

Sesion 16.^a ordinaria en 11 de Julio de 1906

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES SANFUENTES I MATTE PÉREZ

SUMARIO

Acta de la sesion anterior.—Cuenta.—El señor Subercaseaux hace algunas observaciones sobre el mal servicio de los ferrocarriles i propone un proyecto de acuerdo sobre la materia.—Se pone en discusion dicho proyecto.—Usan de la palabra los señores Ovalle (Ministro de Obras PSblicas), Mac Iver, Montt, Valdes Valdes, Sanfuentes (Presidente), Espinosa Pica i Balmaceda, quien propone un nuevo proyecto en sustitucion del anterior.—El señor Matte Pérez pregunta al señor Ministro de Marina si es o no efectivo que el «Prat» se enviará a Europa para su refaccion i el señor Vergara (Ministro de Marina) hace algunas observaciones sobre el particular.—A ruego del señor Ovalle (Ministro de Obras Públicas) retiran sus indicaciones los señores Subercaseaux i Balmaceda.—Se suspende la sesion.—A segunda hora se pone en discusion el proyecto que fija el número de Diputados i Senadores del Congreso Nacional.—Usan de la palabra los señores Subercaseaux, Sanfuentes (Presidente), Montt i Lazcano.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Balmaceda, J. Elías	Rozas, Ramon Ricardo
Besa, Arturo	Sánchez M., Darío
Castellon, Juan	Silva Ureta, Ignacio
Cifuentes, Abdon	Subercaseaux, Ramon
Charme, Eduardo	Tocornal, José
Escobar, Ramon	Valdes Valdes, Ismael
Espinosa Pica, M.	Vial, Leonidas
Fernández Concha, D.	Villegas, Enrique
Figueroa, Javier A.	i los señores Ministros
Infante, Pastor	de Justicia e Instruc-
Irarrázaval, Carlos	cion Pública, de Gue-
Lazcano, Fernando	rra i Marina i de In-
Mac Iver, Enrique	dustria i Obras Públi-
Montt, Pedro	cas.
Puga Borne, Federico	

Acta

Se leyó i fué aprobada la siguiente:

«SESION 15.^a ORDINARIA DEL 10 DE JULIO
DE 1906

Asistieron los señores Sanfuentes, Balmaceda, Cifuentes, Charme, Eastman, Escobar, Espinosa Pica, Fernández Concha, Figueroa, Infante, Irarrázaval, Lazcano, Matte, Montt, Puga Borne, Rozas, Sánchez Masenlli, Sotomayor, Subercaseaux, Tocornal, Vial i Villegas, i los señores Ministros del Interior, de Relaciones Exteriores, de Justicia e Instruccion Pública, de Hacienda i de Industria i Obras Públicas.

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

Mensajes

Tres de S. E. el Presidente de la República en los que inicia, respectivamente, otros tantos proyectos de lei: el primero relativo a derogar la Ordenanza Jeneral del Ejército con escepcion de los títulos 71 a 80 inclusive, que tratan de la materia judicial, i dispone que las funciones encomendadas al Comandante Jeneral de Armas en el título 74 serán desempeñadas por la autoridad militar que designe el Presidente de la República; el segundo reforma la planta de oficiales superiores, de capitanes i de oficiales subalternos del Ejército; i el tercero determina las condiciones a

que debe sujetarse el retiro de los oficiales del Ejército.

Se reservaron para segunda lectura.

Oficios

Uno del señor Senador de Llanquihue, don Ramon R. Rozas, con el que acompaña una solicitud formulada por hijos de colonos alemanes que piden la anulacion del contrato con la Sociedad Ganadera de Rupanco sobre ocupacion de la isla de Coihueco. Respecto de ambos antecedentes indica el honorable señor Senador que se publiquen en el «Boletín de Sesiones» i que a nombre de Su Señoría sean enviados al señor Ministro de Colonizacion.

Así se acordó, debiendo dirigirse el oficio correspondiente a nombre del señor Senador de Llanquihue.

Solicitud

Una del Centro Industrial i Agrícola, en que formula algunas observaciones para que sean tomadas en cuenta por la Comision de Industria al informar sobre los proyectos que se presenten para la celebracion del centenario de la Independencia.

Se mandó agregar a sus antecedentes.

El señor Lazcano preguntó al señor Ministro de Obras Públicas cuál era la situacion en que se hallaba la construccion del ferrocarril de Curicó a Hualañé i cuál la causa del retardo que venia experimentando la iniciacion de los trabajos en esa obra, cuyas propuestas estaban ya aceptadas por el Gobierno.

Contestó el señor Ministro que para dicha construccion se habia en realidad pedido propuestas, aceptándose las del Sindicato Chileno de Obras Públicas; pero que, a consecuencia de una avenida del rio Mataquito, habiase hecho necesario introducir variantes en el trazado i por esta causa habia el Sindicato pedido modificaciones en el contrato, en razon del mayor costo que iba a orijinarse en la ejecucion de la obra; i

agregó que, no habiéndose arribado a un acuerdo sobre el particular, se habia resuelto, para no dejar sentado un mal precedente, pedir nuevas propuestas que serian publicadas próximamente.

Dió tambien el mismo señor Ministro algunas esplicaciones respecto de las observaciones hechas por el señor Silva Ureta en la sesion anterior, relativamente al retardo en la construccion de los puentes proyectados sobre el rio Aconcagua, i dijo que ello provenia de falta de estudios completos, pero que creia que en el curso del presente año se solicitarian las propuestas respectivas i se iniciaria quizas la construccion de aquellas obras.

El señor Espinosa Pica pidió que se agregara a la tabla el proyecto de lei, remitido por la Cámara Diputados, el 2 de noviembre de 1897, que otorga permiso i concesiones a don José Antonio Moreno i Zuleta para la construccion del ferrocarril de Paposó al mineral del Desierto.

Habiendo, despues, el señor Balmaceda interrogado al señor Ministro de Obras Públicas para que se sirviera informar al Senado acerca del estado en que se hallaban los estudios del ferrocarril de Iquique a la frontera de Bolivia, obra a que atribuye el señor Senador de Tarapacá una grande importancia, el señor Ministro contestó que no se hallaba por el momento en situacion de suministrar los datos solicitados por dicho señor Senador, pero que lo haria tan pronto como pudiera imponerse de lo que hubiera sobre el particular.

El señor Ministro del Interior dijo, despues, que, en vista de las observaciones hechas en el Senado con relacion a las obras de saneamiento que deben ejecutarse en la ciudad de Valparaiso, el Gobierno habia pedido informe nuevamente a la Comision que ha dictaminado sobre ese asunto, compuesta del Director de Obras Públicas, del ingeniero hidráulico señor Figueroa i de don Alberto Gonzalez Errázuriz, para que manifieste si hai o no necesidad de nuevos estudios respecto del proyecto Lyon, i en caso de haberla espresé cuáles serian

ellos i el presupuesto para su ejecucion, i a fin de que si, por el contrario, esos estudios no fueren necesarios, espresese tambien la referida Comision, de una manera clara i categórica, cuál proyecto debe, en su concepto, ser aceptado.

El señor Balmaceda, con motivo de estas esplicaciones, dadas por el señor Ministro, espresó que, por su parte, se asociaba a las ideas que por otros señores Senadores se habian emitido en favor del proyecto Lyon; que, a su juicio, no debia perderse tiempo pidiendo nuevos informes en el sentido que habia espuesto el señor Ministro, sino concretarse a hacer practicar los estudios necesarios para la ejecucion del túnel que constituia la base de aquel proyecto; e impugnó, al mismo tiempo, las objeciones que se habian hecho contra esa idea, que era la mas hacedera i la mas seria.

Terminó el señor Senador de Tarapacá haciendo presente que esta clase de obras no debian gravar al Erario Nacional, sino a la ciudad beneficiada por ellas; i recordó que la lei sobre mejoramiento del puerto de Valparaiso originaria un gasto superior a cincuenta millones de pesos, aparte de que allí se habian invertido otras sumas de consideracion en satisfacer diversas necesidades de carácter local, todo lo cual importaba una centralizacion administrativa que, en su sentir, era mui deplorable.

Contestando a estos últimos conceptos del señor Senador de Tarapacá, el señor Tocornal dijo que debia rectificarlos porque las obras marítimas de Valparaiso eran de interes nacional, como que estaban destinadas a servir al comercio de una tercera parte del país, i luego serán tambien utilizadas en el embarque de mercaderías que se transportarán por el ferrocarril trasandino.

Llamó tambien la atencion a que las obras del malecon de Valparaiso i la formacion de terrenos fiscales, contiguos a la bahía, eran la causa de las actuales inundaciones en dicha ciudad, por

cuanto habian disminuido el desnivel de los cauces, i así era lójico que se destinara una parte del producto de aquellos mismos terrenos a remediar los males que se trata de subsanar.

Terminó el señor Senador pidiendo al señor Ministro del Interior que, al resolver acerca de esta materia, tuviera presente un informe evacuado cinco años atras, mas o ménos, por distinguidos ingenieros que habian sido comisionados para estudiar todos los proyectos que se habian elaborado para evitar las inundaciones del puerto de Valparaiso, informe en que se habia desechado el proyecto del señor Galiano, del cual era una reproduccion el actual proyecto del señor Brockmann.

El señor Balmaceda mantuvo la opinion que habia sustentado en la última parte de su discurso; i el señor Ministro del Interior dijo, en seguida, que con mucho gusto tomaria copia del informe a que habia aludido el señor Tocornal, a fin de que, conforme a sus deseos, fuera tomado en consideracion.

El mismo señor Ministro contestó las observaciones hechas por el señor Balmaceda i dió nuevas esplicaciones para justificar el temperamento que se habia adoptado, al pedir el informe a que Su Señoría habia hecho referencia en su primer discurso.

El señor Rozas llamó despues la atencion del señor Ministro de Obras Públicas al estado de alarma que se ha producido en Iquique por la absoluta carencia de forraje, mal que tenia su oríjen en la circunstancia de que en la rejion de Los Andes, i en numerosas estaciones de otros puntos de la República, se encontraban detenidas cantidades considerables de pasto que los Ferrocarriles del Estado no trasportaban a su destino; i que la observacion de Su Señoría con relacion a ese artículo, la hacia tambien estensiva a todos los productos de primera necesidad, los cuales, por la misma causa enunciada, habian subido considerablemente de precio en el mercado; i agregó que, siendo de suma gravedad estos hechos, era un deber primordial del Gobierno

tomar medidas rápidas i enérgicas para remediar el mal servicio de los Ferrocarriles del Estado.

El señor Ministro contestó que el Gobierno se habia preocupado vivamente de los males denunciados por el señor Senador de Llanquihue.

Dió Su Señoría a conocer las medidas que con ese objeto se habia tratado de poner en práctica, i las dificultades con que se tropezaba para obtener resultados satisfactorios.

Concluyó haciendo presente que, a su juicio, seria preciso llegar a la modificación de la lei de organizacion de los Ferrocarriles del Estado, siendo, como han sido infructuosos los esfuerzos hechos para producir el estímulo debido en la direccion superior de la Empresa; pero que, esto no obstante, el Gobierno dedicaba atencion especial al estudio de las medidas que fuera conveniente adoptar.

Apoyaron las observaciones hechas por el señor Rozas, los señores Balmaceda i Lazcano, habiendo este último insistido en la necesidad de que el Gobierno no omitiera ningun jénero de disposiciones, por dolorosas que éstas fueran, para llegar al restablecimiento del servicio en condiciones normales.

El señor Ministro dijo que, en vista de las observaciones que se habian hecho, el Gobierno se haria un deber en adoptar las medidas convenientes para el logro de los resultados que se desean.

Por haber llegado la hora de poner término a los incidentes, quedó cerrado el debate i se dió por aprobada, tácitamente, la indicacion del señor Espinosa Pica para que se agregue a la tabla el proyecto de la Cámara de Diputados, relativo a concesion de permiso a don José Antonio Moreno Zuleta para la construccion del ferrocarril de Paposo al mineral del Desierto.

Se suspendió la sesion:

A segunda hora se entró a la órden del dia i se puso en discusion particular el artículo primero del proyecto de lei contenido en la mocion del señor Presidente, que fija los dias i horas en que

los bancos i sus sucursales deben mantener abiertas sus oficinas.

El señor Presidente propuso que la frase que dice «desde las 9½ hasta las 11½ A. M. etc.» se modificara así: «desde las 9 hasta las 11 A. M. etc.»

Apoyaron esta indicacion los señores Subercaseaux i Vial. La impugnó el señor Infante, quien indicó que el artículo se redactara en esta forma:

«Artículo 1.º Los bancos i sus sucursales mantendrán abiertas sus oficinas todos los dias no feriados durante cinco horas.»

Los señores Balmaceda i Fernández Concha espresaron que estimaban mas aceptable la indicacion propuesta por el honorable Senador de Lináres, i el segundo de aquellos señores Senadores agregó que, no siendo posible reglamentar en la lei las horas de funcionamiento de los bancos, i que siendo, ademas, preciso contemplar algunas circunstancias especiales, no previstas en el proyecto en discusion, creia preferible que este último fuera sometido previamente al trámite de Comision, la cual, por la naturaleza del asunto, podria evacuar su informe en un plazo mui breve. Hizo indicacion en este sentido.

Cerrado el debate, se votó esta última indicacion, i resultó aprobada por once votos contra seis.

Pasó el proyecto a la Comision de Hacienda.

Se levantó la sesion, quedando en tabla para la próxima, los asuntos que fueron indicados en sesion de 28 de junio último, con los números 5 a 16 inclusive, i los que se han agregado a dicha nómina por acuerdos posteriores.»

Cuenta

Se dió cuenta:

1.º De los siguientes mensajes de S. E. el Presidente de la República:

A.—«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

El presupuesto vijente consulta los fondos necesarios para iniciar la construccion de los ferrocarriles de Inca a

Copiapó i de Rayado a los Vilos, i del túnel de la Gurupa, de la línea de Cabildo al norte.

En esta virtud se pidieron las propuestas del caso, i han sido aceptadas las del Sindicato de Obras Públicas de Chile para el Rayado a los Vilos, por la suma alzada de ochocientos noventa i ocho mil novecientos pesos, moneda corriente, i cuatrocientos veinte mil quinientos pesos, oro de dieciocho peniques, i la de don Julio Aninat, para el túnel de la Gurupa, por la suma alzada de quinientos veinticuatro mil novecientos pesos, moneda corriente.

Las propuestas para el ferrocarril de Inca a Copiapó, deberán abrirse el 16 del mes en curso.

Como para llevar a cabo las obras mencionadas, es indispensable dictar una lei de espropiacion que permita ocupar los terrenos necesarios para la via i sus dependencias, oido el Consejo de Estado, tengo el honor de someter a vuestra aprobacion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Se declaran de utilidad pública los terrenos necesarios para la via, estaciones i demas dependencias de los ferrocarriles de Inca a Copiapó i Rayado a los Vilos i del túnel de la Gurupa, en conformidad a los planos aprobados por el Consejo de Obras Públicas i por el Ministerio del ramo.»

Santiago, a 6 de julio de 1906.—JERMAN RIESCO.—*Abraham A. Ovalle.*»

B.—«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

Los estudios de las diversas secciones del ferrocarril longitudinal no han podido terminarse hasta la fecha, no obstante los considerables gastos hechos por el Estado, tanto por la carencia de un personal de ingenieros suficiente i adecuado, como por las frecuentes interrupciones que han sufrido los trabajos.

La construccion de esta obra, que responde a una necesidad económica i de seguridad para el pais, se ha retardado por esta sola causa; i el Gobierno

estima que no es posible comprometer los recursos ni el crédito del Estado en satisfacer esta exigencia nacional, mientras no se disponga de estudios completos que le permitan apreciar la magnitud de los gastos que impondrá su realizacion.

Una compañía organizada en Bélgica, segun consta de escritura legalizada por nuestro Encargado de Negocios en aquel pais, ofrece realizar los estudios de las secciones en proyecto del ferrocarril longitudinal, en el plazo i condiciones que fije el Supremo Gobierno, por las sumas de un mil pesos oro de dieciocho peniques por kilómetro, en aquellas partes donde no existe estudio alguno; de setecientos cincuenta pesos oro de dieciocho peniques por kilómetro, donde se hayan hecho reconocimientos instrumentales, i de quinientos pesos oro de dieciocho peniques por kilómetro, donde ya existen estudios preliminares.

De los informes que se acompañan, se desprende que estas cantidades no son exageradas, dado el costo que han tenido los estudios hechos por administracion o a contrata, i que habria conveniencia en aceptar la propuesta indicada.

En mérito de las consideraciones espuestas, i oido el Consejo de Estado, tengo el honor de someter a vuestra deliberacion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Se autoriza al Presidente de la República para contratar los estudios definitivos de las secciones que falta por terminar del ferrocarril longitudinal, con los planos i presupuestos respectivos, por una suma que no exceda de un mil pesos oro de dieciocho peniques por kilómetro, para las secciones sin estudio alguno; setecientos cincuenta pesos oro de dieciocho peniques por kilómetro, para aquellas donde existan reconocimientos instrumentales, i de quinientos pesos oro de dieciocho peniques por kilómetro, para las que tengan estudios preliminares.

Art. 2.º Los estudios se llevarán a cabo en conformidad a las condiciones jenerales aprobadas por el Consejo de Obras Públicas para los estudios de ferrocarriles i a las que especialmente se forman para el ferrocarril lonjitudinal.

Art. 3.º El plazo para la ejecucion total de los estudios indicados en el artículo 1.º no podrá exceder de dos años, a contar desde la fecha del contrato que al efecto se celebre».

Santiago, a 6 de julio de 1906.—JERMAN RIESCO.—*Abraham A. Ovalle*».

C.—«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

El abaratamiento de la carne, como un medio de proporcionar este artículo en condiciones favorables, hizo pensar a fines del año último en la conveniencia de dar facilidades al acarreo de animales al centro i norte de la República desde las rejiones australes donde la industria ganadera ha llegado a adquirir un desarrollo verdaderamente portentoso.

Los estudios hechos al efecto permiten asegurar que Magallanes por sí solo puede saldar en gran parte el déficit de nuestra produccion ganadera. La produccion en ganado menor puede abastecer una cantidad de seis a ocho veces mayor que la que se interna actualmente, pues se calcula que la existencia de ovejunos en estas rejiones es a lo ménos de un millon i medio de cabezas, lo que permitiría vender estas carnes entre nosotros a veintiseis centavos el kilógramo, reemplazando en parte, por su bajo precio, al consumo de la de vacunos.

La crianza de ganado mayor aun no ha tomado en Magallanes un gran desarrollo, estimándose su existencia en treinta mil cabezas; pero como las condiciones climatéricas les son favorables i hai allí los recursos forrajeros suficientes, es de esperar que los estancieros habrán de dar a esta rama de la produccion animal una especial preferencia tan pronto como vean que las carnes de sus vacunos pueden colocar-

secon provecho para ellos en los mercados del pais.

Para propender a este resultado, se hace necesario facilitar los medios de acarreo de los productos de Magallanes, cuyo territorio, a pesar de haber adquirido una gran importancia, ha permanecido alejado del resto del pais i estrañó en gran parte al movimiento i vida nacionales por falta de vias de comunicacion, con evidente perjuicio para los intereses permanentes del Estado.

El Gobierno ha tratado en diversas ocasiones de subsanar estos graves inconvenientes i procurado incorporar de una manera efectiva al centro de la República estas prósperas comarcas, uniéndolas por medio de comunicaciones expeditas i seguras para facilitar la formacion de los poderosos vínculos que crean el interes comun i las relaciones comerciales nacidas del intercambio de productos que se necesitan o se completan mutuamente.

Consecuente con estos propósitos i aprovechando algunos trasportes de la Armada Nacional, se ha intentado el establecimiento de una línea de vapores de carrera fija; pero los ensayos realizados, por cuenta fiscal o por particulares, no han sido felices i la solución se aleja cada dia mas porque los vapores que unen a Punta Arenas con los puertos del Atlántico llevan hácia ese lado su comercio i crean por este medio fuertes lazos que el interes comercial se encarga de mantener.

Las favorables condiciones de la industria ganadera en las rejiones australes manifiestan que ha llegado la oportunidad de dar cumplimiento a los anhelos del Gobierno de unir estrechamente a Magallanes con el resto del pais, i a la vez abaratar en forma apreciable un artículo de consumo tan jeneral como la carne.

I alrededor de estos dos tópicos principales, se crearán sin duda nuevas transacciones e industrias, como el establecimiento de frigoríficos en los vapores i en los puertos de embarque i desembarque que permitirá dar un de-

sarrollo, hasta hoi no sospechado, al comercio de frutas i legumbres, facilitando el aprovisionamiento del sur con los productos del propio pais sin recurrir al extranjero, como acontece actualmente.

En vista de estas consideraciones, i oido el Consejo de Estado, tengo el honor de presentaros el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para que invierta hasta la suma de cuatrocientos mil pesos al año en pagar una prima de ocho pesos para los animales vacunos i de dos pesos para los ovejunos de procedencia nacional que se trasporten en pié o conjelados, del territorio de Magallanes, para el consumo del pais a los puertos del centro i norte de la República.

Queda, ademas, facultado para pedir propuestas públicas con el fin de adjudicar las primas que acuerda esta lei a una o mas líneas de vapores por un término que no exceda de diez años, i para dictar los reglamentos necesarios para el exacto cumplimiento de estas disposiciones.»

Santiago, a 7 de julio de 1906.—JERMAN RIESCO.—*Abraham A. Ovalle.*»

2.º Del siguiente oficio del Tribunal de Cuentas.

«Santiago, 7 de julio de 1906.—El Ministerio de Guerra ha remitido a este Tribunal, para la toma de razon, el supremo decreto número 833, de 6 de junio próximo pasado.

Este decreto ordena poner a disposicion del Jefe del Estado Mayor Jeneral la suma de dos mil quinientos pesos mensuales, a contar desde el 1.º de julio i por lo que resta del presente año, con el objeto de pagar cinco heliotropistas (sarjentos primeros), con una asignacion mensual de cien pesos cada uno, i doce topógrafos, con una asignacion mensual de ciento sesenta i seis pesos sesenta i seis centavos cada uno, e imputa el gasto al ítem 295 de la partida 12 del presupuesto vijente de Guerra.

La Corte de Cuentas hizo al Presidente de la República la representacion prescrita por la lei de 20 de enero de 1888, porque segun consta de la anotacion puesta por la Direccion de Contabilidad al hacer la refrendacion del gasto que este decreto autoriza, el ítem a que se imputa está excedido, i la Corte estima que este exceso no se encuentra comprendido en ninguno de los casos contemplados en el artículo 14 de la lei de 16 de setiembre de 1884.

El Presidente de la República ha tenido a bien insistir en que se tome razon del mencionado decreto, i se ha procedido a esta formalidad en cumplimiento a las disposiciones legales que la ordenan.

La Corte de Cuentas acordó poner en conocimiento del Congreso el decreto objetado i el que ordena tomar razon de él, en virtud de lo dispuesto en el número X del artículo 5.º de la lei de 20 de enero de 1888.

Adjunto remito a V. E. copia autorizada de los decretos i de la representacion de la Corte de Cuentas.

Dios guarde a V. E.—*Antonio J. Vial.*»

3.º Del siguiente oficio del señor Senador don Ramon Ricardo Rozas:

«Santiago, 11 de julio de 1906.—Excelentísimo Señor: Cumpló con el deber de someter a la consideracion del señor Ministro de Instruccion Pública la solicitud adjunta, en la cual los vecinos del distrito de Llaicha, 3.ª subdelegacion del departamento de Carelmapu, piden la fundacion de una escuela mista, i que sea ubicada en el lugar denominado Pergüe, cediendo para instalarla el terreno i edificios necesarios.

Abrigo la esperanza de que esta escuela, como la mista para Rio Chico, en el 5.º distrito de la 1.ª subdelegacion del departamento de Llanquihue, que solicitaron los vecinos con la nota que presenté al Senado con fecha 15 de junio último, i de la cual el señor Ministro acusó recibo el dia 20 de ese mismo mes, serán creadas a la mayor brevedad,

i tomadas en cuenta en la lei de presupuestos para el año venidero.

Dios guarde a V. E.—*Ramon R. Rozas*, Senador por Llanquihue.»

La solicitud a que se refiere el oficio anterior, dice:

«Honorable Senador señor don Ramon R. Rozas: Los abajo suscritos, vecinos del distrito de Llaicha, 3.ª subdelegacion de este departamento de Carelmapu, nos permitimos molestar a Ud. confiados en que se dignará disculparnos e inclinará su poderosa influencia ante el Supremo Gobierno a fin de obtener la creacion de una escuela mista en nuestro distrito, en el lugar denominado Pergüe.

Con este mismo motivo varias veces hemos molestado al señor Gobernador, quien nos ha hecho donar un edificio adecuado i el terreno correspondiente sin que hasta la fecha hayamos conseguido la realizacion de nuestros propósitos.

La casa mide dieciseis varas de largo por diez varas de ancho i cuatro varas de alto.

La construccion del edificio i la donacion del terreno nos ha hecho desembolsar bastante dinero i a costa de muchos sacrificios.

Quedaríamos de Ud. eternamente agradecidos si consigue la creacion de la escuela que solicitamos, que vendria a satisfacer nuestro justo deseo i a proporcionar a nuestros hijos la instruccion necesaria a nuestras condiciones.

Esperamos confiados habrá de prestar a esta solicitud toda su atencion, lo que agradecemos anticipadamente.

De Ud. SS. SS.—*Julian Almonacid*. —*Santiago Almonacid*. —*Ventura González*. —*Agustin Santana*. —*Belisario Almonacid*. —*Pedro Velázquez*. —*J. Miguel Heunchumman*. —*Laureano Vargas*. —*Basilio Vargas*. —*Silverio Quintablanca*. —*Ricardo Quintablanca*. —*José Vicente Vargas*. —*Pedro Maldonado*. —*Lorenzo Almonacid*. —*Benito Ruiz*. —*Marcelino Huanel M.* —*Adolfo Huanel*. —*Domingo Soto*. —*Tomas Maldonado*. —*Bautista Gallardo*. —*Antonio Gallardo*.»

INCIDENTES

Servicio de ferrocarriles

El señor MATTE (vice-Presidente). —Puede hacer uso de la palabra el Honorable Senador de Arauco, que la habia pedido.

El señor SUBERCASEAUX. —Deseaba terciar en el debate sobre ferrocarriles suscitado en la última sesion; pero he preferido esperar hasta hoi, dándome tiempo para presentar algunos datos i consideraciones nuevas. El tema es siempre de actualidad, i difícilmente podria traerse ante el Honorable Senado otro que despierte mas intenso anhelo por parte del comercio, de la industria i de la agricultura del pais.

Entre los conceptos que se emitieron ayer no se oyó ninguno referente a la parte económica, fundamental de nuestros ferrocarriles i de su explotacion. Allí se encuentra, sin embargo, un hecho gravísimo, que se debe tomar forzosamente en cuenta.

La explotacion de los ferrocarriles juzgada desde el punto de vista comercial, es un desastre periódico: la pérdida anual pasa de dieciseis millones de pesos.

Segun la última memoria del Ministerio de Industria i Obras Públicas que tengo a la mano, la cuenta de capital de ferrocarriles asciende a ciento cuarenta i tres millones de pesos. Pero se ha formado la cuenta adicionando los «precios de costo» i no los valores de las líneas i sus equipos. Tampoco se ha tomado en cuenta la diferente moneda de otros tiempos, como los pesos del año 1860, cuando se terminaba el ferrocarril a Valparaiso. De suerte que el verdadero capital, hoi dia, pasa de doscientos millones de pesos.

Son dieciseis millones perdidos, en intereses al ocho por ciento.

La memoria menciona para 1904 una utilidad de un millon seis mil seiscientos cincuenta i cuatro pesos veintiocho centavos. Pero esta utilidad, como las que aparecen en otros años, son puramente ficticias.

El deterioro del equipo por desgaste i siniestros es mas que esa suma de utilidades, i no se le computa. Por eso hoi se piden catorce millones como se han pedido i obtenido no pocos millones desde hace cierto número de años.

Yo estimo, señor Presidente, que los ferrocarriles no se han hecho como lucro para el Fisco. Pero de ahí a perder los intereses enteros i mas todavía, hai buena diferencia. Una administracion bien competente, bien previsora, habria encontrado un justo término para compartir las cargas del Erario con las ventajas del público. Esa administracion no la hemos tenido nunca, desgraciadamente.

I no hai duda de que son cosas conciliables, un cierto interes para el estado constructor, i servicios cómodos para el público. Voi a ofrecer una prueba.

El que habla vió en una publicacion de Berlin que los ferrocarriles de Prusia, cuyo servicio era admirable, habian producido en el último año corrido un interes de cinco i medio por ciento. Me pareció que valia la pena verificar el dato, para comunicarlo a mi Gobierno. El propio Ministro de Obras Públicas a quien me acerqué, me dijo que la cifra era efectiva, i que para el año que iba a terminar el rendimiento asegurado era de mas de seis por ciento.

He ahí un nuevo aspecto, pues, de nuestro problema. Los ferrocarriles son un mal negocio para su dueño, el Estado, i luego sirven mal, mui mal, a los ciudadanos que forman el Estado.

De ahí viene que el Gobierno se encuentre en la estricta obligacion de tomar medidas mui prontas i mui serias.

Pero hai otro aspecto, mas grave aun, de la cuestion. El mal servicio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado ha llegado al punto que, siendo onerosísima para el Fisco, ha dejado de ser útil para el público. Los trenes han dejado de correr por falta de carbon. Las ciudades han estado a oscuras, los tranvías se han paralizado, las fábricas han apagado sus motores, las fundiciones han estinguído sus hornos, i para mantener los

fogones domésticos hai que traer leña en carreta de los fundos vecinos.

¿Cuándo se ha visto cosa semejante?

Es que mal puede acarrear carbon para otros la Empresa que no ha encontrado forma de asegurarse su propio abastecimiento.

Los remedios que ha de encontrar el Gobierno deben ser radicales, señor Presidente. Mirando un poco hácia atras, se ve que todo ha ido empeorando en los últimos años. El señor Ministro ha confesado la desorganizacion; dentro de poco entraremos en la disolucion.

Todos recordamos que hace unos tres años hubo un accidente de tren cerca de Montenegro, que terminó por el incendio del Pullman. La parafina, que habia reemplazado al gas i a la luz eléctrica, fué la causa del incendio. Hoi por hoi, los trenes del sur corren quemando leña, en reemplazo del carbon. Si la Empresa llegara a reemplazar, siguiendo en este camino, las locomotoras por yuntas de bueyes, tendríamos la gradacion completa, i sabríamos a punto fijo cómo entiende ella el progreso en la explotacion.

Ya sabemos, pues, que el comercio, la industria i la agricultura se encuentran detenidos... por los ferrocarriles! Parece una paradoja. Desde hace un mes, los jefes de estacion devuelven lisa i llanamente las cargas que llegan. Conozco personalmente algunos casos.

Todo esto, señor Presidente, viene a coincidir con la época de mas expansion de actividad, que se haya manifestado en Chile. I, para colmar la medida, las compañías de navegacion subvencionadas por el Estado, como puestas de concierto con los ferrocarriles, hacen hoi el servicio mas irregular en todo sentido, ménos en el de las buenas ganancias que obtienen. Así es como las provincias del norte reciben apenas los víveres necesarios para sus habitantes.

Correjr estos malos servicios de mar, es otra obligacion impostergable del Gobierno.

Para no alargar i viendo que no necesito convencer a la mayor parte de

mis honorables colegas, voi a enunciar solamente otra de las calamidades del servicio de los ferrocarriles. Me refiero a las pérdidas, que llamo así, bien que en el diccionario hai otra palabra.

De los informes recojidos por una comision de ingenieros que debió de interiorizarse en la contabilidad, resultó que entre la llegada del carbon a las canchas de reparticion i la entrega al consumo de las locomotoras, se efectúa una pérdida de cuarenta por ciento, término medio. Hai otro veinte por ciento que agregar a veces por pérdida en el trayecto de los muelles a las canchas. Esto es una enormidad, i yo quisiera, francamente, que se me dijera que los datos son equivocados.

Pero en lo que desgraciadamente no hai equivocacion posible es en las pérdidas que sufre el trasporte para el público. El cajon que sale con doce botellas de vino llega con once. De cien barricas de la misma materia, hai comunmente algunas que llegan vacías o con agua. Estos escamoteos son de forma variada, i a veces divertida, pero no hai comercio ni industria posibles en tales condiciones, a pesar de que nos encontramos hasta cierto punto connaturalizados con el sistema.

Otro detalle fatal es el de la incuria por la vida de la jente menuda que rodea a los trenes. Las tablas de sangre de los ferrocarriles no son conocidas, pero son ya largas i crueles. En el verano de este año, en el trayecto de Viña del Mar a Valparaiso, dos veces ví unos infelices muchachos despedazados por el tren. Es que se agrupan como un racimo sobre las plataformas, a vista de los inspectores, para no pagar pasaje. El que cae es cojido por las ruedas del carro.

Muchos detalles mas podria aducir, como el del patio de entrada a la propia estacion de Santiago, convertido en una especie de recova, con casuchas de madera, arrimadas como para producir incendio.

Tampoco quiero hacer mencion de los abusos, que corren de boca en boca, hechos por ciertos empleados de las estaciones del sur, i tendentes a no facilitar

carro sino mediando gratificacion. Pero aquí tambien es preferible no insistir.

El remedio que comienza a ser indicado es el de entregar los Ferrocarriles del Estado a alguna compañía que los tome en arriendo. Mi propósito no era, sin embargo, tocar este punto.

Se me ocurre, por el contrario, que sea llamado un especialista de Europa o Estados Unidos, que viniera con un cuerpo de cien o doscientos subalternos, a dar nuevo rumbo, reformando las prácticas. Los empleados chilenos no tendrían que temer, pues seria indispensable conservar a todos los buenos para mantener i mejorar los servicios.

I si hubiera necesidad de reformar la lei para adoptar un nuevo plan definitivo, creo que el Congreso se pondria a la obra con decision.

Entre tanto, siendo conocido el interes del Honorable Senado por buscar una pronta mejoría a los servicios, me atrevo a someter, para terminar, un proyecto de acuerdo.

Casi escusado me parece agregar que no me ha guiado, en ningun sentido, móvil político. Estamos dilucidando una cuestion de puro interes jeneral, si las hai. Antes sentiria que fuera a encontrarse lastimado alguno de los que actúan en la Direccion de los Ferrocarriles, donde sé que hai mas de un funcionario con méritos dignamente adquiridos.

En consecuencia con las ideas que acabo de manifestar, me permito pasar a la Mesa el siguiente proyecto de acuerdo:

«El Senado, considerando las reclamaciones jenerales a que da lugar el servicio de los Ferrocarriles del Estado, i oidas las esplicaciones del señor Ministro de Obras Públicas, vería con agrado que el Gobierno tomara medidas prontas i enérgicas.»

El señor MATTE (vice-Presidente).—En discusion el proyecto de acuerdo.

El señor OVALLE (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Debo manifestar al Senado que el Gobierno se ocupa actualmente de estudiar un proyecto de lei para presentarlo al Congreso i sal-

var los inconvenientes del servicio de los ferrocarriles.

El señor MAC IVER.—Seria mejor, a mi juicio, señor Presidente, no votar este proyecto de acuerdo.

Si el Gobierno se ocupa ya de tomar medidas, ¿a qué estimularlo con un voto del Senado? El proyecto de acuerdo que se propone, aunque no tenga un alcance político, no deja, por eso, de ser molesto, i con su aprobacion no creo que se remedien los males, ni se obtenga algo mas de lo que sin él se obtendria.

Desgraciadamente, estos males no están en el servicio mismo, están mas arriba.

Si se habla aquí de ferrocarriles, encontramos que andan mal; si miramos la instruccion pública, la hallamos mal tambien; el Ejército no marcha mui bien que digamos; la administracion de justicia deja mucho que desear; en suma, toda la administracion, desde la que debe atender a las necesidades mas primordiales hasta la que se ocupa de las mas ínfimas, está absolutamente desorganizada.

Este es el hecho real i positivo.

¿Se corrije todo esto con la aprobacion de proyectos de acuerdo como el que se propone? Me parece que nó.

¿Se corregirá con traer del extranjero personas especialmente preparadas? Tampoco, señor Presidente.

El honorable Senador de Arauco nos decia que podria encargarse un director de ferrocarriles, acompañado de una especie de estado mayor, de personas aptas para este servicio.

La idea es buena; pero ¿cuánto duraria ese personal, dado el estado de nuestra administracion? No alcanzaria a durar ni veinticuatro horas.

Esas personas aptas, honorables, capaces, serian pronto arrojadas por los que se encontrarían perjudicados con una administracion correcta. I cuando no lo fueran por este mal móvil, serian echadas de sus puestos por ese espíritu nacional mal entendido, por ese «chauvinismo» que existe entre nosotros.

I esto no es una idea antojadiza; ya

lo hemos visto en los mismos ferrocarriles, i lo hemos visto en el Ejército.

¿Por qué este fenómeno curioso que sucede hoy i que no sucedia ántes en nuestro país? Para esplicarlo habria que escudriñar un poco nuestra sociología.

Por ahora me limito a reconocer el hecho, que es real.

Hace pocos años se trató de traer un personal extranjero, de Francia, de Suiza o de Inglaterra, para algunos servicios de correos i para los ferrocarriles, i la primera objecion que se hizo, fué que ese personal no se mantendria, que no podria mantenerse en sus puestos.

Decia el honorable Senador de Arauco, como para hacer pareja a la mala administracion de los ferrocarriles, que las compañías de trasportes marítimos que no dependen de nuestra administracion, tambien andaban mal.

Todo esto, agrego yo, es propio de nuestro estado social. Algunos me dirán que es una manera pesimista de mirar las cosas, pero es la verdad, todo anda mal, i este monopolio que hemos concedido para los trasportes marítimos, nos ha dado un servicio peor que el de los ferrocarriles.

Voi a citar un ejemplo pequeño, pero de una elocuencia profunda.

Una persona necesitó madera de espino para hacer algunos trabajos en su casa i la pidió a la Compañía de Maderas i Buques de Valparaiso, encargándole que tratara de remitirla a Constitucion por primer vapor para que llegara con la mayor rapidez posible. Pues bien, el jereñte de aquella casa le respondió que si queria que el envío fuera rápido o barato creia mejor mandarla por ferrocarril, pues así la tendria mas pronto, por menor precio, porque con los fletes que cobran las compañías marítimas i lo que cuestan los embarques en Valparaiso a causa de la escasez de embarcaciones menores, resulta el trasporte por mar mas caro i tardío.

El hecho que acabo de referir es perfectamente real en todos sus detalles, i pasaria entre Valparaiso e Iquique si

tuviéramos una línea férrea que nos pusiera en comunicacion con ese puerto.

Pues bien, calculen ahora mis honorables colegas cuál será el servicio en nuestra costa marítima cuando el servicio de los ferrocarriles del Estado es superior i mas barato.

¿De qué nace esto? Todo esto nace de que nos hemos entretenido en crear, desde muchos años atras, un monopolio para la navegacion en nuestras costas, dando subvencion i proteccion a tal o cual compañía de alguna importancia. Con esto no se ha permitido luchar al pequeño industrial, pues el armador de pequeños capitales no puede competir con las compañías inglesas.

¿I cuál ha sido el resultado de todo esto?

La muerte de los pequeños puertos fluviales, privados de campo de accion para su desarrollo por los agentes de las compañías sud-americana e inglesa de vapores.

Aun mas, con el desarrollo que últimamente está tomando el pais, sucede tambien que el mayor o menor auge de los trabajos en las costas del norte i del sur de la República depende del monopolio marítimo creado por nosotros mismos, pues estas compañías dan o quitan vida a las nacientes industrias de aquellos puertos.

¿Para qué entónces culpamos a estas compañías por no tener itinerario fijos, por no tener el suficiente número de embarcaciones, o por otras causas? La razon de todo no se encuentra en esta parte, que es la mas pequeña i modesta; la causa está mas arriba, en la mala organizacion que hemos dado a todo, en la desorganizacion de la administracion pública: cosechamos los frutos de las semillas que echamos en los surcos hace tiempo. La política del partidarismo estrecho, este criterio que ha dominado en el pais en los últimos años, de que administrar consiste en favorecer a los amigos i a sí mismo, es lo que da el resultado que palpamos en todos los órdenes de la administracion.

Por esta razon, con proyectos de

acuerdo como el que se discute, no se corrige nada, porque es tan hondo el mal que la reaccion tiene que ser enérgica, poderosa, de bastante tiempo i con el concurso de todas las buenas voluntades de este pais.

De lo contrario, no solo no tendremos ferrocarriles i trasportes marítimos, sino que no tendremos nada; vejetaremos como hemos estado vejetando en tantos años, miéntas otros paises que están alrededor nuestro, en condiciones inferiores, aun de raza, prosperan como nosotros no hemos podido hacerlo.

Ojalá que sirva de algo el señalar todos estos males, i ojalá que se penetre el pais cada dia mas de que el mal es hondo, de que necesitamos reformar, no solo tal o cual servicio, sino la administracion i gobierno mismo del pais; en una palabra, que necesitamos reformarnos a nosotros mismos i reconocer que estamos haciendo daño, en vez de hacer el bien del pais.

Podria estender mis observaciones hablando especialmente de diversos servicios públicos, de los mas primordiales, que no solamente hemos desmejorado, sino aniquilado, i que seguirán desorganizados sino se les pone remedio, dentro de uno, dos o tres lustros; pero como el tema no es gratis, ni lo es el señalar los daños para que alguien crea que se trata de aludir a partidos, a grupos i aun a personas, cuando no existe tal intencion en mí, no quiero aumentar el desagrado estendiéndome en mayores consideraciones i dejo la palabra.

El señor MONTT.—El servicio de los ferrocarriles no corresponde absolutamente a las necesidades del pais: en esto la opinion pública está bien pronunciada; de modo que no hai nada nuevo que decir sobre la materia de que se trata, como tampoco hai necesidad de manifestar la importancia que tiene este servicio para el pais. Una vez establecido un ferrocarril entre dos puntos, es de la mayor importancia i necesidad mantenerlo en servicio, porque viene a sustituir i a matar todos los medios de locomocion usados ántes.

Entre Valparaiso i Santiago, porejemplo

novedad en las prácticas establecidas, i me parece que no debería tomarse una resolución precipitada.

No sé si en el Senado se podrá, como en la Cámara de Diputados, pedir segunda discusión. Si esto no fuera procedente, se podría, si no hubiera obstáculo para ello, dejar la discusión para la sesión próxima.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Su Señoría puede proponer la segunda discusión, o el aplazamiento hasta otra sesión, si lo desea.

El señor BALMACEDA.—No he estado presente en la primera parte de la sesión i no conocía el proyecto de acuerdo propuesto por el señor Senador por Arauco. No sabía siquiera que debía tratarse ahora de este asunto.

Las manifestaciones hechas ayer de diversos lados de la Cámara, estaban demostrando que el Senado se hallaba en el caso de acoger el clamor público, no solamente por el detestable servicio de los ferrocarriles, sino por la desorganización completa en que se halla i que acusa un estado profundamente enfermo.

Todas las industrias del país sufren los males que en todo sentido se han denunciado por la prensa i que han llegado a tener un débil eco en el Congreso.

El origen de los males se ha señalado también: está en estas administraciones irresponsables creadas por la ley, i respecto de las cuales el Gobierno carece de autoridad suficiente, porque cuando el Gobierno se encuentra en el caso de tomar alguna medida seria, tropieza con que la ley le ha creado un pequeño Estado dentro del Estado, dominando la acción misma del Gobierno.

Esto es, señor Presidente, lo que a mi juicio origina los males que lamentamos en la administración de los ferrocarriles del Estado. Hai ahí un personal incompetente. Yo no me refiero a persona alguna determinada: estoy muy lejos de referirme a una sola persona. La jeneralidad de los empleados, por lo que he oído muchas veces, no son hombres de la profesión, carecen hasta de la mas elemental competencia técnica i han sido lleva-

dos ahí por los intereses de la política, i de ninguna manera para servir conforme al tecnicismo de la materia a que deben consagrarse.

El Gobierno no podría proceder como lo insinuaba el señor Senador por Santiago, porque se encuentra entrabado por una disposición constitucional que ampara a la Dirección de los Ferrocarriles. Es al Senado a quien corresponde la facultad de autorizar ese procedimiento, la separación. I es ya muy enorme cosa, me parece, talvez uno de los únicos ejemplos que han llegado a presentarse, de que el Senado se crea compelido a autorizar la separación de ciertos jefes de oficina, anticipándose a la iniciativa del Gobierno.

Las declaraciones hechas ayer por el señor Ministro de Obras Públicas han traído ese resultado. El Gobierno carece de facultades. El señor Ministro de Obras Públicas venia como a solazarse en esta Cámara, manifestando su impotencia, como un desahogo a la situación que la ley misma ha creado al Ejecutivo.

Yo no considero que el proyecto de acuerdo presentado por el honorable Senador por Arauco sea procedente. No he alcanzado a escuchar todas las palabras del señor Senador por Santiago; pero por lo que he alcanzado a oírle, me parece que Su Señoría estaba muy próximo a la verdad al manifestar que el voto propuesto no podía considerarse sino como una censura, ya para el Gobierno, ya para la Dirección de los Ferrocarriles, lo que no sería procedente.

Yo creo, señor Presidente, que atendido el clamor público, atenta la realidad de los inmensos males que el país sufre, i no siendo posible desprendernos del deber que nos corresponde de cooperar a que el Ejecutivo proceda enérgicamente al mejoramiento de este servicio, ha llegado el momento de obrar con eficacia; i en tal sentido yo modificaría la proposición formulada por el honorable Senador por Arauco, dejándola en los términos siguientes, que someto a la consideración del Senado:

«El Senado, concurriendo en los propósitos manifestados por el Gobierno i considerando la grave situacion que se ha producido con motivo de la mala direccion de los ferrocarriles del Estado, cree que ha llegado el momento de que el Gobierno proceda a la reorganizacion de su personal directivo.»

El señor ESPINOSA PICA.—Como el señor Senador por Colchagua ha pedido que continúe la discusion de este asunto en la sesion próxima, me permito hacer indicacion para que se celebre sesion mañana con este objeto.

Reparaciones del «Capitan Prat»

El señor MATTE (vice-Presidente).—He leído en los diarios que el Gobierno ha dado órdenes para que el «Prat» se dirija a Europa. Como se han hecho diversos comentarios por personas entendidas sobre esta materia, me permito preguntar al señor Ministro de Marina lo que hai de efectivo en esto.

El señor VERGARA (Ministro de Marina).—Hace algun tiempo, en una reunion de jefes de la marina de guerra, segun lo hice presente en una sesion secreta del Senado, se acordó proceder a la realizacion de un plan de reorganizacion naval, que deberá desarrollarse en varios años.

En aquella ocasion casi no se tomó en cuenta el «Prat»: el buque estaba hacia tiempo en desarme, i yo mismo que asistia a la reunion de los marinos, presidiéndola, no hice mucho hincapié, porque presumia que la nave se encontraba en tan malas condiciones, que no parecia que debiera tomarse en cuenta en el plan de reorganizacion de la Escuadra.

Despues se produjo alguna alarma a propósito de ciertas noticias que llegaron, segun las cuales ese buque habia sufrido bastante en su estadia en Coquimbo. Se nombró una comision compuesta de tres personas, el señor Rojas, el director naval i el director de máquinas, la que practicó una visita de inspeccion, en

do bastante bien tenido el buque. No satisfecha con una mera inspeccion, la comision hizo una prueba, sacando el buque afuera, hasta Lengua de Vaca, con mar mui gruesa.

A pesar del desarme i de las condiciones desfavorables, la nave desarrolló un andar de dieciseis i media millas por hora, resultado que manifiesta el buen estado de las máquinas.

En seguida, el consultor naval, tanto por nota como de palabra, ha expresado su opinion acerca de la buena construccion, opinion respetable por la competencia a la vez que imparcialidad del que la emite, pues es inglés i hai que advertir que el buque fué construido en astilleros franceses.

La impresion que causaron estos antecedentes fué que el buque seguia siendo una unidad que no habia por qué mirar con indiferencia, i que valia la pena repararlo, dejándolo en estado de prestar servicio activo por diez, quince o talvez veinte años mas.

El proyecto de la Direccion de la Armada para refaccionar el buque, importaba mas o ménos doscientas mil libras, cantidad estimada como suficiente para hacerle una reparacion en el pais. Pero en vista de las condiciones en que se halla el buque, el Gobierno estimó mas conveniente hacerle una reparacion completa, gastando un poco mas de doscientas mil libras; pero fijando como un máximo la cantidad de trescientas mil, que es mas o ménos la mitad del valor del buque.

Estas reparaciones convendria hacerlas en el extranjero porque en el dique de Talcahuano no hai comodidad para ello. No se ha podido ni siquiera estudiar los planos del nuevo dique, i mientras éste no se construya, habrá, como en la actualidad, un verdadero hacinamiento de buques en el dique.

Desde luego, «La Esmeralda» necesita entrar al dique por algun tiempo, para hacerle reparaciones de alguna importancia, i si entrara a refaccionarse tambien el «Prat», resultaria que, en caso de

sufrir otro de nuestros buques cualquier accidente, no habria donde colocarlo.

Atendidas estas razones, el Gobierno ha estimado conveniente enviarlo al astillero donde fué construido, a fin de que se le haga una reparacion casi completa. Se le reforzarán las torres, poniéndoles un acero mas consistente; se le cambiará la artillería por una igual, pero mas moderna, i se le cambiarán las calderas, de manera que el buque que en 1892 alcanzó a dar dieciocho millas por hora, podrá dar despues de estas reparaciones un andar de diecinueve, aparte de que quedará en mui buenas condiciones. Será un acorazado de segunda clase, tan bueno como cualquiera otro de su tonelaje.

La artillería de que será despojado el «Prat» podrá colocarse en las baterías de Talcahuano, no en la boca del puerto pues ahí es necesario colocar una artillería mas poderosa que la de veintiocho centímetros que existe actualmente, sino en los puntos como San Vicente i la Quiriquina, donde podría llegar una escuadrilla pequeña que tratara de atacar los fuertes por la espalda.

El blindado irá a Europa para recibir estas reformas en el tiempo que todavía tenemos que esperar para que vengán los pactos sobre equivalencia naval con la República Arjentina, o sea hasta setiembre del año próximo, de manera que habria ocho o nueve meses para hacer el trabajo, durante cuyo tiempo, por estar en reparaciones, podría considerarse que esa unidad naval está en desarme.

Vencido el plazo que fijaron los pactos de mayo, en vez de tener un buque inútil amenazado de sufrir un accidente serio en su casco, por la accion galvánica que se ha producido en él, tendremos un buque casi nuevo. Esto está dentro de los recursos del país sin que ello obste para que se realice la idea de dotar a la Armada de un material que responda a las aspiraciones de todos los chilenos.

Si hubiera habido ménos trabajo en el dique de Talcahuano, indudablemente que habria valido la pena de hacer las reparaciones en él.

Realmente no me esplico la alarma que ha producido en la opinion pública el propósito de enviar el «Prat» a Europa para refaccionarlo, porque a la verdad solo se trata de dejar con poco costo un buque en buenas condiciones durante quince o mas años. Tampoco es posible que se diga que se trata de un derroche de dinero, pues con un gasto equivalente a la mitad del valor del buque, se le va a dejar en servicio. Los miembros del Gobierno han estado unánimemente de acuerdo en adoptar esta medida, i consideran que están perfectamente garantidas las conveniencias fiscales, enviando un distinguido jefe de la Marina, a fin de que asesorándose, cuando sea necesario, con el jefe de la comision naval en Europa, almirante señor Muñoz Hurtado, vijile los trabajos. El comandante Wilson que ha estado bastante tiempo en aquellos astilleros, cuando vijilaba la construccion del «Errázuriz», puede cooperar a esta obra con los conocimientos que posee. En cuanto a la artillería del buque, conviene llevarlo con ella a Europa, lo que entre otras ventajas tiene la de que así podrá conducir a Punta Arenas al representante comisionado por el Gobierno para recibir al Ministro norte-americano, Mr. Root.

En seguida el buque continuaria su camino con la tripulacion necesaria para el viaje, o sean, cerca de cuatrocientos hombres. Llegado a Europa se veria qué reformas de detalle hai que hacerle i no se procedería a ellas sino despues de haberlas meditado bien i de haber convenido en el precio. Por lo demas, la casa constructora, que es de gran crédito, estaria interesada en hacer un trabajo esmerado, porque no solo se prestigiaría ante nosotros sino que ante todo el mundo, porque está en interes de ella que sus buques duren el mayor tiempo posible.

Termino repitiendo que no me esplico la intranquilidad que se ha producido en la opinion pública, intranquilidad que puede contajiar i sin motivo alguno a los países vecinos, pues se trata solo de una reparacion. ¿Por qué no se preocupó la

opinion, cuando se hicieron reparaciones, i de grande importancia, al acorazado «Cochranes»?

El señor BESA.—Si me permite una interrupcion el honorable Ministro, voi a hacer indicacion para que se prelongue la primera hora hasta que termine su discurso Su Señoría.

El señor VERGARA (Ministro de la Guerra).—No habria necesidad, señor Senador, porque voi a terminar en pocos segundos mas.

El señor BESA.—Esperaba que terminara su discurso el señor Ministro para decir algunas palabras; por eso insistiria en pedir esta prolongacion de la primera hora.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—¿Que no se ha hecho indicacion para que celebremos sesion mañana?

El señor MAC IVER.—Ya vamos a comenzar con las sesiones diarias?

El señor SANFUENTES (Presidente).—Hai una indicacion formulada por honorable Senador de Cautin, para celebrar sesion mañana.

En conformidad a lo solicitado por el honorable Senador de Colchagua, quedará para la sesion próxima la resolucion sobre los proyectos de acuerdo presentados por los honorables Senadores por Arauco i Tarapacá, i se votará la indicacion del honorable Senador de Cautin para celebrar sesion mañana con ese objeto

El señor OVALLE (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Me permito rogar a los honorables Senadores de Arauco i de Tarapacá que tengan a bien retirar los proyectos de acuerdo que han formulado.

Con la declaracion que tuve el honor de hacer al principiarse la sesion, de que el Gobierno se ocupa actualmente en elaborar un proyecto de lei para reorganizar el servicio de ferrocarriles, creo escusada la aprobacion de los proyectos de acuerdo presentados, pues solo tienden a corroborar la opinion del Gobierno, ya manifestada.

El señor SUBERCASEAUX.—Como mi propósito era ir donde ya ha ido

el Gobierno, ruego al señor Presidente que dé por retirado mi proyecto.

El señor BALMACEDA.—Despues de la declaracion hecha por el señor Ministro, no tengo inconveniente en retirar tambien mi indicacion, contando con que Su Señoría empeña la palabra del Gobierno en el sentido de corregir pronto los abusos i los males de todo jénero que ha traído como consecuencia la mala administracion de los ferrocarriles.

A grandes males, grandes remedios.

Por mas doloroso que sea, el Gobierno no puede escusarse de proceder con enerjía, porque el retiro de las indicaciones hechas no podria escusar despues sus responsabilidades.

Por mi parte, considero que en la direccion superior i en el personal todo hai mucho que chapodar. Desde luego, fuera del personal superior, carecemos de personas competentes hasta para la conduccion de los trenes; se ha manifestado la extraordinaria inutilizacion del material, el gran desgaste, mala calidad i peor funcionamiento de las máquinas, i esto se debe mas que a sus defectos de construccion i a su falta de homojeneidad, a incompetencia técnica de los empleados superiores i a una mayor incompetencia de los maquinistas, muchos de los cuales son reemplazados en la traccion por simples fogoneros. Esto lo saben todas las personas que han podido estar cerca de la direccion.

Necesita, pues, el señor Ministro proceder con mucha enerjía i tino, pero sin vacilaciones, que serian incompatibles con sus declaraciones en esta Cámara i que se traducirian en el mantenimiento culpable de un estado de cosas que exige inmediato remedio.

El señor ESPINOSA PICA.—Habiéndose retirado los proyectos de acuerdo, mi indicacion para celebrar sesion mañana no tiene razon de ser, i la retiro.

Obras de Valparaiso

El señor BESA.—Deseo que llegue al conocimiento del señor Ministro del Interior el deseo de que la solucion del

problema relativo a las obras de saneamiento de Valparaiso se postergue hasta la próxima sesion del Senado.

Yo tendria mucho que responder a lo que manifestó el señor Ministro con respecto a la comision que va a informar sobre los proyectos Lyon i Brockman, que es la misma que ha dado ya su dictámen.

El señor CLARO (Ministro de Justicia e Instruccion Pública).—Lo que desea el señor Senador está consultado ya, pues el señor Ministro dijo que nada resolveria ántes de que se presentara el nuevo informe.

El señor BESA.—Pero ese informe va a ser evacuado por las mismas personas que ya dictaminaron.

El señor CLARO (Ministro de Justicia e Instruccion Pública).—De todos modos, haré presente al señor Ministro del Interior el deseo del señor Senador.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Terminados los incidentes.

Se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Número de Senadores i Diputados

El señor SANFUENTES (Presidente).—Continúa la sesion.

Como no se encuentra presente el señor Ministro de Relaciones Exteriores, corresponde ocuparse del proyecto que aumenta el número de Senadores i Diputados.

El señor PRO-SECRETARIO.—El informe de la Comision dice así:

«Honorable Senado:

La Comision de Gobierno ha tomado en consideracion el proyecto de lei, aprobado por la otra Cámara, que tiene por objeto fijar el número de Senadores i Diputados que las provincias i departamentos deben elejir para su representacion en el Congreso Nacional, segun el cual se aumenta el número de representantes en cuatro Senadores i en ocho Diputa-

dos. Se ha impuesto ademas i ha examinado minuciosamente los datos estadísticos en que el proyecto se funda i a pesar de que dichos datos, que dan el resultado numérico de la poblacion de las provincias i departamentos, no pueden considerarse como la espresion fiel de la poblacion de Chile, segun lo indica el mismo director de la respectiva oficina, sin embargo, cree la Comision que el proyecto se ajusta a la disposicion constitucional que ordena que la representacion en el Congreso guarde la debida proporcion con el número de habitantes, que solo puede conocerse por el resultado que el censo arroje, aun cuando, por inducciones mas o ménos fundadas, se conceptúe éste defectuoso.

Por estas consideraciones, la Comision tiene el honor de proponeros que pres-teis vuestra aprobacion al proyecto, en los mismos términos en que ha sido acordado por la Honorable Cámara de Diputados.

Algunos de los miembros de la Comision han hecho, no obstantc, observaciones de detalle acerca de las cuales se reservan la opinion individual que les merecen.

El señor Rozas ha pedido que se consigne en el presente informe la consideracion de que, a su juicio, la circunstancia de haberse verificado varias elecciones jenerales, despues de formado el nuevo censo i sin atenderse a los datos que él arroja, hace que no sea perfectamente oportuna la aprobacion del proyecto, en los momentos mismos en que el pais se prepara para la designacion de representantes al Congreso i que, si no atendiera a la resolucion que se observa en todas las agrupaciones políticas que tienden a convertir en lei el proyecto, habria opinado por que se postergara hasta despues de levantado un nuevo censo.

Cree igualmente que, si el censo de 1895 ha merecido impugnaciones por su falta de exactitud, debió haberse procedido, tan pronto como los defectos se notaron, a un nuevo empadronamiento i, por último, que debe anticiparse cuanto sea posible la formacion del censo, que segun

la lei debe verificarse en 1905, a fin de dar suficiente tiempo para que el número de Senadores i Diputados que corresponde elegir en 1906, pueda fijarse con datos estadísticos mas completos i exactos que los actuales, que no podrian conocerse i aplicarse en esa eleccion si el censo se hiciera en la fecha que la lei determina.

Sala de Comisiones, 6 de noviembre de 1902.—*Pedro Bannen.*—*Pedro Letelier.*—*R. R. Rozas.*—*Rafael Errázuriz U.»*

El proyecto aprobado por la otra Cámara es el siguiente:

«Artículo 1.º Las provincias i departamentos de la República elejirán para su representacion en el Congreso Nacional el número de Senadores i Diputados que a continuacion se espresa:

Senadores

La provincia	de Chiloé	elejirá uno.
La id.	de Llanquihue	elejirá uno.
La id.	de Valdivia	elejirá uno.
La id.	de Cautin	elejirá uno.
La id.	de Malleco	elejirá uno.
La id.	de Bio-Bio	elejirá uno.
La id.	de Arauco	elejirá uno.
La id.	de Concepcion	elejirá tres.
La id.	de Nuble	elejirá dos.
La id.	de Maule	elejirá dos.
La id.	de Lináres	elejirá uno.
La id.	de Talca	elejirá dos.
La id.	de Curicó	elejirá uno.
La id.	de Colchagua	elejirá dos.
La id.	de O'Higgins	elejirá uno.
La id.	de Santiago	elejirá cinco.
La id.	de Valparaiso	elejirá tres.
La id.	de Aconcagua	elejirá dos.
La id.	de Coquimbo	elejirá dos.
La id.	de Atacama	elejirá uno.
La id.	de Antofagasta	elejirá uno.
La id.	de Tarapacá	elejirá uno.

Diputados

El departamento	de Ancud	elejirá uno.
El id.	de Castro	elejirá uno.
El id.	de Quinchao	elejirá uno.
El id.	de Llanquihue	elejirá uno.
El id.	de Carelmapu	elejirá uno.
El id.	de Osorno	elejirá uno.
El id.	de Valdivia	elejirá uno.
El id.	de Union	elejirá uno.
El id.	de Temuco	elejirá uno.
El id.	de Imperial	elejirá uno.
El id.	de Angol	elejirá uno.
El id.	de Traiguén	elejirá uno.
El id.	de Mariluan	elejirá uno.
El id.	de Collipulli	elejirá uno.
El id.	de Laja	elejirá dos.
El id.	de Nacimiento	elejirá uno.
El id.	de Mulchen	elejirá uno.
El id.	de Lebu	elejirá uno.
El id.	de Cañete	elejirá uno.
El id.	de Arauco	elejirá uno.
El id.	de Concepcion	elejirá dos.
El id.	de Talcahuano i Lautaro	elejirán dos.
El id.	de Rere	elejirá dos.
El id.	de Puchacai	elejirá uno.
El id.	de Coelemu	elejirá uno.
El id.	de Chillan	elejirá dos.
El id.	de Yungai	elejirá uno.
El id.	de Búlnes	elejirá uno.
El id.	de San Carlos	elejirá uno.
El id.	de Cauquénés	elejirá uno.
El id.	de Chanco	elejirá uno.
El id.	de Itata	elejirá dos.
El id.	de Constitucion	elejirá uno.

El departamento de Lináres elejirá dos.
 El id. de Parral elejirá uno.
 El id. de Loncomilla elejirá uno.
 El id. de Talca elejirá tres.
 El id. de Curepto elejirá uno.
 El id. de Lontué elejirá uno.
 El id. de Curicó elejirá dos.
 El id. de Vichuquen elejirá uno.
 El id. de San Fernando elejirá tres.
 El id. de Caupolican elejirá tres.
 El id. de Rancagua elejirá uno.
 El id. de Cachapoal elejirá uno.
 El id. de Maipo elejirá uno.
 El id. de Santiago elejirá diez.
 El id. de Victoria elejirá dos.
 El id. de Melipilla elejirá dos.
 Los departamentos de Valparaiso i Casablanca elejirán cinco.
 El departamento de Limache elejirá uno.
 El id. de Quillota elejirá dos.
 El id. de San Felipe elejirá uno.
 El id. de los Andes elejirá uno.
 El id. de Putaendo elejirá uno.
 Los departamentos de Ligua i Petorca elejirán dos.
 El departamento de la Serena elejirá uno.
 El id. de Elqui elejirá uno.
 El id. de Ovalle elejirá dos.
 El id. de Combarbalá elejirá uno.
 El id. de Illapel elejirá uno.
 El id. de Coquimbo elejirá uno.
 Los departamentos de Chañaral i Freirina elejirán uno.

El departamento de Copiapó elejirá uno.
 El id. de Vallenar elejirá uno.
 El id. de Antofagasta elejirá uno.
 Los departamentos de Taltal i Tocopilla elejirán uno.
 El departamento de Tarapacá elejirá dos.
 El id. de Pisagua elejirá uno.

Art. 2.º Para la eleccion de Diputados, los departamentos de la República votarán en comun por el número que les corresponda elejir en conformidad al artículo anterior, formando las agrupaciones siguientes:

- 1.º Ancud, Quinchao i Castro;
- 2.º Llanquihue, Carelmapu i Osorno.
- 3.º Valdivia i Union;
- 4.º Temuco e Imperial;
- 5.º Collipulli i Mariluan;
- 6.º Angol i Traiguén;
- 7.º Laja, Nacimiento i Mulchen;
- 8.º Lebu, Cañete i Arauco;
- 9.º Concepcion, Talcahuano i Lautaro;
10. Coelemu i Puchacai;
11. Rere;
12. Chillan i San Carlos;
13. Yungai i Búlnes;
14. Cauquénés, Constitucion i Chanco;
15. Itata;
16. Lináres, Parral i Loncomilla;
17. Talca, Curepto i Lontué;
18. Curicó i Vichuquen;
19. San Fernando;
20. Caupolican;
21. Rancagua, Cachapoal i Maipo;
22. Santiago;
23. Victoria i Melipilla;
24. Valparaiso i Casablanca;
25. Limache i Quillota;
26. San Felipe, Los Andes i Putaendo;
27. Petorca i Ligua;
28. Serena, Elqui i Coquimbo;
29. Illapel, Combarbalá i Ovalle;
30. Copiapó, Chañaral, Vallenar i Freirina;
31. Antofagasta, Taltal i Tocopilla;
32. Tarapacá i Pisagua.

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

El señor SUBERCASEAUX.—Veo que hai en el informe una indicacion que coincide con la idea que yo me habia formado en esta materia, i es la de retardar la resolucion capital hasta que se haga un nuevo censo.

Como lo manifiesta el informe de la Comision, hai una situacion oscura que resolver, i es el censo de la poblacion de Chile.

La única base que tenemos como punto de partida es el último censo, que no puede merecernos fe, pues desde luego, los mismos jefes estadísticos dicen que no están verificados los datos que proporcionan. Es natural, entónces, esperar que se haga un nuevo censo, para fijar el número de representantes del país en el Congreso.

Por esto, hago indicacion para que, atendida la salvedad que hace el señor Rozas en el informe de la Comision, que, por mi parte, me parece bien, no se tome resolucion capital en el asunto mientras no tengamos un nuevo censo de la República.

El señor SANFUENTES (Presidente).—¿Su Señoría hace indicacion para que se aplaze la discusion del proyecto?

El señor SUBERCASEAUX.—Sí, señor Presidente, hasta que se haga el nuevo censo.

El señor MONTT.—Me parece que no hai razon para aplazar el proyecto en debate. El censo de 1895 tiene el defecto de ser insuficiente, es decir, de señalar a la República una poblacion inferior a la que realmente parece tener; sin embargo, ese censo permite aumentar el número de Senadores i Diputados, i si el aumento es conveniente i, sobre todo, debe hacerse por mandato de la Constitucion, no veo la razon que haya para retardarlo.

Si el año 1833, cuando se dictó la Constitucion, con una poblacion de poco mas de un millon de habitantes, se creyó que el Senado debia componerse de veinte miembros, se comprende que, teniendo ahora el país una poblacion de mas de

tres millones, talvez de cuatro millones de habitantes, el número de treinta i dos Senadores es pequeño. Con un tercio de este número se forma Sala, es decir, que once Senadores pueden decidir los asuntos mas graves. Once personas forman mas bien lo que se llama una Comision, pero no una rama del Poder Lejislativo. Se ve, pues, la conveniencia de despachar pronto este proyecto i dar así participacion en la resolucion de los negocios públicos a un mayor número de personas, sin esperar para su despacho un nuevo censo que no se sabe ni siquiera a ciencia cierta cuándo se verificará.

Por consiguiente, creo que debe aprovecharse el censo último, ya que él permite aumentar el número de miembros del Senado i de la Cámara de Diputados, sin perjuicio de que cuando se tenga otro censo que dé a la República mayor poblacion, se aumente mas, todavía, el número de Senadores i Diputados.

El señor LAZCANO.—Es cosa sabida que el censo del 95 está plagado de errores. A nadie le cabe la menor duda de que tiene defectos capitalísimos; provincias como la de Aconcagua, por ejemplo, cuya poblacion, segun convencimiento de todos, ha aumentado bastante, aparecen, sin embargo, en ese censo con su poblacion disminuida.

Convencido el Congreso de la multitud de errores que contiene este censo, ha ido dejando de mano el proyecto que ahora está en debate en el Senado, hasta poder contar con un nuevo censo que dé la verdadera poblacion de Chile.

Si la base de este proyecto es el censo del 95 i se reconocen por todos sus capitales defectos. ¿cómo es posible proceder a dictar la lei? ¿No seria lo mas cuerdo, lo mas procedente, lo mas indicado, esperar la repeticion del censo, mucho mas cuando rije una lei que ordena hacerlo cada diez años i ha debido hacerse en 1905?

Talvez se ha postergado la ejecucion del censo porque hai un proyecto de lei pendiente en el Congreso para hacerlo, si no estoi equivocado, en 1909; pero eso no es mas que un proyecto, una idea

que no puede impedir el cumplimiento de la lei vijente.

Convencidos como estamos de los defectos capitales del censo que seria la base de la lei que se trata de dictar, esa lei resultaria defectuosa i, debo decirlo, falsearia la representacion parlamentaria, pues faltaria a la lei una base verdadera, un censo hecho en debida forma.

Esta razon que, vuelvo a repetirlo, ha tenido el Congreso hasta ahora para no aumentar la representacion parlamentaria, ¿por qué no la contempláramos hoi? Yo no veo causa alguna para modificar el criterio con que ha procedido hasta ahora el Congreso de Chile. Hoi como ayer debemos decir: faltando la base para fijar la representacion de las provincias i departamentos, el Congreso espera, ántes de dictar esta lei, que se levante un censo en condiciones de verdad para que sirva de base a la lei.

Antes de terminar debo ocuparme de una observacion que podria hacerse, i es ésta: ¿por qué no se aprovecharia esta época, distante de las elecciones, que es la mas oportuna para dictar una lei de este jénero, pues ninguno de los partidos políticos puede sospechar hoi si va o nó a ser perjudicado por esa lei?

Esta razon tiene su fuerza; pero mayor fuerza tiene la circunstancia que he señalado ántes, de que el censo de 1895 es tan malo que no puede fundarse en esa base el proyecto que discutimos. Cuando se haga un censo nuevo, entónces estaremos en mejores condiciones para dictar la lei.

Por este motivo, yo me atreveria a pedir el aplazamiento del proyecto.

El señor MONTT.—Como decia hace poco, el defecto del censo de 1895 es el de ser incompleto, el de haber quedado un número mas o ménos grande de habitantes sin ser incluidos en él. Sin embargo, aun con esa deficiencia permite aumentar la representacion nacional. De manera que, bajo este punto de vista, el censo de 1895 es ménos defectuoso que el de 1885, i por tanto no parece lójico tomar como base, para fijar la representacion nacional, este último, sino el de

1895. Se comprenderia que así se procediera con el censo de 1895, si fuera a disminuir la representacion; pero con él se va a aumentar, que es lo que debe suceder dentro del desarrollo natural de la poblacion.

Se dice, por otra parte, que el Congreso ha manifestado el deseo de no ocuparse de esto. Pero, el proyecto que estamos discutiendo prueba todo lo contrario. El hecho de que la Cámara de Diputados haya aprobado este proyecto i lo haya enviado al Senado demuestra que el Congreso ha estimado conveniente ocuparse de este asunto.

Por otro lado, si se considera que no es bueno el censo de 1895, i que debe mantenerse la actual representacion parlamentaria, lo que corresponde hacer no es aplazar el proyecto, sino rechazarlo. El aplazamiento indefinido de un proyecto no es constitucional; un proyecto aprobado por una de las Cámaras no puede ser aplazado indefinidamente por la otra.

El señor LAZCANO.—Deseo tan solo rectificar al honorable Senador por Santiago en un punto en que no he tenido la fortuna de hacerme comprender de Su Señoría.

Yo no he pedido el aplazamiento indefinido del proyecto, sino hasta que se haga un censo en mejores condiciones.

Tendria, sin embargo, derecho para pedir el aplazamiento indefinido, porque nuestro Reglamento es terminante a este respecto en su artículo 55.

Ademas, el precepto constitucional a que ha podido referirse el honorable Senador, que es aquel que dice que «aprobado un proyecto de lei en la Cámara de su orijen, pasará inmediatamente a la otra Cámara para su discusion i aprobacion en el periodo de aquella sesion», ha sido interpretado con tal latitud que permite pasar los proyectos de lei de un período a otro sin ser considerados por la Cámara revisora.

Dejando, pues, establecido el derecho que tendria para pedir el aplazamiento sin limitacion de ninguna especie, no fué ese, sin embargo, mi espíritu. Dije bien claro que la base que se tomaba para el

proyecto en discusion era una base falsa i que debíamos esperar que tuviéramos una base verdadera, un censo en buenas condiciones. De modo que el aplazamiento seria sólo hasta entónces.

El señor SANFUENTE S (Presiden-

te).—Habiendo llegado la hora, se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

ANTONIO ORREGO BARROS,
Redactor.

CAMARA DE SENADORES

Lunes 16 de Julio de 1906

El Honorable Senado no celebró sesion por no haber en la Sala número suficiente de señores Senadores para formar quorum.

Asistieron los señores:

Balmaceda, José Elías
Charne, Eduardo
Escobar Ramon
Lazcano, Fernando

Matte Pérez, Ricardo
Tocornal, José
Valdes Valdes, Ismael
Vial, Leonidas

