuáles son los mejores métodos que se han implantado en otros países mas adelantados que el nuestro en materia de instruccion pública, adaptando esos métodos a nuestras costumbres i modo de ser.

En cuanto a la observacion que ha hecho el señor Senador por Lináres, debo manifestar a Su Señoría que a los pocos dias de haber llegado al Ministerio tuve en mis manos un informe de la sub-Comision de Presupuestos, en que se hace notar el número de horas de clases que tienen algunos profesores de la enseñanza secundaria. Me llamó la atencion el recargo considerable con que aparecen algunos profesores, mui superior al número de horas de clases que autoriza el reglamento.

A fin de proceder en la mejor forma posible, he llamado a los visitadores de liceos para que comprueben la verdad de los hechos que aparecen en el informe citado. Espero la investigacion que están practicando ya, para saber hasta qué punto llegan esas irregulari-

dades i cuáles son las que pueden tener algun asomo de justificacion por circunstancias extraordinarias, i cuáles las que no tienen excusa posible, a fin de hacer recaer sobre ellas la inmediata sancion del Gobierno.

Como ha dicho mui bien el señor Senador, no es posible que haya profesores con un número de horas de clases que materialmente no pueden desempeñar.

La circunstancia de estar a fines de año impide que esta irregularidad pueda corregirse inmediatamente, pero, al mismo tiempo, habrá todo el período de vacaciones para regularizar los cursos en conformidad a los reglamentos vijentes.

El señor **Echeniqué**.—Agradezco la contestacion que se ha servido darme el señor Ministro de Instruccion i le ruego que tenga la amabilidad de enviar al Senado una copia del informe que emitan los visitadores a que se refirió Su Señoría.

El señor **Rodríguez** (Ministro de Instruccion Pública).—Con el mayor gusto transmitiré ese informe, señor Senador.

El señor **Guarello**.—Doi tambien las gracias al señor Ministro por la contestacion que ha tenido a bien darme. Pero debo hacer notar a Su Señoría que el Gobierno descansa mucho en lo que hacen los institutos o corporaciones encargadas de dirigir la enseñanza. Su Señoría olvida que yo me he referido tambien a la instruccion primaria, respecto de la cual no hai mas responsable que el Gobierno, de manera que sobre el particular Su Señoría puede tomar toda clase de medidas.

El señor **Rodríguez** (Ministro de Instruccion).—Hai tambien un Consejo de Instruccion Primaria.

El señor **Guarello**.—Ese Consejo fué creado por un decreto del Gobierno, de modo que Su Señoría puede suprimirlo cualquier dia con otro decreto.

### Marina Mercante Nacional

El señor **Orrego** (Ministro del Interior).—En la primera oportunidad que se me presente procuraré satisfacer los deseos manifestados por el señor Senador por Valparaiso, en cuanto a la Marina Mercante Nacional, i estoi cierto de que encontraré la mejor voluntad en S. E. el Presidente de la República i en mis colegas del Gabinete para atender los deseos manifestados por Su Señoría.

### Inclusion en la convocatoria

El señor **Claro Solar**.—Desearia saber si ha llegado un mensaje, en que se anuncia la

inclusion en la convocatoria del proyecto de lei que tiene por objeto prohibir la esportacion de hembras del ganado vacuno.

El señor **Aldunate** (Presidente).—No ha llegado, señor Senador.

El señor **Claro Solar**.—En la publicacion que se hace de la última sesion del Consejo de Estado, ví que se habia acordado incluir ese proyecto.

Rogaria al señor Ministro del Interior que ordenara el despacho del oficio correspondiente, a fin de que podamos ocuparnos de ese asunto.

### Esplotacion de guano

El señor **Balmaceda**.—El señor Senador por Malleco ha dicho que no se encuentra entre los antecedentes enviados por el Gobierno sobre el asunto del guano, el contrato celebrado con los señores Mac-Auliffe. Ruego a la Mesa que se sirva pedir ese contrato, con todos los antecedentes que sirvieron de base para celebrarlo, i tambien el primer contrato que se celebró, porque hai dos.

### Puente sobre el Ñuble

El señor **Balmaceda**.—Ya que estoi con la palabra, me permitirá el Honorable Senado que llame la atencion del señor Ministro de Industria hácia el mal estado en que se encuentra el puente carretero que hai sobre el rio Ñuble.

He recibido informaciones acerca de que dicho puente ha sufrido deterioros considerables, que amenazan destruir por completo dicha obra; como seria mui deplorable tener que interrumpir el tráfico, ruego al señor Ministro que se sirva tomar las medidas necesarias para evitar que esto ocurra.

El señor **Aldunate** (Presidente).—¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra? Terminados los incidentes.

### Acuerdos

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se va a votar la indicacion formulada por el señor Ministro de Industria i Obras Públicas, para que el Senado nombre una Comision que informe sobre los fondos que se necesitan para el servicio de los ferrocarriles.

El señor **Salinas**.—Como el proyecto del señor Senador por Santiago se está discutiendo en la órden del dia, creo que seria preferible que el Presidente de la República enviara un mensaje solicitando los fondos necesari-

rios para los ferrocarriles. La Cámara nombra entonces una Comisión a fin de que informara, para despachar a la mayor brevedad el proyecto.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—En la Cámara de Diputados existe un mensaje solicitando estos fondos, pero, como he dicho, se me ha manifestado que no se despachará mientras no se haya despachado el proyecto de reorganización de ferrocarriles. Por esto he creído conveniente que, cuando llegue el momento de discutir el artículo que propone agregar el honorable Senador por Santiago, se encuentre ya estudiado e informado por una Comisión, que fijaría la cantidad que se necesita para regularizar el servicio, fijando también la distribución que de ella se haría.

Me parece que de esta manera ganaremos tiempo, a fin de poner remedio lo más pronto posible a estas necesidades que son tan urgentes.

El señor **Salinas**.—Yo he hecho simplemente una insinuación, pero no tengo inconveniente para aceptar la indicación del señor Ministro. Me asiste solo la duda de si esta indicación es conforme al Reglamento.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Como la indicación del señor Ministro ha sido formulada en el tiempo reglamentario, es decir antes de terminarse los incidentes, el Senado debe pronunciarse sobre ella.

El señor **Rivera**.—El artículo propuesto por el honorable Senador por Santiago i a que se refiere la indicación del señor Ministro ¿no forma parte de un proyecto completo?

El señor **Claro Solar**.—Es un contra-proyecto.

El señor **Rivera**.—¿Cómo vamos a segregar entonces uno de sus artículos, para pronunciarnos sobre él?

El señor **Aldunate** (Presidente).—Segun entiendo, el señor Ministro formula indicación en el sentido de que se nombre una Comisión que estudie las necesidades de los ferrocarriles, para los efectos a que después haya lugar.

El señor **Rivera**.—Está muy bien, señor Presidente; en ese sentido no tengo inconveniente para aceptar la indicación.

El señor **Aldunate** (Presidente).—En votación la indicación del señor Ministro.

*Efectuada la votación, resultó aprobada la indicación por unanimidad.*

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se suspende la sesión.

*Se suspendió la sesión.*

SEGUNDA HORA

Reorganización de los ferrocarriles

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

Continúa la discusión del proyecto que reorganiza los ferrocarriles del Estado.

Puede seguir usando de la palabra el honorable Senador por Ñuble.

El señor **Urrejola**.—En la sesión del miércoles me había ocupado de varios puntos que tenían atinencia con el tema desarrollado en sesiones anteriores por algunos señores Senadores, sobre arrendamiento de los ferrocarriles o la entrega de éstos a una empresa particular en comandita con el Estado.

Tratándose del cargo hecho con tanta insistencia a la Dirección de los ferrocarriles sobre su mala administración, a la que se atribuía el déficit que pesa sobre ella, creí que era un acto de justicia i de equidad exhibir ante el Senado un antecedente sumamente poderoso que debería influir en la apreciación de ese déficit i traje una lista de todos los ferrocarriles i sus secciones que se han construido desde 1894 en la línea longitudinal de Valparaíso al sur, es decir, desde el año en que comenzaron los déficits. Estas nuevas líneas suman novecientos cuarenta i cuatro kilómetros, esto es, mayor cantidad de kilómetros que los que antes de esa fecha se habían explotado por la Dirección tan criticada.

Entrando a las tarifas, me vi en el caso de manifestar que ciertos antecedentes oficiales en que se comparaban las tarifas de los ferrocarriles chilenos con las de otros países, estaban basados simplemente en datos estadísticos i no en datos precisos. De manera que la tarifa más alta de los países extranjeros, que era la de Suiza, de ocho setenta i cinco centésimos por tonelada en cien kilómetros, contra la tarifa media de los ferrocarriles de Chile, que salía de tres pesos sesenta centavos, no era un dato efectivo, sino únicamente el resultado de un estudio estadístico que tomaba en cuenta el kilometraje total, la cantidad de toneladas i las sumas recibidas.

Tuve también ocasión de decir cuál era la tarifa real de cada tonelada kilométrica i probar que la tarifa media vigente hoy entre la primera clasificación i la séptima era con un cambio de nueve i medio peniques, de diez pesos treinta i ocho centavos contra la tarifa más alta, la de Suiza, que era de ocho pesos

setenta i cinco centavos. Pero, en seguida i como término de estas observaciones, manifestaba que si es verdad que el término medio de las tarifas en Chile es altísimo, también lo es que este término medio no se traducía en que las entradas correspondieran a ese término medio tan subido. I por lo que hace a una observación del honorable Senador de Malleco sobre el acarreo de algunos productos, como la madera, principalmente, que se trae de la zona austral a Santiago i Valparaíso, traje a colación otros artículos de esta misma séptima clasificación.

Según un estudio que he podido hacer, los artículos de esta séptima clase son noventa i seis, pero en la Dirección de la Empresa no hai estadística del movimiento de cada uno de estos artículos i solo pude obtener el de seis de ellos, que fueron el carbon, pasto, animales, madera, cal i cemento. Estos representan durante el año de 1911 una movilización de un millón novecientas cuatro mil doscientas setenta i una toneladas. Despues he tenido tiempo para imponerme de cuáles son los artículos correspondientes a las otras noventa nomenclaturas. Pero por no molestar al Senado no leeré sino unos pocos.

Estos son:

Abonos en jeneral, barriles i pipas vacías, cojines, canastos vacíos, durmientes, gallineros vacíos, jervas vacías, minerales de varias clases, nitrato de soda, paja en fardos, sal envasada, salitre, tofo, toneles vacíos i yese.

Quedan sesenta i cinco mas que no vale la pena mencionar.

Ya que no hai estadística para apreciar el movimiento del acarreo de esos noventa artículos, creo poder hacer un cálculo mas o ménos prudencial. Ese millón novecientas cuatro mil doscientas setenta i una toneladas corresponde al cuarenta i dos por ciento de cuatro millones quinientos sesenta i cinco mil setecientas treinta i nueve toneladas trasportadas el 911.

El ocho por ciento que falta para completar el cincuenta por ciento i que correspondería a los noventa artículos que faltan de la séptima clase, es cálculo prudencial fijarlo en trescientos setenta i ocho mil seiscientos ocho toneladas, por no haber estadística cabal.

De modo que si es verdad que, como lo dije, el término medio de las tarifas chilenas es mui alta, i como el cincuenta por ciento corresponde a una clasificación que, según antecedentes oficiales, deja pérdidas, ese término medio de tres sesenta centésimos asignado a la tarifa chilena por la oficina del Ministerio de Ferrocarriles está basado en la estadística del

movimiento jeneral, que corresponde en un cincuenta por ciento a carga que deja pérdida a la Empresa, como lo dijo mui bien el honorable Senador de Malleco.

Voi ahora a hacer un pequeño desarrollo de lo que representa para el Estado mantener esta clasificación de séptima clase. Para ello tomaré en un recorrido de trescientos kilómetros la tarifa correspondiente de la sexta i séptima clase. La tarifa de la séptima clasificación es de siete pesos sesenta i cinco centavos i la de la sexta es de doce pesos treinta centavos por tonelada en carro completo en trescientos kilómetros; hai, pues, una diferencia de cuatro pesos sesenta i cinco centavos. Multiplicada esta diferencia por el número de toneladas de séptima clase trasportadas el año 1911 (cuatro pesos sesenta i cinco centavos multiplicados por dos millones doscientos ochenta i dos mil ochocientos sesenta i nueve toneladas), da diez millones seiscientos quince mil trescientos cuarenta pesos, que sería una mayor entrada si la séptima clase se trasladara a la sexta.

Basta enunciar esta suma para comprender cuan importante sería la economía que vendría a aumentar las rentas de la Empresa. Si se lograra evitar que esa clase de carga dejara pérdidas, el déficit de veinte millones quedaría reducido a la mitad. No me corresponde a mí, naturalmente, hacer una proposición sobre esto, sino al señor Ministro, por tratarse de un asunto administrativo i ser él quien debe procurar que los ferrocarriles paguen en lo posible sus gastos.

Hai que tomar también en cuenta que la mayor parte de los artículos de la séptima clase hacen un recorrido de setecientos a mil kilómetros i que los trenes que los trasportan desde el sur vuelven de vacío. De manera que la pérdida a que se refería el honorable Senador de Malleco está aumentada por un acarreo de material completamente vacío.

El total de dos millones doscientos ochenta i ocho mil ochocientos toneladas trasportadas el año 1911 de artículos de séptima clase representan nueve mil quinientos once trenes de doce carros cada uno, transporte que no solo no deja provecho, sino que deja pérdidas por las dos causas ya enunciadas.

También toqué en la referida sesión, aunque mui lijeramente, el punto relativo a las tarifas diferenciales. Posteriormente he tenido ocasión de imponerme de las tarifas que rijen en algunos otros países, agregando de paso que en casi todas las naciones están en vijencia las tarifas diferenciales.

Voi ahora a permitirme manifestar al Sena-

do cuáles son esas tarifas en tres de aquellos países:

Flete por tonelada.—Carga de tercera clase:

FRANCIA

En 100 kilómetros, 12 francos.  
En 400 kilómetros, 44 francos.  
En 1,000 kilómetros, 89 francos.

RUMANIA

En 100 kilómetros, 17 francos.  
En 400 kilómetros, 39 francos.  
En 1,000 kilómetros, 74 francos.

BÉLGICA

En 100 kilómetros, 5.25 francos.  
En 400 kilómetros, 8.50 francos.

CHILE

En 100 kilómetros, 11.44.  
En 400 kilómetros, 38.40.  
En 1,000 kilómetros, 60.

De manera que, como lo he manifestado, en estos países la tarifa diferencial está establecida con proporciones sumamente satisfactorias para los que acarrearán productos.

El señor **Búlness**.—¿I Rumania es Chile? Es muy original este sistema de argumentación. Es lo mismo que si yo dijera al honorable Senador: «Me baño a las seis, i, por consiguiente, debe también Su Señoría bañarse a las seis».

El señor **Salinas**.—Pero debemos tomar en consideración la estadística de países más adelantados que el nuestro.

El señor **Urrejola**.—Prosiguiendo en mis observaciones, debo entrar lo más lijaramente posible a hablar sobre el informe de la Comisión.

En 1907, no fui de los que creían que el servicio de ferrocarriles era malo i que toda innovación que en él se introdujera habría de ser necesariamente mejor. En aquel entonces, tuve ocasión de imponerme, en mi carácter de Ministro de Industria, de que el cambio que comenzó a notarse apenas principió a rejir la ley de 1907 fué debido, más que al cambio de hombres, a los millones de pesos que se entregaron a la Dirección de los ferrocarriles del Estado.

Junto con iniciarse la reorganización, se estrenaron mil carros de carga que habían sido encargados por mi antecesor. Estos carros vinieron a facilitar el acarreo.

Durante este período de reorganización se dieron millones tras millones, suma que se ha elevado a ochenta i siete millones según algunos, i todo este dinero se entregó por decretos, pues siempre se solicitaban las nuevas sumas con carácter de urgentes. Naturalmente se mejoró el servicio a fuerza de dinero.

A esto se debe que ahora, como miembro de la Comisión informante, permanezca indiferente ante este nuevo proyecto de reorganización de este servicio, pues estimo que los sistemas cuando no son diametralmente opuestos al anteriormente empleado, pueden todos ser más o menos buenos, según sea quien los aplique, todo depende de la persona encargada de la labor i del manejo del dinero que se le proporcionen para la obra.

La reorganización que se propone difiere en bien poco de la ley del 84 en vigencia hasta el año 1907, en que se dictó la nueva ley, más o menos de acuerdo con el proyecto que discutimos.

La ley del 84 establecía un Consejo al cual se le acusó como el causante principal de la reorganización de los ferrocarriles; pues bien, ahora se vuelve sobre la idea de crear un Consejo.

El Consejo antiguo era formado por personas nombradas por el Presidente de la República i por los directores de explotación; según el proyecto nuevo, el Consejo se compondrá de dos personas elejidas por el Presidente de la República, dos designadas por el Senado, dos por la Cámara de Diputados, i como una diferencia sustancial se propone dar a estos consejeros, que no sean congresales, una remuneración. Los consejeros antiguos que no eran a la vez empleados no tenían, es cierto, remuneración, pero yo tengo la satisfacción de decir que fueron personas dignísimas, contra las cuales nunca se hicieron cargos por malversación de fondos ni por abandono de sus deberes.

Algunos señores Senadores han pensado que formando parte del Consejo antiguo los directores de explotación que eran empleados inferiores al Director Jeneral, no era regular que entraran a calificar los proyectos i actos del Director Jeneral; pero yo creo que no hai antecedentes para afirmar que esta condición fuera un verdadero inconveniente en la aplicación de la ley del 84.

Yo creo que se si tenía algunos inconvenientes la forma en que estaba compuesto el Consejo antiguo, tenía a la vez ventajas muy grandes.

El señor **Echenique**.—Yo puedo citar a Su Señoría un caso concreto.

Los sueldos de los consejeros se aumentaban por medio de gratificaciones acordadas por ellos mismos.

El señor **Urrejola**.—Doi por sentado que se hubiesen acordado en el Consejo estas gratificaciones, lo que me estraña mucho, porque la lei del 84 prohibia que se concedieran estos sobresueldos o gratificaciones por el mismo Consejo, pues para eso se requería autorización suprema.

Pero si se dieron estas gratificaciones, ellas serian tan insignificantes que estoi seguro que con el sueldo antiguo i con la gratificacion no se completaria ni siquiera el cincuenta por ciento del sueldo que hoi se asigna en el nuevo proyecto a los consejeros nombrados por ambas Cámaras i por el Presidente de la República. Por otra parte, el acordar esas gratificaciones no puede calificarse de un abuso que afectase la honradez de las personas que servian los cargos

El proyecto de la Cámara de Diputados consulta el sueldo de doce mil pesos para los consejeros, ántes no tenían sueldo, i yo creo que no han de faltar Senadores que me acompañen en la apreciacion de que estos cargos, cuando son servidos por personas que no perciben renta, son ocupados en jeneral por personas mas dignas, respetables e independientes que las que se den a personas que aspiren al puesto movidas principalmente por el interes del sueldo.

Hai otra diferencia sustancial entre el proyecto de la Cámara de Diputados i el réjimen anterior a 1907.

Segun la lei antigua, el Director Jeneral tenia facultad mui amplia para suspender a todos los empleados del servicio, medida a la que atribuyo gran importancia, pues solo así se puede tener responsabilidad en la administracion de un servicio como éste.

Actualmente esas facultades se han llevado a un extremo que estimo poco conciliador con nuestra Carta Fundamental; pues se da al Director amplias facultades para nombrar el personal de la Empresa, sin aprobacion ni conocimiento del Gobierno.

Era preferible el sistema que establecia la lei del 84, segun el cual el Director, a propuesta de los inspectores de zona, que son los actuales administradores, proponia a su vez los candidatos al Presidente de la República, quien estendia los nombramientos.

Creo que ante esta facultad del Director Jeneral, de proponer previa propuesta de los inspectores de zona, no habia Ministro alguno de entónces que se opusiera a un nombra-

miento, siempre que se cumpliera con las prescripciones reglamentarias.

¿Pero, es conveniente dar al Director Jeneral i a los administradores de zona la facultad de nombrar por sí i ante sí a todos los empleados, sin conocimiento del Gobierno?

Recuerdo que en una de las sesiones de la Comision dije, en tono de broma, al señor Ministro que debia pedir la derogacion de la lei que creó el Ministerio de Ferrocarriles, porque la Secretaría de Ferrocarriles se creó para que tuviera a su cargo el control de los servicios de la Empresa, i de los empleados de ella.

Si se nombran, repito, todos los empleados por el Director de ferrocarriles a propuesta de sus administradores, ¿qué papel hará el Ministro, siendo que ni siquiera tiene la obligacion de comunicar al Ministerio los nombramientos?

Será una Empresa autónoma la que se va a constituir en un pais que se rige por el sistema unitario, un cuarto Poder del Estado, mayor que el Presidente de la República i mayor que todos los Poderes del Estado, porque los tres Poderes, el Ejecutivo, el Lejislativo i el Judicial, tienen facultades mui amplias, pero están sometidos a un control del que no pueden salir, so pena de ser reos de grandes delitos.

Pero en este caso ¿quién va a controlar, ni siquiera a imponerse de lo que pase en los ferrocarriles del Estado?

Hasta aquí, he hablado del proyecto de la Honorable Cámara de Diputados i no del de la Comision, porque la Comision no ha informado, en realidad, proyecto alguno.

La Comision se reunió siete u ocho veces i a todas las sesiones asistí, salvo la última, en que no hubo número.

Siempre nos reunimos en minoría, porque de los ocho miembros de que se componia la Comision, asistíamos solamente cuatro.

De manera que no ha habido acuerdo de mayoría. El proyecto que vino al Senado i que trae algunas ideas distintas de las que contiene el proyecto de la Cámara de Diputados se puede decir que es la enunciacion de las ideas que han predominado en el ánimo de algunos de los honorables Senadores que concurrieron a alguna de las sesiones; es mas bien una base de discusion que se presenta a los honorables Senadores para que tomen en cuenta o no las modificaciones que se contemplan en lo que aparece como proyecto de la Comision.

En materia de sueldos, creo que no puede por ménos que estimarse de una vitalísima

importancia porque, sin esta lei, creo que los sueldos no pueden establecerse o aumentarse con relacion a los pequenísimos que ganan ahora los empleados de los ferrocarriles de una manera legal.

El que corresponde a los últimos grados, o sea, telegrafistas i ayudantes de bodegas, es de absoluta necesidad aumentarlo porque no se concibe que puedan subsistir hoi dia los telegrafistas con ochenta pesos i ayudantes de bodega con ménos todavía. Estos sueldos son indudablemente un estímulo para los abusos i robos, porque al fin i al cabo la necesidad de vivir predomina sobre todas las consideraciones en muchos casos.

Por eso creo que si este proyecto tiene algo de urgente o interesante, es lo que se relaciona con el aumento de sueldos a los empleados que están todo el dia i toda la noche esclavizados en sus puestos i gozan de una remuneracion miserable.

En cuanto al sueldo de los empleados superiores, el Senado en la discusion particular tomará mui en cuenta las condiciones del servicio que prestan i la calidad de las personas que las sirvan para considerarlos justos o nó.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Tiene la palabra el honorable Senador de Malleco.

El señor **Lazcano**.—Permítame, señor Presidente, dos palabras solamente. Como este debate es interesantísimo me atrevo a insinuar al señor Presidente, para que si lo estima oportuno, consulte a la Sala sobre la conveniencia de destinar toda esta sesion a continuar el debate.

El señor **Aldunate** (Presidente).—La Cámara ha oido la indicacion del honorable Senador de Curicó para prolongar la sesion pública por media hora mas a fin de continuar la discusion de este negocio.

El señor **Charne**.—I dejaríamos la media hora de la sesion del juéves para solicitudes particulares.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Si no se hace indicacion, así se hará.

Aprobado.

Teniendo que ausentarse de la Sala el que habla, agradecería al honorable Senador de Ñuble, señor Balmaceda, pasara a ocupar mi asiento en la Mesa.

El señor **Balmaceda**.—Señor Presidente, sírvase excusarme, yo tengo dificultad para oír.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Entonces corresponde al honorable Senador de Curicó; agradeceré al honorable Senador pase a ocupar mi asiento.

El señor **Lazcano** (Presidente accidental).—Continúa el debate.

### Arrendamiento de los ferrocarriles

El señor **Búlnes**.—Empezaré, señor Presidente, por agradecer a Su Señoría que me haya proporcionado el tiempo para decir algunas palabras sobre el interesante tema en debate i procuraré ajustarme estrictamente a la media hora de prórroga, aun omitiendo muchas observaciones que podría hacer para no quedar con la palabra para la sesion de mañana. Voi a hablar del arrendamiento de los ferrocarriles i deseo dejar bien en claro que mis observaciones no se referirán a lo que ha dicho el honorable Senador de Curicó, porque él se ha limitado a pedir a la Cámara que nombre una Comision que estudie estos asuntos, pero sí me referiré al honorable Senador señor Salinas, que ha pedido francamente el arrendamiento de los ferrocarriles.

Se ha hablado mucho de estadística en este debate, demasiado, señor Presidente.

Se ha hablado de ella como si fuera una ciencia completa i no una ciencia auxiliada, en la cual nadie puede apoyarse sino con muchas precauciones. Esto lo sabe todo el que maneja libros. La estadística es como la esfinge ejiptica. Los números dicen lo que lo sacerdote quieren que diga. Bismarck dijo un dia en el Parlamento aleman: «Falso como la estadística» i mucho mas falso todavía la estadística comparada. Para que la estadística tenga algun valor es indispensable que la cosa comparada sea igual con la que se compara. Contrayéndome al caso actual diré que la comparacion estadística de un ferrocarril de Europa con un ferrocarril chileno, no tiene valor alguno si primero no se prueba que ambos están en igualdad de condiciones. Llamo igualdad de condiciones que tengan la misma distancia virtual. ¿Sabe la Cámara lo que es distancia virtual? Es una operacion matemática en virtud de la cual se desarrolla el terreno quebrado en un plano parejo para calcular la fuerza de traccion que requiere un ferrocarril que recorra una distancia kilométrica igual en terrenos diferentes.

Permítame la Cámara la vulgaridad de la comparacion. No se podría decir que dos caballos están en condiciones iguales de carrera si uno tiene que correr un kilómetro de suelo quebrado i otro uno de plano. Equilibrar esas condiciones de igualdad es lo que se llama fijar la distancia virtual. ¿Se han dado el trabajo los que han traído los ferrocarriles euro-

peos como elemento de comparacion? Ademas, para que la estadística comparativa en este caso valiera algo seria necesario probar primero que los ferrocarriles de Chile tienen tanto equipo, tantos desvíos, carboneras en igual estado para evitar desperdicios i robos, máquinas perfeccionadas en sus maestranzas e iguales, i en seguida que haya analogía en las tarifas que cobran i en las monedas que las cobran, sin lo cual la comparacion está desprovista de todo valor. Proceder con esos datos imperfectos es dejarse engañar por cifras que en sí mismas no tienen valor ninguno.

A propósito de esto, para poder calcular la situacion en que están los ferrocarriles de Europa respecto de los de Chile, voy a hacer un cálculo del costo kilométrico de nuestros ferrocarriles comparados con los de Europa.

El honorable señor Salinas ha dicho que nuestros ferrocarriles cuestan treinta i tres millones de libras esterlinas, o sea ochocientos veinticinco millones de francos, o sean pesos de nuestra moneda. Esta cifra es superior en trescientos millones a las que han dado los señores Zañartu (Ministro de Industria) i Valdes Vergara. Sin embargo, yo adoptaré la cifra del señor Salinas, que es la mas alta, para ser enteramente leal en la discusion. Como la Cámara sabe, el Estado tiene en Chile tres mil trescientos kilómetros, le quito los trescientos para hacer número redondo i entonces resulta que cada kilómetro de ferrocarril chileno cuesta doscientos setenta i cinco mil francos. Pues bien, sepa la Cámara que el kilómetro de ferrocarril en Alemania ha costado trescientos sesenta i cinco mil francos; en Suiza, trescientos setenta i ocho mil; en Austria, trescientos setenta i dos mil; en Francia, cuatrocientos cincuenta i cuatro mil; en Bélgica, quinientos noventa mil, mas del doble que los ferrocarriles de Chile; en Inglaterra mas del triple, ochocientos setenta mil francos cada kilómetro.

La esplicacion de esta diferencia se encuentra probablemente en la doble via por una parte, i por otra mui principal, en que aquellas construcciones se han hecho desde un principio con todos sus elementos perfectos de explotacion, es decir, que tienen maestranzas modernas, cuantos desvíos necesitan, equipo suficiente, carboneras cerradas, doble via para hacer un tráfico comercial e industrial reproductivo.

De estos números resulta como verdad inconclusa esto: los ferrocarriles chilenos están a medio construir.

Hai que tener el valor de afrontar el problema tal como es. Tener siquiera la consecuencia de la enerjía patriótica de la jeneracion que puedo llamar ya anterior; de la que sin recursos, con un miserable presupuesto, que fluctuó entre cuatro i diecisiete millones, construyó ántes de 1879 el ferrocarril longitudinal desde Valparaiso hasta Coihue, en ultra Bio-Bio, i no lanzar gritos de desaliento, ni colgarse del badajo de la campana de alarma gritando la incapacidad administrativa del Estado, la incapacidad de la injeniería nacional, cuando tenemos siete veces mas presupuesto que nuestros padres para concluir la obra que ellos dejaron iniciada.

Lo repito, nuestros ferrocarriles están a medio hacer i esto explica la situacion en que se encuentran. Con los cinco millones de libras, o sean ciento veinticinco millones de pesos que ahora pide el Gobierno, el costo kilométrico, adoptando siempre la altísima cifra del honorable señor Salinas, subiria a trescientos dieciseis mil pesos el kilómetro, o sea mucho menor que en Alemania, en Suiza, en Austria, en Francia, la mitad que en Bélgica i casi la tercera parte que en Inglaterra.

Se ha hecho mucho hincapié de que una parte considerable de los ferrocarriles del mundo han sido construidos por sociedades particulares i que parte de los construidos por el Estado, éste los ha entregado por administracion a compañías nacionales. Oigalo bien la Cámara: compañías nacionales; jamas a compañías extranjeras.

El por qué de esto tiene una esplicacion sencilla.

Mirando la red ferroviaria universal se nota este hecho: que los pueblos mui ricos, que tenían grandes acumulaciones de dinero entre sus ciudadanos, han preferido que éstos construyan las líneas férreas. A esta categoría pertenecen Estados Unidos, Inglaterra i Francia.

Por la inversa, los pueblos pobres han tenido que recurrir a compañías extranjeras para que les construyan sus líneas por falta de capitales propios, no por preferencia a este sistema. Estos países han sido: España, Grecia, Portugal, Turquía, Méjico, América Central, Argentina, Colombia, Venezuela, Ecuador, Bolivia i Paraguai.

Ha habido otra categoría de pueblos pobres, que han tenido la enerjía de afrontar este problema con sus escasos recursos empleando un sistema misto, es decir, construyendo ellos, mas o ménos, la mitad de la via i la otra mitad compañías particulares. A este

número pertenecen Chile, Bélgica, Rusia, Brasil, Suiza, Holanda.

Es cierto también que algunos Estados han entregado los ferrocarriles construidos por ellos a compañías que los administren. Pero yo llamo la atención muy especialmente a un punto: esos países han entregado secciones de su red ferroviaria a esas compañías; zonas, pero no el país entero, como sucedería en Chile por su configuración, porque por más que aquí el Estado se devanara los sesos por crear zonas, no lo conseguiría, por ser todo el ferrocarril una sola vía en un solo valle, el central, i que por las condiciones climáticas de Chile las producciones de una sección alimentan la otra.

Cree la Cámara que en esos pueblos todos están contentos con el sistema de explotación por compañías. Nó, señor. Lo que hai es que esas compañías dominan la opinión pública i frustran todas las tentativas de emancipación del comercio i de los industriales. Ha habido discusiones vehementes en los Parlamentos de muchos países, como por ejemplo, de Italia i Holanda contra la tiranía que esas compañías ejercen, pero no han podido desligarse de ella porque el privilegio es corruptor i porque usa todos sus medios de influencia para no largar el negocio que tiene en la mano.

Por eso cuando yo leo esos ardientes debates i veo que en Italia la Comisión encargada de resolver este punto se dividió en tres votos a favor de las compañías i en dos en contra, i que en Holanda el mismo debate parlamentario tuvo cuarenta i seis votos en favor de las compañías i treinta i nueve en contra, yo no deduzco que la mayoría de la Cámara estuviera contenta con ese régimen, sino que el privilegio, o el monopolio corruptor consiguió inclinar la balanza en su favor.

I por lo mismo, cuando mi honorable amigo, el señor Lazcano, citaba el caso de que habiéndose discutido este mismo punto en los Estados Unidos se notó que los representantes del departamento afectado con la medida votaban en favor de las compañías, yo me decía al oír a mi honorable amigo: ¡qué gracia! esos representantes eran elejidos por el monopolio que hacia sentir su influencia adentro del Congreso.

No quiero decir todo lo que se me viene a la mente, pero yo invito a mis honorables colegas a que piensen a lo que sucedería en Chile, en nuestro Parlamento en un caso análogo. ¿Serían los representantes del departamento en que funciona el privilegio A. o B. los más independientes para contemplar el interés público con prescindencia de influen-

cias que les han servido i que pueden volver a servirles en sus intereses políticos?

Voi a examinar el arrendamiento bajo otro aspecto. El arrendamiento hoy no es posible, por el estado de semi-construcción de la vía i por la falta de sus elementos complementarios. Hai que gastar mucho dinero para que nuestros ferrocarriles queden en condiciones convenientes de explotación. ¿Pondrán ese dinero los arrendatarios? Sí, lo pondrán si se les permite subir las tarifas en oro hasta el límite que lo aguante la agricultura, importándoles a ellos un ardite que la propiedad se desvalorice i que sucumban muchas industrias. He aquí por qué cuando examinaba las propuestas presentadas al Ministerio sobre arrendamiento, en las cuales los interesados le dicen al Estado, usted pondrá el capital: usted me dará cinco años sin cánon o me responderá de las pérdidas, yo me he dicho: esas propuestas son honradas, porque nadie en las condiciones actuales puede presentar otras. En cambio, si yo viera propuestas buenas, yo me diría: estas propuestas descansan en el fraude, estas propuestas tienden a modificar las condiciones durante el contrato por medio de influencias corruptoras.

El arrendamiento crea el monopolio. No hai medio de librarse de él, porque el gran capital de suyo es monopolio; porque monopolio es todo aquello de que un hombre no puede sustraerse. ¿Habrá algún agricultor que pudiera prescindir del ferrocarril para el transporte de sus productos? Nó, señor Presidente. Este sería el monopolio para toda la zona agrícola del país.

Sería más que esto, sería el complemento del monopolio que ya existe para los fletes marítimos. La Cámara sabe que hai un sindicato de las Compañías de Navegación para fijar las tarifas i tengo a la mano una comunicación del ex-Cónsul de Chile en Hamburgo, señor Puelma B. sa, de 1905, en la cual da cuenta al Ministerio que habiendo querido una compañía marítima extender sus negocios a Valparaíso, la Kosmos i dos sociedades más reunieron un capital de quince millones de marcos para arruinar al intruso que tenía la osadía de poner en peligro el monopolio que ejercían en la costa del Pacífico. A ese monopolio le faltaba un anillo para desnacionalizar la riqueza agrícola, la última que nos queda a los chilenos, i ese anillo se lo daría el monopolio terrestre de los ferrocarriles, con lo cual se habría puesto al país un corsé de hierro que ahogaría toda su expansión comercial i toda su independencia económica.

Tiene todavía otro aspecto más grave el

arrendamiento. Seria que los directores de la Compañía arrendataria se convirtieran en comerciantes, lo cual no es una suposición. Hai muchos motivos para suponer que eso sucederia. Por ejemplo, el ferrocarril de Mendoza a Buenos Aires tiene agotada a Mendoza. Ese ferrocarril especula en trigos, i al hacendado que no le vende el trigo no le da carros. ¿En Chile mismo no es sabido que sucede igual cosa? El ferrocarril de Arauco es negociante de carbon, i si no le aceptan sus propuestas, le pone todo jénero de dificultades a los que le hacen competencia. Ese ferrocarril da idea de lo que serán los nuestros en manos extranjeras. La Compañía de Curanilahue para poder sacar su carbon ha tenido que hacer fuertes inversiones en trenes completos, locomotoras i carros i la Compañía le cobra ochenta o noventa por ciento de sus altos fletes en oro solo por el derecho de usar la via, siendo que jamas se cobra por semejante servicio mas de un cincuenta por ciento.

Otro ejemplo, el ferrocarril de Copiapó. Yo no le hago cargos a sus antiguos dueños, porque lo explotaban como negocio comercial, pero es el hecho que a ellos les convenia que el mineral le fuese vendido en un establecimiento de fundición que tenian en el interior i para evitar la competencia con los precios de la costa, tenian un flete prohibitivo de bajada, i el resultado era que la minería languidecía por esta doble situación de que el dueño del ferrocarril fuera comerciante del artículo que ellos producian. Arrendados nuestros ferrocarriles no habria medio de evitar que los empresarios se hicieran comerciantes hoy del trigo, mañana del forraje, de los porotos, de la carne, de las papas i que le pusieran una pistola al pecho a los hacendados del Huaico en fuera, diciéndoles: o me vende a mí a tal pre-

cio o no les doi carros. I contra este jénero de abusos no hai escrituración previa posible, porque todas las precauciones del Gobierno se burlarian por medio de una interpósita persona.

No olvide la Cámara que el papel de los ferrocarriles chilenos ha sido el de impulsores del progreso: los de ultra Bio-Bio han sido creadores de zonas i de pueblos; los de Bio-Bio al norte fomentadores de las industrias i para eso se han arreglado las tarifas de manera que todos esos pueblos i esas industrias puedan desarrollarse i vivir. El arriendo, seria cambiar completamente el sistema, seria entregar al implacable interes particular, que no se cuida sino de los buenos dividendos, este elemento graduador del progreso i del interes jeneral. No nos engañemos, señores Senadores, el arrendamiento del ferrocarril es el arrendamiento del pais, es entregar a la voracidad el último elemento de nuestra riqueza nacional: la agricultura. Si una vez firmamos el contrato, no recuperaremos jamas nuestras líneas. Primero volverán a su nido las golondrinas de Becquer ántes que los ferrocarriles a poder del Estado. El monopolio ejercerá sus influencias por medio de veinticinco mil empleados, tendrá bajo su puño a los agricultores e industriales i corromperá nuestra vida política en forma tal que solamente al pensarlo experimento el dolor de chileno ante una calamidad semejante.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Habiendo llegado la hora, se levanta la sesión.

*Se levantó la sesión.*

*Por la primera hora,*

RAFAEL EGAÑA.

*Por la segunda hora,*

ANTONIO ORREGO BARROS.