

Sesion 22.^a ordinaria en 30 de Julio de 1906

PRESIDENCIA DEL SEÑOR SANFUENTES

SUMARIO

Acta de la sesion anterior.—Cuenta.—A peticion del señor Ministro de Obras Públicas se acuerda enviar a Comision el proyecto que autoriza al Presidente de la República para contratar los estudios del ferrocarril longitudinal.—Igual trámite se acuerda, por pedido del señor Ministro de Guerra, a los proyectos de retiro forzoso del Ejército i de reforma de la Ordenanza.— Los señores Urrejola i Balmaceda hacen algunas observaciones sobre construccion de ferrocarriles, a las cuales contesta el señor Ministro de Obras Públicas.—Continúa la discusion del proyecto que reorganiza el servicio de ferrocarriles, i usa de la palabra el señor Mac Iver.—Se suspende la sesion, quedando con la palabra el mismo señor Senador.—A segunda hora se constituye la Sala en sesion secreta para tratar de solicitudes particulares de gracia.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Balmaceda, J. Elías	Rozas, Ramon Ricardo
Castellon, Juan	Sánchez M., Darío
Charme, Eduardo	Tocornal, José
Devoto A., Luis	Urrejola, Gonzalo
Escobar, Ramon	Valdes Valdes, Ismael
Espinosa Pica, M.	Vial, Leonidas
Fernández Concha, D.	i los señores Ministros
Figuerola, Javier A.	del Interior, de Relaciones
Infante, Pastor	Exteriores, de Justicia e
Irarrázaval, Carlos	Instruccion Pública, de
Lazcano, Fernando	Hacienda, de Guerra i
Mac Iver, Enrique	Marina i de Industria i
Matte, Ricardo	Obras Públicas.
Reyes, Vicente	

Acta

Se leyó i fué aprobada la siguiente:

«SESION 21.^a ORDINARIA DEL 25 DE JULIO DE 1906

Asistieron los señores Matte, Balmaceda, Besa, Castellon, Cifuentes, Charme, Devoto, Escobar, Espinosa Pica, Fernández Concha, Figuerola, Infante, Irarrázaval, Lazcano, Mac Iver, Montt, Puga Borne, Rozas, Reyes, Sánchez Masenlli, Silva Ureta, Tocornal, Urrejola, Valdes Valdes i Vial, i los señores Ministros de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion, de Justicia, de Hacienda i de Industria i Obras Públicas.

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

Mociones

Una formulada por la Comision de Policía Interior en la que propone un proyecto de lei que modifica la lei de 18 de agosto de 1900, relativa al servicio de la Secretaría i Redaccion de Sesiones del Senado.

Se reservó para segunda lectura.

Oficios

Uno de la Comision de Hacienda en el que comunica que ha procedido a constituirse i ha elegido, al efecto, para su presidente al señor don José Tocornal.

Se mandó archivar.

Solicitudes

Una de los empleados de planta del ramo de vacuna de la provincia de Linares, en la que piden aumento de sueldos.

Pasó a la Comision de Gobierno.

Otra, de doña Mercedes Aldea, viuda de Urrucelqui, hermana del sarjento Juan de Dios Aldea, muerto en el combate de Iquique, relativa a obtener pension de gracia.

Pasó a la Comision de Guerra i Marina.

Antes de entrar a la órden del dia, el señor Rozas hizo indicacion para que se destinara el tiempo sobrante de la primera hora de la sesion actual, al despacho del proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que tiene por objeto crear un nuevo obispado, cuyo asiento será la ciudad de Temuco.

El señor Espinosa Pica pasó a la Mesa, a fin de que se leyera, un telegrama dirigido a Su Señoría desde Nueva Imperial, en el que se reclama del nombramiento de Gobernador suplente de Imperial hecho en don José Mercedes Araya.

El señor Senador hizo, con este motivo, algunas observaciones a fin de que llegaran a conocimiento del señor Ministro del Interior con el objeto de que se sirviera tomar las medidas necesarias para remediar los males a que en dicho telegrama se hace referencia.

El señor Ministro de Relaciones Exteriores espresó que transmitiría al señor Ministro del Interior las observaciones del honorable Senador por Cautin.

Pasó, en seguida, Su Señoría, a la Mesa, el informe de la Comision nombrada para dictaminar sobre el proyecto de saneamiento de la ciudad de Valparaiso.

El mismo señor Ministro hizo indicacion para que en la sesion actual se discutiera el proyecto de lei que tiene por objeto elevar el sueldo de que disfrutan S. E. el Presidente de la República i los Ministros del Despacho, si

la Cámara no estimaba necesario enviar dicho proyecto a Comision.

El señor Sánchez Masenlli, por su parte, pidió que el proyecto a que se habia referido el señor Ministro de Relaciones Exteriores, se enviara desde luego a Comision.

Terminados los incidentes, se procedió a votar las indicaciones formuladas.

La del señor Rozas fué aprobada por dieciocho votos contra tres.

La del señor Sánchez Masenlli fué, igualmente, aprobada por veinte votos contra uno, pasando el proyecto a que ella se refiere, en informe a la Comision de Gobierno.

Púsose, en seguida, en discusion jeneral el proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que tiene por objeto crear un nuevo obispado cuyo asiento será la ciudad de Temuco, i el señor Reyes espresó las razones por las cuales negaría su voto a este proyecto.

Usaron despues de la palabra los señores Ministro del Culto, Cifuentes i Reyes, habiendo pedido el señor Cifuentes que al discutirse el artículo primero se sustituyera la frase final que dice: «un nuevo obispado cuyo asiento será la ciudad de Temuco», por esta otra: «el obispado de Imperial con asiento en la ciudad de Temuco».

Cerrado el debate, se votó el proyecto en jeneral i fué aprobado por dieciseis votos contra cinco.

Considerado en particular, a propuesta del señor Presidente, se puso en discusion el artículo 1.º con la indicacion formulada por el señor Cifuentes, i despues de algunas observaciones del señor Mac Iver, que fueron contestadas por el señor Ministro del Culto, se cerró el debate, i votado el artículo 1.º con la referida modificacion, fué aprobado así por dieciseis votos contra cinco.

Los artículos 2.º, 3.º i 4.º, final, se dieron sucesivamente por aprobados por la misma votacion anterior, acordándose, a peticion del señor Mac Iver, sustituir en el artículo 4.º las palabras

«Se faculta», con que comienza dicho artículo, por estas otras: «Se autoriza».

El proyecto aprobado es del tenor siguiente:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Se autoriza al Presidente de la República para que eleve preces a la Santa Sede, a fin de que se erija en la metrópoli eclesiástica de Chile, i sufragáneo del Arzobispado de Santiago, el Obispado de Imperial, con asiento en la ciudad de Temuco.

Art. 2.º La nueva diócesis comprenderá las provincias de Malleco, Cautin i Valdivia.

Art. 3.º La remuneracion del obispo, del vicario i secretario de la nueva diócesis será la de los demas funcionarios de su clase.

Art. 4.º Se autoriza al Presidente de la República para que invierta hasta la suma de veinte mil pesos en atender a la instalacion de dicha diócesis.»

A peticion del señor Cifuentes, se acordó tramitar este proyecto sin esperar la aprobacion del acta.

Se suspendió la sesion.

A segunda hora se puso en discusion jeneral el proyecto de lei formulado por la Comision de Industria i Obras Públicas con motivo del mensaje de S. E. el Presidente de la República sobre reorganizacion de los ferrocarriles del Estado, i el señor Ministro del ramo dió algunas esplicaciones acerca de este negocio.

Siendo avanzada la hora, se levantó la sesion, quedando en tabla este mismo asunto i con la palabra el señor Mac Iver.»

Cuenta

Se dió cuenta:

1.º De los siguientes oficios:

a) «Santiago, 27 de julio de 1906.— Con los informes suministrados por la Inspeccion Jeneral de Tierras i Colonizacion i funcionarios de su dependencia, tengo el agrado de devolver a V. E. el cuestionario preparado por el honorable Senador don Ramon Ricardo

Rozas, contenido en el oficio de V. E. número 222, de 21 de mayo último, relacionado con el contrato de colonizacion de que es representante la Sociedad Ganadera de Rupanco.

Dios guarde a V. E.—Antonio Huneeus.»

Los informes a que se refiere el oficio anterior, dicen como sigue:

«Inspeccion Jeneral de Tierras i Colonizacion.—Señor Inspector Jeneral: El Ministerio de Colonizacion ha enviado, en informe, a Ud. un oficio del Senado que contiene varias preguntas formuladas por el honorable Senador por Llanquihue, don Ramon Ricardo Rozas, relacionadas con el servicio que tiene Ud. a su cargo. A su vez, Ud. ha tenido a bien ordenar que informe la seccion de defensa, oyendo al abogado infrascrito.

Existe, señor Inspector, en Puerto Montt, una asociacion denominada Sociedad de Defensores de Coihueco. Forman su directorio tres defensores judiciales, ninguno de ellos abogado. El objeto de esta asociacion no es otro sino que el de especular, abusando de la ignorancia de la mayoría de los pobladores de esas rejiones. Para conseguir su objeto se valen de varios periódicos, que se editan en esa localidad, periódicos cuyo materiales de lectura lo componen en su mayoría artículos escritos con el esclusivo objeto de alarmar a sus lectores.

Se les habla de «atropellos que claman al cielo», cometidos por las sociedades ganaderas, de la «manera cruel i sanguinaria» que se emplea en contra de los «infelices ocupantes» de terrenos fiscales, se les hace ver la necesidad de precaverse de estos atropellos i de tomar medidas—para garantir las posesiones que ocupan—i, con este objeto, se les ofrece proteccion «a todo los pequeños agricultores que no tienen amparo ante la fuerza del dinero». Para que estos artículos produzcan todo el efecto que se desea, se habla tambien en ellos de los malos empleados públicos que «reciben rentas del Estado» para

prestarles proteccion i amparo i que, sin embargo, son sus peores cuchillos.

Esta campaña continua i tenaz produce sus efectos: se inician innumerables juicios, cuya defensa, como es natural, va a caer en manos de los señores directores de esa Sociedad; juicios que, por regla jeneral, se pierden i que, junto con perderse, han concluido con el último centavo de los infelices litigantes.

Voi a citar a Ud. un hecho sumamente revelador, una prueba irrefutable, que permitirá a Ud. formarse una idea cabal de la verdad de lo que sostengo.

Cuando fuí a hacerme cargo de mi puesto de abogado de colonizacion, fué conmigo a Puerto Montt el señor Ramon Briónes Luco. El señor Briónes hizo publicar en los periódicos de esa localidad, pegar en las paredes i distribuir profusamente un aviso oficial en que se advertia a los pobladores de tierras fiscales que serian respetados en sus posesiones, segun las leyes i reglamentos vijentes, i se les invitaba a pasar por mi oficina a dar todos los datos del caso, para que el Fisco pudiera tenerlos presente en los juicios que se iniciasen.

Con este motivo, desfilaron por mi oficina varios centenares de ocupantes de terrenos fiscales i ninguno de ellos interpuso reclamo contra sociedad alguna, a pesar de que a todos se les dijo que serian defendidos gratuitamente ante los Tribunales de Justicia; la mayoría de ellos se limitó a decir que se les «habia dicho que se les iba a hacer tales o cuales cosas», pero que todavia nada se les habia hecho.

Desde que me hice cargo de mi puesto, hasta la fecha, solo unos indíjenas—los cúrriecos—se han presentado a mi oficina, en Puerto Montt, esponiendo que temian ser espulsados de sus terrenos; i debo hacer presente a Ud. que estos indíjenas, debido a mis jestioniones, permanecen a la fecha en tranquila posesion de sus terrenos. Insisto, señor Inspector Jeneral, sobre este punto: nadie, fuera de esos indíjenas,

se ha presentado a reclamar en contra de sociedad alguna.

Los despojos i lanzamientos que se han efectuado, se han llevado a cabo con conocimiento de la justicia ordinaria, i con la intervencion del promotor fiscal, que se ha hecho parte en todos los juicios que se han visto en la necesidad de iniciar las sociedades en contra de los innumerables usurpadores de las tierras fiscales. Toda la provincia de Llanquihue, se puede decir que está usurpada al Fisco; ahí el que tiene derecho a diez hectáreas posee cien; el que tiene derecho a cien, posee mil, i así sucesivamente.

¿En dónde están, pues, los atropellos i arbitrariedades cometidas por las sociedades i de que tanto se habla?

Agréguese a esto la circunstancia de que el honorable señor Rozas advirtió que hacia suyos los cargos formulados por *El Llanquihue*, «pero en la forma impropia en que están emitidos» i agregó que «para evitar toda susceptibilidad nacida de las espresiones irrespetuosas o injuriosas que pueden contener, extractaria los cargos a fin de que fueran trasmitidos al señor Ministro del ramo, como preguntas o interpelaciones que deseaba dirigirle».

Fácil es apreciar, despues de todo lo espuesto, la importancia i el valor que puedan tener los cargos formulados por el honorable señor Rozas, mas, si se tiene presente que ellos han sido sacados de artículos en que se emplean conceptos hirientes i espresiones injuriosas, artículos que hacen poco honor a la seriedad de las publicaciones que les dan acogida en sus columnas.

Dos de las preguntas hechas por el honorable señor Rozas se refieren al infrascrito. Dice una de éstas: ¿Cuáles fueron los cargos que orijinaron el llamado a Santiago del actual abogado señor Molina Luco i la defensa que de ellos hizo ante sus jefes?

Desde que desempeño en Puerto Montt el puesto de abogado de colonizacion, solo dos veces he venido a Santiago.

La primera vez fué en diciembre úl-

timo i vine, no por llamado de la Inspeccion, ni de nadie, sino porque yo mismo lo solicité por telegrama de fecha 16 de diciembre último, telegrama que fué contestado por otro de Ud. de fecha 19 del mismo mes, por el que me autoriza para trasladarme a ésta.

Por esa misma época se produjo entre el infrascrito i el promotor fiscal de Puerto Montt, un conflicto. Con motivo de este conflicto i en contestacion a las reclamaciones que formulé telegráficamente, tuve la satisfaccion de recibir en Puerto Montt. ántes de mi partida, los telegramas que copio a continuacion, que dejan establecido que en esa ocasion el infrascrito contaba con la absoluta confianza de todos sus jefes.

Telegrama recibido el 12 de diciembre:

«Acordado poder, jurisdiccion suya estendida Osorno. Usted apoyado eficazmente aquí.—*Briónes*».

Telegrama recibido el 14 de diciembre:

«Ministerio ha tomado providencia para regularizar defensa tierras fiscales en esa, en vista de sus reclamaciones. Infrascrito preocúpase de que estas medidas sean eficaces.—*Urrutia*».

Telegrama recibido el 18 de diciembre:

«En breve quedará resuelta representacion i salvará dificultades.—*Urrutia*».

Aun mas, este conflicto dió tambien origen a su oficio número 3,208, de 9 de diciembre último, dirigido al Ministerio de Colonizacion, oficio que, con fecha 13 del mismo mes, este Ministerio trascribió al Director del Tesoro, en el que se decia que se *consideraba indispensable* que se diera al infrascrito la representacion del Fisco en todas las causas fiscales de colonizacion.

Desde Osorno, en abril último, como Ud. recordará, escribí a Ud. pidiéndole autorizacion para trasladarme a ésta, autorizacion que Ud. se sirvió darme por telegrama de fecha 3 de mayo, en que me decia: «Queda Ud. autorizado para trasladarse a ésta».

En esta vez, como en la anterior, que

son las dos únicas veces que he venido a Santiago desde que desempeño el puesto de abogado de colonizacion, como le he dicho, he venido porque yo mismo lo he solicitado i tengo antecedentes para creer que sigo contando con la confianza absoluta de mis jefes.

La otra pregunta que se refiere al infrascrito, dice: ¿Es verdad que este abogado fiscal está al servicio de la Sociedad de Rupanco, i que aceptó el nombramiento *ad hoc* que ella le hizo de fiscal en la causa que sigue con don Antonio Gebauer?

En el juicio que sigue la Sociedad de Rupanco con don Antonio Gebauer fué nombrado promotor fiscal *ad hoc* por el Juzgado de Puerto Montt, en vista de que el promotor fiscal de esa ciudad, don Manuel Barros Barros, se dió por implicado. A este respecto, es necesario observar que esta implicancia del señor Barros Barros no ha podido ni debido existir, i denota que los intereses fiscales han estado en pugna con los del funcionario llamado a defenderlos.

Este nombramiento fué hecho como se ve, por el Juzgado i no por la Sociedad de Rupanco, como se dice en la pregunta, i se hizo en virtud de un acuerdo celebrado entre la Inspeccion Jeneral de Tierras i el Juzgado, en el sentido de que cada vez que el señor Barros Barros se diera por implicado como promotor fiscal, seria yo nombrado en su lugar, lo que es mui justo, porque si uno de los defensores del Fisco se declara implicado para defenderlo, lógico es que se nombre al otro que existe, que es el abogado de colonizacion.

En el dictámen que como promotor fiscal *ad hoc* tuve que dar, arriba a la conclusion de que, tratándose de una usurpacion vulgar de terrenos fiscales, hoi concedidos a la Sociedad de Rupanco, debe darse lugar a la demanda entablada por esta Sociedad, en el sentido de que se reduzca la posesion ocupada por el demandado, que alcanza a mil ochocientas cuarenta i ocho hectáreas, (a la que indican sus títulos de propiedad, o sea ciento cincuenta hectáreas); debiendo la Sociedad pagar al deman-

dado el valor de las mejoras que existan en los terrenos que se reivindicán.

Al dar este dictámen tuve presente que la Sociedad de Rupanco probó, con los respectivos títulos de propiedad, que el señor Gebauer tenía derecho solo a ciento cincuenta hectáreas; que este señor sostuvo, al contestar la demanda, que *era falso* que ocupara más de ciento cincuenta hectáreas, i por último, que el informe dado por el perito nombrado con todas las formalidades legales por el Juzgado, deja establecido que el demandado, en vez de ciento cincuenta hectáreas, ocupa mil ochocientas cuarenta i ocho.

En resúmen, fuí nombrado promotor fiscal *ad hoc* por el Juzgado de Puerto Montt i dí mi dictámen ciñéndome estrictamente al mérito de autos, i por consiguiente, no es justo que por esto se diga que estoy al servicio de la Sociedad Rupanco; sería como decir que un juez está al servicio de una de las partes litigantes, porque la sentencia de término que dicta, es favorable a los intereses de esa parte.

Antes de concluir, debo hacer a Ud. una observacion de carácter jeneral. El promotor fiscal de Puerto Montt, en oficio número 29, de 12 de diciembre de 1905, ha dicho a Ud. que, mientras él tenga la representacion del Fisco, como promotor fiscal, está en absoluta libertad de apreciacion i de criterio para defender los intereses fiscales en la forma que sus convicciones se lo dicten, en conformidad con lo dispuesto en el artículo 267 de la lei orgánica de Tribunales, i que no es posible se pretenda i diga que debe consultar al abogado de la Inspeccion que, por carecer de la representacion del Fisco, no tiene derecho ni para interrogarle.

Como ve Ud., señor Inspector, por la situacion legal en que me encuentro en Puerto Montt i por la actitud asumida por el promotor fiscal de esa localidad, estoy imposibilitado para impedir o poner remedio a nombre del Fisco a los atropellos i arbitrariedades que pueden cometerse, i por consiguiente, si alguna vez llegan a cometerse, es el

promotor fiscal de Puerto Montt, don Manuel Barros Barros, el único i directamente responsable de ellos.

Es cuanto puedo informar a Ud. sobre el particular.

Santiago, 13 de julio de 1906.—*Humberto Molina Luco.*»

«Inspeccion Jeneral de Tierras i Colonizacion.—Señor Inspector Jeneral: Con el informe del abogado de colonizacion señor Molina, devolvemos los antecedentes sobre el reclamo formulado por el señor Senador de Llanquihue, don Ramon Ricardo Rozas.

Por nuestra parte debemos manifestar a Ud. que aceptamos lo dicho por el señor Molina en el informe que ha emitido.

Respecto a los demas puntos de las observaciones del señor Rozas, podemos contestar a Ud. concretamente algunas de ellas.

A la primera.—Es efectivo que el abogado don Enrique Gallo Márquez está actualmente procesado por el Juzgado de Letras de Puerto Montt, por delitos que tienen relacion con la pregunta formulada por el señor Senador.

En vista de esta acusacion fué removido de su puesto i se nombró en su reemplazo al señor Molina, quien lo ha desempeñado a entera satisfaccion de esta seccion.

A la segunda.—Con lo espuesto anteriormente, queda contestada esta pregunta.

A la tercera i cuarta.—No ha habido ningun cargo contra el señor Molina. En el informe a que hemos aludido de dicho abogado, se deja en claro cuál ha sido su actuacion en estos asuntos, de acuerdo con la Inspeccion Jeneral.

A la quinta.—En el aviso impreso acompañado, repartido profusamente en Llanquihue, se manifiesta que el Gobierno ampara al colono nacional en el terreno que ha cultivado i trabajado i a que tenga derecho, segun la lei i reglamento de colonizacion nacional.

Esta ha sido la participacion que ha tenido esta seccion de defensa en este asunto.

A la sexta.—La estension de terrenos

que la Sociedad obtenga definitivamente se determinará según el número de familias extranjeras que traiga la Sociedad de Rupanco, en conformidad al artículo 11 de la ley de 4 de agosto de 1874. Las actuales entregas de terrenos son solo provisionales, i deben hacerse con el fin primordial de que los interesados saneen el terreno, a fin de que puedan establecer sus familias.

No conocemos el censo de los niños de Coihueco i su instruccion es materia de otro Ministerio.

A la sétima.—No nos corresponde.

Es cuanto podemos informar sobre este particular.

Santiago, 13 de julio de 1906.—*Ramon Briónes L.—F. Vázquez.—Carlos Rozas Huméres.*»

AVISO OFICIAL

«Segun instrucciones superiores gubernativas, se advierte a los chilenos pobladores de los terrenos fiscales que se hallen en situacion de ser colonos nacionales i ocupen terrenos fiscales destinados a la colonizacion por empresas particulares, que serán respetados en su posesion, en la estension que corresponda, según la ley i reglamentos respectivos; esto es: cincuenta hectáreas por el padre de familia i veinte mas por cada hijo varon mayor de doce años.

Los requisitos exijidos son los siguientes:

- 1.º Ser casado i tener hijos.
- 2.º Saber leer i escribir.
- 3.º No haber sido condenado por crimen o simple delito.

El requisito de saber leer i escribir sólo se comprobará en el momento de obtener el título definitivo de propiedad, según una reciente resolucion del Gobierno.

La circunstancia de no haber sido condenado por crimen o simple delito, se comprobará con certificado de los juzgados de la provincia.

La ocupacion del terreno debe ser anterior al 1.º de enero de 1905.

Para esta comprobacion conviene que los ocupantes envíen desde luego minutas de sus nombres, familia i estension

ocupada, al abogado fiscal de colonizacion don Humberto Molina L., residente en Puerto Mott, para que el Fisco los tenga presente en los juicios que actualmente se ventilan.

Los que no cumplan con los requisitos necesarios para ser colonos, tienen derecho a que las sociedades les paguen sus mejoras.

Los interesados pueden tramitar sus expedientes para obtener las calidades de colonos, según las indicaciones ya espresadas i enviarlos al señor Inspector Jeneral de Tierras i Colonizacion en Santiago.

Fuera de los pobladores chilenos a que me he referido, la Defensa Fiscal no respetará otros títulos que los adquiridos en conformidad a las leyes.

Puerto Montt, 20 de noviembre de 1905.—*Ramon Briónes L.*, abogado jefe de la seccion de defensa fiscal de la Inspeccion Jeneral de Tierras i Colonizacion.»

«Santiago, 20 de julio de 1906.—Señor Ministro: El honorable Senador don Ramon Ricardo Rozas, ha formulado diversas preguntas que tengo el agrado de contestar:

I. Es verdad que el año pasado se hicieron cargos graves al ex-abogado en Puerto Montt, don Enrique Gallo Márquez, que motivó la suspension de este empleado i la iniciacion de un sumario por parte de la justicia ordinaria, cuyo resultado ignora la oficina.

No puede, pues, confundirse al señor Gallo Márquez con el señor Humberto Molina Luco, funcionario correcto i que merece la confianza de la Inspeccion Jeneral.

II. No es efectivo que el aludido funcionario se haya trasladado a otra provincia, por cuanto dejó de pertenecer a la oficina.

III. Contra el señor Molina, no hai ni ha existido cargo alguno. Al contrario, su accion ha tenido i tiene la aprobacion del Inspector Jeneral.

IV. Es completamente inexacto que el señor Molina Luco esté al servicio de la Sociedad de Rupanco. Como él lo dice en el informe adjunto, se ha limi-

tado a desempeñar las funciones de fiscal *ad-hoc*, en virtud de resolución judicial en un juicio que la Sociedad sostenía con don Antonio Gebauer. Se hizo ese nombramiento porque el promotor fiscal titular se declaró implicado en un asunto que tiene directamente interés el Fisco, ya que se trataba si la tierra era o no fiscal.

V. El Supremo Gobierno, fundado en las leyes de colonización, celebró un contrato con don Amadeo Heiremans, que consta del decreto número 2,099, de 18 de octubre de 1904, reducido a escritura pública en 4 de enero de 1905.

Hai por tanto, un contrato legalmente celebrado que obliga a su cumplimiento a ambas partes contratantes.

El señor Heiremans transfirió a la Sociedad Rupanco sus derechos.

En el decreto de concesión, se estipula en la cláusula 5.ª que el Supremo Gobierno se reserva la facultad de radicar dentro de las tierras concedidas, colonos nacionales, en proporción de un veinticinco por ciento de las familias extranjeras que se establezcan. Además, la cláusula 6.ª dispone que el concesionario se obliga a respetar las radicaciones de indios que se hallan dentro del terreno concedido i los derechos de los ocupantes allí establecidos. Están, como se ve, garantidos los ocupantes i se consulta la radicación de nacionales, a fin de formar colonias mistas.

Ahora bien, ¿cuáles son los derechos de los ocupantes? La ley de 4 de agosto de 1874 en el artículo 6.º no le reconoce otro derecho que el pago de las mejoras, que cumplirá hacerlo al que se aproveche de ellas. En este caso la Sociedad.

Después de dictada la ley de colonización nacional de 13 de enero de 1898, se aprobó el reglamento de ella número 1,238 de 15 de octubre de 1902, que reconoció a los ocupantes la gracia de ser radicados en el lugar de la ocupación, siempre que lo fueran con anterioridad al 1.º de enero de 1901, hubiere mejoras de doscientos pesos a lo ménos i cumplieran con los demás requisitos que determina la ley.

Sucede en la práctica que los favorecidos no se contentan con la extensión de terreno que les acuerda la ley: esto es, hasta cincuenta hectáreas por el padre de familia i veinte más por cada hijo varón, legítimo, mayor de doce años. De aquí surgen los reclamos exagerados, desnaturalizando los hechos i dándoles un carácter conveniente a sus intereses. Quien tiene mil hectáreas no quiere contentarse con cien.

La oficina no tiene noticia de que los ocupantes con derecho hayan sido arrojados violentamente del terreno. Jeneralmente la empresa ha recurrido a los tribunales i es de suponer, si eso ha ocurrido, que tales lanzamientos estén justificados en las leyes, en los reglamentos i en los términos del contrato.

VI. La extensión aproximada de los terrenos de la concesión Rupanco es de ciento setenta i cinco mil quinientas hectáreas.

La superficie exacta no se tiene porque es tarea de largo aliento, que impone gastos de consideración, i que se hará a medida que se vayan radicando las familias.

VII. El contenido de esta pregunta no le toca a esta oficina.

Con relación a los hechos de que hace mención la presentación del señor Senador, de 8 de junio último, agregado a los antecedentes con posterioridad a su memorial de 21 de mayo de este año, cúmpleme decir a US. que la Inspección los desconoce, i que hará investigación sobre ellos; dejando, al efecto, copia de dicha presentación. He adoptado este temperamento para no demorar el informe que US. ha tenido a bien pedir.

Llamo la atención de US. al mérito de los informes emitidos por los funcionarios dependientes de esta oficina.

Dios guarde a US.—*T. Urrutia.*»

«Santiago, 25 de setiembre de 1905. — Número 1,678 — S. E. decretó hoy: «Vistos estos antecedentes, decreto:

Suspéndese del desempeño de sus funciones al abogado de colonización don Enrique Gallo Márquez i al agente

judicial don Luis E. Eguiluz, i nómbrese en reemplazo del primero a don Humberto Molina Luco i del segundo a don Nicanor Gómez».

Tómese razon, rejístrese i comuníquese.—RIBESCO.—*Agustin Edwards*».

Lo que trascibo a Ud. para su conocimiento.

Dios guarde a Ud.—*César de la Lastera*.—Al Inspector Jeneral de Tierras i Colonizacion».

Conforme.—*Ricardo del Rio*».

b) «Santiago, 24 de julio de 1906 — Este Ministerio ha recibido el oficio número 277, de 17 del actual, por el cuál se remite una solicitud presentada al Honorable Senado por el Senador de Llanquihue, en la que pide la fundacion de una escuela mista en el lugar denominado Pergüe, del departamento de Carelmapu.

El infrascrito ha dado la tramitacion correspondiente a esta solicitud, que será debidamente resuelta en el momento en que esté informada por los funcionarios del caso.

Dios guarde a V. E.—*Samuel Claro Lastarria*».

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

a) «Santiago, 25 de julio de 1906.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar, en los mismos términos en que lo hizo el Honorable Senado, el proyecto de lei por el cual se concede, por gracia, al teniente coronel don Cruz Daniel Ramírez, el goce de los beneficios que acuerda la lei de 6 de octubre de 1883 a favor de los jefes de ejército señores Leon, Fuenzalida, Zilleruelo i Necochea.

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio número 104, de fecha 31 de agosto de 1905, devolviendo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.—*RAFAEL ORREGO*.—*Hernan Prieto Vial*, Secretario».

b) «Santiago, 25 de julio de 1906.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar, en los mismos términos en que lo hizo el Honorable Senado, el

proyecto de lei por el cual se concede, por una sola vez, al oficial segundo de la Secretaría del Senado don Eduardo Pérez R., como remuneracion por los servicios extraordinarios que ha prestado i que seguirá prestando en la recepcion i guarda de los paquetes de votos de las elecciones, mientras ocupe un puesto en la referida Secretaría, i por el buen desempeño de sus funciones, una suma igual al sueldo anual asignado a su empleo.

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio número 232, de fecha 9 de enero del presente año, devolviendo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.—*RAFAEL ORREGO*.—*Hernan Prieto Vial*, Secretario».

3.º Del siguiente oficio de la Comision de Gobierno:

«Santiago, 25 de julio de 1906 —Tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. que la Comision de Gobierno, que el Honorable Senado tuvo a bien designar en sesion de 28 de junio último, ha procedido a constituirse i ha elejido al efecto para su presidente al que suscribe.

Dios guarde a V. E.—*F. LAZCANO*.—*Daniel Valenzuela Pérez*, secretario de comisiones.»

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

«Santiago, 30 de julio de 1906.—Excelentísimo señor:

Tengo el honor de presentar al Senado los documentos adjuntos, con datos i antecedentes poderosos, que me suministra el señor administrador del hospital de Osorno, don Federico Eggers, a fin de que sean remitidos al señor Ministro del Interior, para que pueda informar al Congreso, en el momento oportuno, respecto a la necesidad de consultar en el presupuesto venidero la cantidad de veinte mil pesos que exige la terminacion de dicho hospital.

Confío en que, con la debida anticipacion, el honorable señor Ministro del Interior devolverá al Senado estos mismos antecedentes, con los demas que adquiera sobre las apremiantes necesi-

dades del hospital de Osorno, para que el Senado tenga todo esto a la vista al resolver la indicacion que a este respecto formularé en su oportunidad.

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

Los documentos a que se refiere el oficio anterior, dicen:

«Osorno, 25 de julio de 1906.—Señor Senador don Ramon Ricardo Rozas.—Santiago.—Distinguido señor: Confian-do en las promesas, hechas tando a mí como a los amigos para obtener los recursos suficientes del hospital, tanto para su mejoramiento como manteni-miento, me permito acompañar a la pre-sente una esposicion de su estado actual por el cual se informará Ud. de sus ver-daderas necesidades.

Agradeciéndole de antemano estos servicios, tiene el gusto de saludarlo su mui atento S. S. i amigo.—*Federico Egger*.»

«Hospital de Osorno.—El edificio an-tiguo fué destruido por un incendio en el año 1901, funcionando hasta 1903, en una casa particular arrendada por el Gobierno. El presupuesto del nuevo hospital, cuyos planos se encuentran en la Direccion de Obras Públicas, as-ciende a la cantidad de cuarenta i seis mil pesos. En el año 1903 se construyó solo una parte del edificio nuevo por valor de veintiseis mil pesos. La falta de la no conclusion no causa solamente deterioros a la parte norte espuesta a las muchas lluvias de esta rejion, sino per-judica tambien notablemente a todos los servicios a que debe responder.

Por las copias de movimiento de en-fermos queda establecido que el hospi-tal ha tenido, durante los últimos seis meses, una asistencia media de treinta i siete enfermos diarios, fuera de cuatro monjas i ocho empleados que atienden a aquéllos. Calculando sobre estas ci-fras el gasto de mantenimiento diario a razon de cuarenta centavos por persona, demanda éste un gasto de algo mas de siete mil pesos al año.

Dada la falta de local suficiente, no se pueden admitir numerosos enfermos

que sufren de enfermedades infecciosas, como ser alfombrilla, difteria u otros mui comunes en la jente pobre del pueblo.

Desde principio del año actual, hizo muchas victimas la alfombrilla que se presentó con carácter maligno i a lo cual hai que atribuir el mayor número de muertos, comparando este año con el anterior. Los datos oficiales del ofi-cial civil de la 1.^a circunscripcion de este departameⁿto son, con respecto a los primeros cuatro meses de 1905 i 1906, los siguientes muertos:

1905		1906	
Enero. . . .	57	Enero.	114
Febrero. . .	38	Febrero	92
Marzo	35	Marzo	112
Abril	41	Abril	75
	171		393

La Junta de Beneficencia, en vista de los estragos que hacia la alfombrilla, resolvió construir, anexo al hospital, i aunque fuera provisionalmente, dos sa-las para enfermos de enfermedades con-tajiosas, i acordó tomar para esta obra los dos mil pesos que figuran como gastos fijos en el presupuesto del laza-reto del año actual. Pero como luego se vió que aun con la construccion de las referidas dos salas, siempre al hospital le faltaban todavía otros departamentos de suma necesidad, se resolvió mejor hacer un edificio mas grande, que sir-viera al mismo tiempo tambien para las necesidades que indico mas adelante. Las dimensiones del nuevo edificio, de piso i medio ya concluido, son las si-guientes: largo, cuarenta i tres varas por ocho de ancho. rodeado de corre-dores de tres varas de ancho i con techo de fierro galvanizado. Contiene dos sa-las para enfermedades contagiosas, que ya prestaron servicios favorables: una pieza grande de lavandería, cuyos pisos son de concreto de cemento romano i dotada de una paila de cobre con servi-cio de agua potable; ademas tiene cinco piezas para guardar diferentes alimentos, leña, carbon, etc. Los sobrados del edi-ficio sirven para secar la ropa lavada

del establecimiento. El costo es de cinco mil ochocientos pesos, a cuya suma han contribuido los vecinos con la de tres mil quinientos pesos.

OBRAS QUE ES NECESARIO EMPRENDER

El hospital está cercado todavía con sus cierros antiguos que se encuentran en mui mal estado i es necesario renovarlo lo mas pronto posible para evitar robos de mantencion, de huerta i de otras cosas. Para reforzar lo espuesto, hago presente que el hospital anterior fué incendiado por perder los rastros de un robo que solo se pudo cometer por el mal estado del cerco.

Se necesitan tambien fondos para pintar nuevamente el edificio, pues a no hacerlo, sufre éste mucho perjuicio en la madera con los abundantes aguaceros que caen en esta rejion.

Como desde el incendio del hospital anterior, no se ha podido comprar instrumentos de cirujía i útiles para la sala de operaciones, me he visto en el caso de encargar a Europa lo mas necesario por valor de dos mil marcos que, a no concederlos el Gobierno, me veria en la dura necesidad de obtenerlos de los vecinos, a quienes se ha ocupado ya tantas veces para obras de beneficencia.

El mobiliario tambien se encuentra en parte ya bastante deteriorado i seria de desear que el Supremo Gobierno ayudara con alguna suma para reponerlo.

Para concluir hai que hacer presente que es mui necesario introducir en el presupuesto nacional de 1907, la suma de veinte mil pesos que faltan para la completa conclusion del edificio del hospital i a lo cual me he referido al principio de esta esposicion, como tambien elevar la subvencion a la suma de quince mil pesos en lugar de los ocho mil que disfruta ahora i que son estrictamente necesarios para su correcto funcionamiento. Para su justificacion acompaño un presupuesto provisorio de los gastos que debia tener el hospital.

En conclusion, me es grato dejar constancia de las mejoras introducidas en

el establecimiento durante los últimos seis meses que está a mi cargo:

Valor del edificio nuevo.	\$ 5,800
Cuatro estufas con su cañería correspondiente.	180
Una estufa grande.	140
Una estufa económica.	200
Tres estufas de baño con sus tinas i desagües.	670
Arreglo de la sala de operaciones.	820
Gastado en aceite para pintar los pisos.	100
Cuatro medias aguas para resguardar lado norte del hospital.	140
Dos chimeneas de ladrillo.	80
Una escala de cemento.	200
Servicio completo de campanillas eléctricas.	213
Cañería para desaguar la gotera de la casa.	130
Seis escusados de patente.	780
Colocacion de cañería para los escusados de patente.	345
	<hr/>
	\$ 9,848

Para el pago de esta suma contribuyó el Erario Nacional con la partida fija del presupuesto del lazareto de.	\$ 2,000
I contribuyeron los vecinos con.	3,500
	<hr/>
	5,500
	<hr/>
	\$ 4,348»

«PRESUPUESTO PROVISIONAL QUE MANIFIESTA LOS GASTOS QUE TIENE EL HOSPITAL DE OSORNO I QUE DEBE TOMARSE EN CUENTA AL ACORDAR LA SUBVENCION QUE FIJA ANUALMENTE EL CONGRESO NACIONAL.

Mantenimiento de enfermos i empleados

La asistencia media del último semestre fueron treinta i siete enfermos mas, entre monjas i empleados (13) da un total de cincuenta personas, cuyo manteni-

miento se calcula en cuarenta centavos al día, da en el año. \$ 7,300

Sueldos

Al médico. 2,000
 Al capellan. 360
 A cuatro monjas, a razón de diez pesos cada una al mes. 480
 A un enfermero, a razón de veinticinco pesos mensuales 300
 A un cocinero, a razón de diez pesos mensuales. 120
 A un mozo primero, a razón de quince pesos mensuales. 180
 A cuatro sirvientes ayudantes para cocina, lavandería, etc., a razón de seis pesos mensuales. 288
 A un sirviente para huerto, a razón de seis pesos mensuales 72

Medicinas

Para gastos en este ramo. 1,000

Luz

Para gastos en este ramo. 300

Leña

Para consumo de un año. 400

Jabon

Por diez quintales que se gastan en un año, a quince pesos cada uno 150

Gastos variables

Para dotar al hospital de ropa de camas, etc., que se encuentra en mui mal estado. 750

Imprevistos

Para esta clase de gastos. 300

\$ 14,000»

5.º De las siguientes solicitudes:

De doña Zoila Rosa Silva, viuda del teniente coronel de Ejército don Benedito Silva Cornejo, en que pide se le aumente la pension de montepío de que disfruta a la correspondiente a la viuda de un coronel;

De doña Concepcion Urbina, viuda de Villalon, en que pide se le otorgue una pension de gracia en atencion a los servicios que prestaron sus hermanos, en la guerra contra el Perú i Bolivia, don Martin Urbina, capitán graduado de Ejército; don Luis A. Urbina, ex-cabo segundo de la segunda compañía del estinguido batallon movilizado Colchagua, i don Antonio Urbina, ex-soldado de la segunda compañía del asimismo estinguido batallon movilizado Rengo número 2; i

De doña Domitila Fernández Niño, viuda de Rebolledo, en que pide se le devuelvan, por Secretaría, los antecedentes acompañados a la que presentó a esta Cámara en setiembre de 1895 sobre pension de gracia.

INCIDENTES

A comision

El señor OVALLE (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Ruego al Senado tenga a bien enviar a Comision el mensaje del Ejecutivo, en que se pide la autorizacion lejislativa para contratar los estudios del ferrocarril lonjitudinal.

El señor VERGARA (Ministro de Guerra i Marina).—Por mi parte, me permito hacer igual peticion para que se dé el mismo trámite al proyecto sobre retiro forzoso en el Ejército i al que reforma la Ordenanza.

Diversos servicios públicos

El señor URREJOLA.—Me voi a permitir pedir al señor Ministro de Industria se sirva atender el empeño de los vecinos de Yungai, que solicitan desde hace tiempo se trace un camino que comunique el pueblo de Yungai con la estacion de Cholguan, del ferrocarril de Antuco.

Actualmente, para llevar los productos a la estacion, tienen que recorrer una distancia de mas de ocho kilómetros, o bien pedir favores a los propietarios cercanos para atravesar sus fundos.

Seria, pues, mui conveniente que el señor Ministro ordenara a la Direccion de Obras Públicas que mande un ingeniero para que estudie el mejor trazado del nuevo camino, a fin de que pueda el Gobierno presentar el proyecto de espropiacion.

Me voi a permitir tambien, ya que me he dirigido al señor Ministro de Obras Públicas, hacer una lijera observacion sobre un decreto dictado últimamente por Su Señoría, con motivo de la reorganizacion de los ferrocarriles; me refiero al decreto complementario de esa reorganizacion, en el cual se indican los estudios que deben hacer las comisiones técnicas para facilitar el buen servicio.

Entre esos trabajos, ocupa un lugar preferente el estudio de una doble via, entre la estacion de San Rosendo i el puerto de Talcahuano.

Considero que esa doble via seria una obra de imprescindible necesidad si no se toma en cuenta la línea ya comenzada de Chillan a Tomé; pero, construida esta línea, como entiendo que es el pensamiento del Gobierno, aquella doble via es del todo innecesaria, i pienso que el señor Ministro coincidirá con el que habla en esta apreciacion.

Esta línea que economiza el trayecto al mar en ochenta kilómetros, con relacion a Talcahuano, alivia de la mayor parte de su carga a la línea actual de San Rosendo a Talcahuano; pues todo el que desde la provincia del Ñuble i mas al norte tenga que mandar carga a la costa, preferirá para el acarreo la línea mas corta que le ahorra tiempo i fletes.

Como acabo de manifestarlo, esta línea entre Chillan i Tomé está ya en construccion, pero entre este puerto i Coelemu, que es la seccion mas importante, aun no se da principio al estacado definitivo. La comision de ingenieros i todo el personal está ocupado en la seccion de Chillan a Coelemu, lo que no le permiti-

rá tan pronto ocuparse de la otra seccion a que me he referido, la que sobre ser la mas importante, es tambien la mas difícil de la línea i requiere un personal numeroso i minuciosos estudios.

Por esto me permito rogar al señor Ministro, si piensa tambien como el Senador que habla, es decir, si cree que, en realidad, una vez construida la línea a Tomé, es innecesaria la doble via de San Rosendo a Talcahuano, que se sirva ajitar los estudios en la seccion de Coelemu a Tomé, a fin de que pueda terminarse cuanto ántes ese importante ferrocarril.

Ruego, por último, al señor Ministro, se sirva trasmitir al señor Ministro del Interior, a quien, por estar enfermo no he podido hablar, una peticion de respetables vecinos de Búlnes, quiénes, alarmados por la epidemia de viruelas, piden al Gobierno se sirva tomar las medidas del caso para atenuar los efectos de la epidemia i socorrer a sus víctimas.

Me basta decir al respecto, que no solamente no hai un solo lazareto para curar i asistir a los enfermos, sino que no existe ninguna clase de servicio sanitario i hasta los muertos quedan insepultos por largos dias, pues la jente, por temor al contagio, huye despavorida de los cadáveres.

El señor OVALLE (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Trasmitiré con mucho gusto a mi honorable colega el señor Ministro del Interior la peticion que acaba de hacer Su Señoría.

Por lo que hace a las observaciones relacionadas con el Ministerio de mi cargo, puedo decir al señor Senador que ya se ha dado orden a la Direccion de Obras Públicas para que organice el personal de la comision que debe activar los estudios del ferrocarril de Coelemu a Tomé, pero aun no se ha completado esa comision por falta de personal.

Con respecto a las otras observaciones del señor Senador, puedo asegurar a Su Señoría que las tendré mui presentes.

El señor BALMACEDA.—No he estado presente en la primera parte de la sesion, pero he podido imponerme de las

últimas observaciones hechas por el honorable Senador de Ñuble.

Parece que Su Señoría condenaba la construccion de una doble via entre Talcahuano i San Rosendo i manifestaba que debia atenderse preferentemente la construccion de la línea de Tomé a Chillan.

Por mi parte, i sin referirme precisamente a una obra determinada, quiero solamente manifestar que no es posible seguir en la política centralizadora que, en materia de ferrocarriles, absorbe para Concepcion i Valparaiso la vitalidad entera de la República.

Así hemos visto que, en la via de Valparaiso, la mas cara i que mas inconvenientes ofrece de todas las líneas de la República, se ha tratado de hacer una doble via para servir, no a los intereses nacionales, sino a la política local de Valparaiso. Es ésta la espresion mas fiel i exacta del espíritu de centralismo que nos domina.

No es posible que esto continúe.

Se habla de los numerosos contratiempos que sufre continuamente la línea central de Santiago al sur, lo que evidentemente tiene que suceder.

Si toda la produccion de la República se aglomera en esa sola línea, es claro que ésta tendrá que sufrir los contratiempos ocasionados por el exceso de carga.

Mientras tanto, existe en el centro de la República un valle continuado que se estiende de Valparaiso al Tomé i que produce la mayor parte de los cereales del pais, es decir, la mayor parte de la esportacion. Lo natural seria dotar a esta zona central de nuestro territorio de diversas líneas, como la que, partiendo de Valparaiso, se comunicara con Casablanca, Melipilla, etc.; otra de Peumo a Alcones para llegar a Llico, el ramal a Pichilemu, el del puerto de San Antonio, i diversas otras líneas trasversales hácia la costa.

Esto corresponderia a un verdadero plan de Gobierno i a una idea bien meditada en favor del progreso de las diversas localidades de la República.

El ferrocarril de Curicó a Gualañé, con su estacion de término en Llico, habilitaria tambien un puerto de primer orden, no solo para el comercio, sino tambien destinado a servir de abrigo a nuestra escuadra.

Los paises que tienen una escuadra mas o ménos numerosa, tienen tambien que hacer cuantiosos gastos para su conservacion; nuestros buques habrán de imponernos un censo verdaderamente calamitoso, si no contamos con un puerto a propósito para mantenerlos en desarme.

Por estas razones, he encontrado muy justas las observaciones del señor Senador por el Ñuble. Creo que no debe emprenderse esa doble via de San Rosendo a Talcahuano, que es error gravísimo; i creo tambien que el determinar cuáles deban ser las nuevas líneas a la costa, cuál debe ser el plan jeneral para el desarrollo de nuestra red de ferrocarriles, es ménos atribucion del Ejecutivo que del Congreso, que debe velar por la satisfaccion de todos los intereses, prescindiendo de esa política centralista que ha llegado a ser tan perjudicial al progreso del pais.

El señor OVALLE (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Tuve ocasion de manifestar en la sesion anterior que se habia sometido a estudio la construccion de dobles vias en algunas secciones de los ferrocarriles; pero que era necesario determinar qué ramales a la costa debian construirse de preferencia para descargar del excesivo tráfico que hoy tiene el ferrocarril central.

Así es que la doble via de San Rosendo a Talcahuano es una obra en estudio, que aun no está resuelta. Por ahora no se trata de emprenderla, sino de estudiarla, a fin de tener adelantados esos estudios, por si mas tarde conviene llevarla a cabo.

Es lo que por el momento puedo decir en respuesta a las observaciones de los señores Senadores por Ñuble i Tarapacá.

Votaciones

El señor SANFUENTES (Presidente).—¿Algún señor Senador hace uso de la palabra?

Terminados los incidentes.

En votacion las indicaciones que se han formulado.

El señor SECRETARIO.—El señor Ministro de Industria i Obras Públicas ha pedido que se envíe desde luego a Comision el mensaje del Gobierno para contratar los estudios del ferrocarril longitudinal.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Si no hai oposicion, se dará por aprobada esta indicacion.

Aprobada.

El señor SECRETARIO.—El señor Ministro de la Guerra ha pedido tambien que se envíen a Comision el proyecto de retiro forzoso i el relativo a la reforma de la ordenanza del Ejército.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Si no hai inconveniente, se dará tambien por aprobada la indicacion.

Aprobada.

ORDEN DEL DIA

Reorganizacion de los ferrocarriles

El señor SANFUENTES (Presidente).—Entrando en la órden del dia, corresponde ocuparse del proyecto sobre reorganizacion del servicio de los ferrocarriles del Estado.

Continúa la discusion jeneral de este proyecto; puede usar de la palabra el honorable señor Senador por Atacama, que habia quedado con ella.

El señor MAC IVER.—Voi a decir, señor Presidente, algunas palabras sobre esta grave cuestion de la reforma o reorganizacion del servicio de los ferrocarriles. I lo hago, porque no me agrada este proyecto i porque se trata de un negocio de importancia suma para el pais. En mucha parte, el desarrollo de todas nuestras industrias depende de los ferrocarriles del Estado, que son los medios de transporte en las rejiones mas estensas i ricas del pais.

Al lado de esto, i como consecuencia, ha venido a surgir una cuestion de carácter en cierta forma social. El mal servicio de trasportes ha traído por conse-

cuencia el encarecimiento extraordinario de los artículos de consumo, encarecimiento que amenaza convertir lo que era un asunto de mala administracion en una grave cuestion que, lo repito, es de carácter social.

Por eso conviene que los que tengan ideas precisas sobre el particular las espongan, para contribuir a la reparacion de este daño.

El señor Ministro ha atribuido la triste situacion del servicio de los ferrocarriles entre nosotros, a cinco causas diversas. Es la primera, el resurjimiento industrial.

Decia Su Señoría que no se encontraba preparada nuestra gran empresa de trasportes para el desarrollo tan considerable de las industrias, de manera que los elementos de que ella disponia, i que bastaban para las necesidades de una situacion normal, han sido deficientes para satisfacer exigencias inesperadas i extraordinarias.

Otra causa es la topografía del territorio, que nos hace mantener una estensa línea longitudinal con solo dos puertas de salida, Valparaiso en el extremo norte, i Talcahuano en la estremidad sur. La aglomeracion de carga en esa estensísima línea sin las salidas necesarias, es inevitable, i por consiguiente, son inevitables las demoras i el mal servicio.

Nos habló en seguida el señor Ministro de los escasos elementos de explotacion, de la carencia de estaciones i de la deficiencia de las actuales que no bastan para el movimiento. Que estas líneas no tenían, ademas, sino una sola via, cuando deberian tener dos.

El personal excesivamente numeroso i mal rentado, es tambien causa del mal servicio, porque hace difícil la centralizacion, la fiscalizacion, la unidad en la direccion.

Finalmente, nos habló Su Señoría de la lei de organizacion de los ferrocarriles, de sus graves inconvenientes i de sus múltiples deficiencias.

Las disposiciones de esa lei son tales, que un mismo tren, por ejemplo, puede encontrarse bajo autoridades diversas, i su conductor puede, en el trayecto, reci-

bir órdenes distintas de esas diversas autoridades.

Del exámen de estas causas nacieron las medidas que el señor Ministro creyó adecuadas para remediarlas, i que se traducen en el proyecto que ha presentado la Comision de Industria i Obras Públicas. Me propongo decir dos palabras sobre esas causas enunciadas por el señor Ministro como orijen del mal servicio de los ferrocarriles.

El resurjimiento del pais, desde luego. El resurjimiento industrial de nuestro pais, tratándose de la línea férrea que corre entre Temuco i Valparaiso, es pequeño. Desde dos a tres años a esta parte el pais se ha enriquecido, no tanto en realidad, como en esperanzas fundadas especialmente en los nuevos yacimientos de salitre; pero eso no alcanza a ser todavía lo que se llama un verdadero resurjimiento industrial, i no influye atendidamente en el servicio de los ferrocarriles.

Nuestras industrias en jeneral no han crecido considerablemente o en forma apreciable, para que el trasporte de sus productos pueda llegar a perturbar el buen servicio de los ferrocarriles. El aumento de la carga en la línea de norte a sur por motivo de la mayor produccion de nuestras industrias, será talvez de cien mil a ciento cincuenta mil toneladas en un año; i este aumento, tratándose de muchos cientos de miles de toneladas, no importa un verdadero resurjimiento del pais ni algo que pueda poner en peligro una buena empresa de trasportes.

En pasajeros ¿a cuánto sube el aumento? A treinta mil. . . .

El señor OVALLE (Ministro de Industria i Obras Públicas).—A seiscientos mil en los cinco primeros meses del presente año.

El señor MAC IVER.—I ¿cuántos son los trasportados el año pasado?

El señor OVALLE.—(Ministro de Industria i Obras Públicas).—Algunos millones.

El señor MAC IVER.—Bien; seiscientos mil de aumento en algunos millo-

nes ¿es una cifra tal que pueda trastornar el servicio? Indudablemente que no.

La manera de plantear con éxito esta cuestion habria sido formar un cuadro, no del año anterior, ni de dos o tres años ántes, sino de varios años, i haber estudiado así el desarrollo progresivo de la carga i de los pasajeros. I probablemente, si eso se hubiera hecho, se habria encontrado que en años atras ha habido mas carga que la trasportada en el presente año i en el anterior; se habria visto tambien que si el número de pasajeros es ahora mayor, no es tanto como para hacer imposible un buen servicio.

La conformacion de nuestra línea principal, he ahí otra causa de dificultades. Pero esta conformacion no es de hoy; es la de siempre. Que no tenemos otras salidas al mar que los extremos de la línea, Valparaiso i Talcahuano, hace tanto tiempo como el trascurrido desde la construccion de la línea misma.

I este es un inconveniente que puede salvarse. Hacen mas o ménos tres o cuatro años se hicieron los estudios necesarios para introducir carbon para el mismo servicio de los ferrocarriles por el puerto de Constitucion, i se llegó a comprobar que haciendo por ahí la introduccion de ese artículo para la parte central de la línea, se obtenia una economía considerable. Se ofrecieron todos los elementos necesarios para hacerlo así; pudo hacerse, i no se hizo.

A propósito de esto, el señor Ministro nos advertia que se estaba estudiando el puente sobre el Maule, que habia de facilitar el acarreo de productos por Constitucion. Voi agregar algo a lo que, sobre esto, dije en la sesion anterior, interrumpiendo al señor Ministro.

El estudio a que se refiere Su Señoría es el cuarto, si no el quinto que se manda practicar. Permanentemente he visto yo comisiones de injenieros estudiando el puente que ha de servir a la línea férrea de Constitucion; esas comisiones terminan, o no terminan, sus trabajos i se van; pasan dos o tres años, i se manda una nueva comision: ¿qué se han hecho los estudios anteriores?

No se sabe.

En todo caso, para introducir carbon por el puerto de Constitucion no se necesita el puente. Este servirá para el comercio en jeneral; pero lo repito, no se necesita para proveer de carbon a la Empresa de los Ferrocarriles, porque este artículo puede llevarse actualmente desde el vapor hasta la punta de rieles, hasta los mismos carros del ferrocarril que deben trasportarlo.

Por lo que respecta al puerto, aunque no se trata de él por ahora, conviene decir algo para rectificar ideas erróneas que se esparcen por todas partes. Oí afirmar al señor Ministro que no hai estudios del puerto de Constitucion; entre tanto, la verdad es que ése es el puerto mas estudiado, acaso el único verdaderamente estudiado en nuestro pais.

La idea de mejorar o formar el puerto de Constitucion nació con nuestra vida independiente, i de la manera mas racional. La zona mas rica del pais no tenia salida al mar; ¿cuál debian buscar? nó la de Valparaiso ni la de Talcahuano, porque no habia entónces ferrocarril, sino la de Constitucion, por el Maule.

Hubo en la representacion nacional, allá por el año 28, un Diputado de Talca, un señor Vergara, que hacia lo que el Senador romano; se abria la sesion i preguntaba al Presidente: «¿haremos alguna vez puerto a Maule?» El Presidente contestaba: «no se trata de eso, señor». Al levantarse la sesion, ese Diputado volvia a preguntar, dirijiéndose a la Cámara: «¿haremos alguna vez puerto a Maule?» Pero como se trataba de eso, nadie contestaba tampoco.

Esta idea fué permanentemente estudiada por distintas personas, por comisiones tras comisiones, con la circunstancia de que nunca hubo diverjencia en la manera de realizarla. Concluida la línea férrea central, o poco ántes, se trajo un ingeniero especialista de Europa que se puso a la cabeza de un numeroso cuerpo de ingenieros, i que pasó un tiempo considerable i con gastos enormes estudiando este puerto. Se trajeron para eso las

primeras dragas que conocimos, de las cuales todavia existe una, que es la «Constitucion». Los estudios se hicieron en grande escala, con todo detenimiento, invirtiéndose centenares de miles de pesos. Llegó a imprimirse el informe del jefe de los ingenieros, i yo tengo un ejemplar. Es posible, sin embargo, que en las oficinas de Gobierno no exista este informe.

¿Fué esto todo? Nó. Andando el tiempo, a los pocos años, se trajo un ingeniero de reputacion europea, el señor Cordemoy, para que comprobara i rectificara aquellos estudios. El señor Cordemoy estuvo allí con otro numeroso cuerpo de ingenieros, ratificó mas que rectificó los estudios hechos, i presentó planos i presupuesto de toda la obra. ¿No están tampoco estos antecedentes en poder del Gobierno? Yo tengo tambien este informe impreso, al cual se acompañan pequeños planos, i supongo que han de tenerlo igualmente muchos particulares.

He de repetir, pues, que el único puerto que ha sido estudiado de un modo definitivo en el pais es éste; con la circunstancia que ya he recordado, esto es, que jamas por jamas ha habido diverjencia sobre las obras que allí deben realizarse, lo que es una garantía de que lo que se haga dará buen resultado.

Agregaré mas. Tuve relaciones personales con el último de los ingenieros que estudió este puerto, como las tuve con el anterior, i con otros, i le pedí su opinion particular i sincera acerca de él. Me la dió personalmente, diciéndome que le era satisfactorio hacerlo porque no comprometia su nombre adelantando ideas en esa forma privada: me espresó el señor Cordemoy que el puerto de Constitucion quedaria en mejores condiciones que el de Bilbao, en España, con el cual es igual por su configuracion, teniendo sobre aqué la ventaja de su mayor magnitud, lo que le permitiria abrigar toda clase de buques de cualquier calado que fuesen. Tenia una fé profunda en esa obra; deseaba que se realizara, i aun deseaba realizarla él.

¿Por qué no se ha hecho despues? Me imagino que habrá sido porque los direc-

tamente interesados en la realizacion de la obra no han gritado bastante fuerte. Si hubieran tenido interes en ello algunas personas de las que pueden hacerse oír del Gobierno, probablemente el puerto de Constitucion estaria hecho hace veinte o treinta años. ¿Sabe la Cámara a cuánto asciende el presupuesto de esta obra? A cuatrocientas mil libras esterlinas; i con una dársena interior, que costaria cien mil libras, el presupuesto total ascenderia a quinientas mil libras. Naturalmente, hace treinta años eso era mucho para nosotros; pero, en el día de hoy, cuando se gastan en el puerto de Valparaiso tres millones quinientas mil libras, según los presupuestos, i cinco millones de libras en la realidad, estas cuatrocientas a quinientas mil libras llegan a ser una migaja arrancada para el desarrollo de un territorio tan enorme i tan valioso como el que iria a servir aquel puerto.

Pero, en fin, no se trata ahora de esto: solo queria recordar al señor Ministro estos hechos, que llevarán a Su Señoría el convencimiento de que hai, desde hace mucho tiempo, estudios completos sobre el puerto de Constitucion.

Continúo con otra de las causas del mal servicio de los ferrocarriles: la insuficiencia de los elementos de explotacion. Esta causa, ademas de ser relativa, es fácil de remediar. No digo que sea fácil el remedio cuando se trata de la construccion de una doble via; pero ensanchar estaciones, construir desvíos, levantar galpones, aumentar el equipo, son cosas secundarias, que pueden realizarse sin dificultad alguna.

En lo que respecta a la construccion de la doble via, no me atreveria naturalmente a decir que no es necesaria; no tengo conocimientos técnicos para decirlo, pero me atreveria a adelantar esta idea: entre nosotros no existe el servicio nocturno de carga i solo mui restringido el de pasajeros. Haciendo correr de noche trenes de carga, ¿no seria, siquiera en parte, como tener doble via? ¿No desapareceria esta causa del mal servicio de los ferrocarriles? Indudablemente. Luego,

ese seria un mejoramiento del servicio de fácil realizacion.

Otra de las causas que se señala es el personal numeroso i mal rentado. ¿I no será esta la primera de las causas? Pero tambien podria corregirse i no me parece que su correccion sea de dificultad estrema en un país tan jeneroso como éste para atender a los servidores públicos.

Finalmente, se indica como causa del mal servicio la lei misma. I esta causa es tambien relativa. Cuando se dice que la lei es mala, no se quiere decir propiamente que en el fondo sea una mala lei; hai que tomar esa afirmacion en el sentido que realmente tiene. La lei es relativamente mala, es mala para nosotros; pero no es una lei mala en Bélgica o en Alemania. Con los pobres resortes de nuestra administracion una lei basada en la centralizacion del servicio, tiene que ser mala. Recuerdo que cuando se discutia en la otra Cámara, manifesté que, en mi concepto, la lei iba a fracasar, porque no consideraba que en nuestro país pudiera administrarse en esa forma una empresa como la de los ferrocarriles, porque me parecia que no teníamos la capacidad administrativa necesaria para administrarla en esa forma. I por eso, preferia lo que entónces existia, lo que habíamos experimentado, la administracion seccional, en la que nos habíamos desempeñado con relativa correccion.

En mi concepto, la lei tiene ese inconveniente, i necesita una reforma.

Pero aquí viene la cuestion: ¿son las verdaderas causas del mal servicio las que señalaba el señor Ministro de Obras Públicas?

Yo creo que no son esas las verdaderas causas sino otras, mucho mas hondas. Las verdaderas causas conviene señalarlas, porque una vez conocidas, se ocurren naturalmente las medidas que se han de adoptar para restablecer entre nosotros el buen servicio.

No estamos en este punto en conformidad de ideas. El señor Ministro ha hablado de cosas que podian corregirse i no se han corregido: la insuficiencia de los elementos de explotacion, podia corre-

jirse o subsanarse, i no se ha hecho; el personal ha podido disminuirse en número i mejorarse en remuneracion, i no se ha hecho; varias otras cosas han podido reformarse, i nada se ha hecho en ese camino. I si todo eso, pudiendo hacerse no se ha hecho ¿son esas las causas eficientes del mal servicio, o son solo una consecuencia de otras causas de mas entidad?

Yo digo que son las consecuencias de otras causas, las consecuencias del estado de la administracion jeneral, de un mal estado que se refleja en todo orden que se considere. Ese malestar se refleja en los ferrocarriles i en todos los servicios públicos del pais. ¿Acaso los caminos, por ejemplo, están mejor? ¿Qué! ¿hai siquiera caminos? Invertimos dinero a manos llenas, pero las inversiones no se aprovechan. I si se recorren uno por uno todos los departamentos de la administracion, se verá que no hai ninguno que no se resienta de defectos de mas que pequeña gravedad.

Entre nosotros hai la idea de que algunos servicios escapan a la censura de hallarse en mal estado; pero, a mi juicio, es un profundo error: los servicios que se creen mas sanos tienen enfermedades gravísimas.

Se me ha tachado de pesimista, porque digo i repito estas cosas; nó, señor, no soi pesimista; mis observaciones no nacen de ningun fondo de pesimismo; nacen de que he tenido ocasion de conocer mas de cerca que muchos de mis honorables colegas, la situacion en que se encuentran los servicios i atenciones públicas. I cuando se habla de la administracion de justicia, de la instruccion pública, de los servicios de la defensa nacional, ¡ah! qué engaño! Todo anda mui distante de lo que deberia ser.

Cierto que hai servicios que no están a la vista o que no entran en el interes inmediato de todos los ciudadanos, i por lo mismo sus defectos no los nota la jeneralidad; miéntras que con los ferrocarriles todo el mundo tiene con mayor o menor frecuencia que entenderse o que oír lo que le pasa al vecino o al amigo, o tiene siquiera que sufrir, aunque indirectamente,

la dificultad de los trasportes i la carestía de los consumos, como consecuencia de esta dificultad; de manera que palpando los inconvenientes de este servicio, se cree por muchos que es el peor de todos, cuando en realidad hai otros mas malos aun.

El resurjimiento económico del pais, de que nos hablaba el señor Ministro de Obras Públicas, ha sido una ocasion de palpar los males, i ha provocado la crisis del mal servicio. Ese resurjimiento industrial, que ojalá fuera mucho mas considerable de lo que es, lo único que ha hecho es como destapar aquello, permitiendo que se palpe i que se huelga.

En realidad, la crisis de los ferrocarriles ¿de qué viene? De lo que viene todo mal servicio en el pais; de que nadie ha cuidado de los ferrocarriles; o en otros términos, de que no ha habido gobierno ni administracion: cosechamos los frutos de diez o quince años de locuras, lisa i llanamente. Los ferrocarriles no han carecido de recursos para conservarse i desarrollarse: si el pais crecia, ellos podian crecer tambien.

No ha habido por qué nos tome de sorpresa un aumento de diez por ciento en la produccion nacional, para pagar la produccion extranjera que se interna para el consumo. ¿Por qué no se tomaba en cuenta ese aumento? Porque nadie se preocupa de tomar nota de estas cosas. El Congreso nunca se ha negado a las solicitudes del Gobierno para atender a los ferrocarriles. Cuando se habló de galpones ¿no se dió el dinero necesario? Para equipo ¿no se ha dado tambien? Cuanta vez se ha solicitado dinero con algun interes, sea para doble via, sea para lo que fuese ¿no se ha autorizado el gasto? ¿No han tenido recursos los Gobiernos? Han encontrado cerradas las puertas del Congreso para las iniciativas de este jénero?

¿De qué proviene entónces el mal servicio que se lamenta? De la crisis administrativa jeneral, ocasionada por el des-gobierno en que vive este pais. Los ferrocarriles del Estado han sido una especie de hospicio para los inválidos de la

industria i el trabajo, ha sido una especie de torta para regalar a los que sirven en las elecciones; i como no era posible elevar los sueldos con tan enorme personal, crecia este solamente i no las dotaciones, produciéndose así una o dos de las causas que el señor Ministro de Obras Públicas ha señalado como jeneradoras de la lamentable situacion actual.

Pero no hai para qué seguir disertando en este sentido. Los convencidos en esta materia, convencidos quedarán, i a los que nó, por cierto que no será el que habla el que les haga ver lo que no han querido ver.

El hecho actual es que esta empresa nacional llega a la ruina, que este resurgimiento de que hablaba el señor Ministro ha traído consecuencias de gravedad extrema, que hoi no se puede trasportar nada, que las ciudades están casi sin provisiones, casi a oscuras, i que se siente un profundo malestar en todas las industrias, en todos los consumos que necesitan apelar a los medios de locomocion.

I, naturalmente, al señalar el señor Ministro las causas, la enmienda la encontraba dentro de las mismas causas, tratando de removerlas. Así, por ejemplo, la línea es larga, casi no tiene salida o desvíos a la costa, i hai necesidad de hacer ramales trasversales. El material rodante, que se calculaba, como decia hace poco un honorable colega, en el tanto por ciento de kilometraje, o sea en tantos carros para tantos kilómetros, no se puede medir aquí en esta forma. Pero a este respecto, como en muchos otros, si se busca bien, se encontrarán estudios en la Direccion de los Ferrocarriles o en el Ministerio de Obras Públicas.

¿Hai falta de elementos de explotacion? Pues, ensánchezense esos elementos, las estaciones, el equipo, las vias. No vayamos a perder meses de meses en ver si el material ha de ser de fabricacion extranjera o nacional.

Si los empleados son excesivos, i los sueldos son malos, concéntrese el servicio, disminúyase el número de empleados i mejórense los sueldos; i sobre todo, mejó-

rese el personal. Este es uno de los grandes puntos que deben estudiarse al tratar de mejorar el servicio de los ferrocarriles.

¿I la lei? Reformémosla, si es necesario; pero note el señor Ministro que la lei es lo último que se debe tocar. La lei no debe ser tan mala cuando, dictada en 1884, hemos vivido pasablemente con ella durante mas de veintidos años, i cuando ha podido hacerse, en cortas ocasiones, una administracion mas o ménos correcta mas o ménos satisfactoria. Cuando eso ha sucedido, los hechos nos dicen con claridad que la lei puede ser deficiente, pero que es lo último que ha de haber influido en la mala administracion, que es lo último que se debe tocar.

I lo primero, ¿cuál será? Lo primero a que debe atenderse es el personal. Ahí es donde está el mal. Yo noto, i esto lo digo sin ánimo de mortificar a nadie, que se va por mal camino, que se ha ido primero a modificar la lei.

¿Cuál es la idea primordial que ha determinado la reforma de la lei? El señor Ministro nos habló, incidentalmente es cierto, de que esta lei centralizaba el servicio, lo que daba ocasion para que el personal de un mismo tren se encuentre sometido a autoridades diversas, es decir, anarquizado. En una palabra, lo que decia el señor Ministro es que esta lei centralizaba i anarquizaba.

I ¿qué se nos presenta para descentralizar, para ordenar, para traer la disciplina? Lo mismo que habia ántes. Porque, nótele la Cámara, ¿cuáles son las reformas que se hacen a la lei? Yo no he visto otras que la de sacar cuatro inspectores, o mejor dicho, cuatro jefes de seccion de las ferrocarriles, i reemplazarlos por otros cuatro que nombrará el Presidente de la República, en una o en otra forma. Se crean a firme diez empleados superiores mas, en cinco secciones de la línea, lo que sin duda alguna servirá de base para la creacion de cuarenta a cincuenta empleados nuevos. Naturalmente, se aumentan los sueldos.

¿Es esto una reforma? ¿Es esta una modificacion que guarde lójica con las

ideas del Gobierno? Nó, manifiestamente nó.

En consecuencia, señor Presidente, ¿qué vamos a obtener con esta reforma de la lei de ferrocarriles? Vamos a aumentar los gastos del servicio, a crear nuevos empleos; en una palabra, vamos a acrecentar uno de los mismos males que señalaba el señor Ministro.

Miéntas tanto, ¿qué se necesita para centralizar? Se necesita crear el servicio por secciones. ¿Se crea el servicio por secciones haciendo que haya un administrador mas i un sub-administrador?

El señor OVALLE (Ministro de Industria).—Ese es un error de la impresion del proyecto, porque el sub-administrador es solamente para los ferrocarriles del norte. En las secciones no los hai.

El señor MAC IVER.—¿Se crea así la independendencia que deseaba el señor Ministro?

Nó, señor Presidente, i note la Cámara lo siguiente: la lei de ferrocarriles queda íntegramente en pié, sin mas variante que la de los artículos 1.º, 2.º i 3.º relativos a los empleados superiores i a la composicion del Consejo; del 12 i del 64, relativos a los sueldos.

Para mí, no hai mas que dos ideas en esta materia: una de ellas es la administracion autónoma por secciones, con una oficina en el Ministerio de Obras Públicas, que los centralize. Esto seria lo que me agradaria; las secciones completamente independientes, fuera, naturalmente, de las relaciones que el paso de los trenes i otros servicios exijieran entre ellas.

Eso es lo que en mi concepto podemos hacer i a eso llega, en mi sentir, nuestra capacidad administrativa.

Naturalmente, seria de desear que en esta oficina hubiera personas competentes en materia de administracion, que hubieran hecho sus pruebas—perdónese-me la palabra—en líneas o en administraciones conceptuadas en el mundo entero.

Organicemos la administracion de una manera sencilla, pero en la que puedan deslindarse i hacerse efectivas las responsabilidades; i comencemos por echar fuera

ese elemento gratuito que se llama el Consejo Directivo.

Comencemos por desprender de la direccion esos consejeros gratuitos,—no puedo usar otra espresion, ni quiero hacerlo, porque no es mi intento hacer alusiones personales,—pero arrojemos léjos esos consejeros gratuitos, que ya hicieron su época.

Antiguamente, cuando los trenes llegaban solamente hasta Rancagua, i aun mas tarde, cuando hubo trenes a Valparaíso, pero con un movimiento cinco veces inferior al actual, talvez convendria ese sistema; pero ahora, cuando estamos sufriendo, o mejor dicho, gozando de una trasformacion industrial, ¿para qué ir a buscar esos elementos de administracion?

¿Que no han notado mis colegas que los hombres que se preocupaban desinteresadamente de los servicios públicos van desapareciendo? ¿A qué entónces seguir con sistemas o con medidas que no responden a la época en que vivimos? En todas partes, en todas las naciones se pagan los servicios que se prestan al Estado; ¿por qué no habríamos de pagarlos nosotros? I miéntas mejor los paguemos, estaremos mejor servidos.

En seguida ¿cambiaría la administracion a pesar de la reforma de la lei, si dejamos subsistente el Consejo? Nó, señor Presidente. Si queremos comprender lo que pasa, veamos cómo se compone ese Consejo, i quiénes lo forman.

Desde luego, el Director Jeneral. Este cargo lo han ocupado personas mui distinguidas. Aquí puedo, sin temor, citar nombres, porque voi a referirme a personas que ya han muerto.

El señor Altamirano, Ministro del Interior, político distinguido; el señor Ramon García, intendente de provincia, funcionario encanecido en el servicio público; el señor Hermójenes Pérez de Arce, persona mui honorable i hombre mui ilustrado. Pero, señor Presidente, ¿dónde habian aprendido estos ilustres ciudadanos la administracion de los ferrocarriles?

El señor BALMACEDA.—¿En la Universidad del Estado!

El señor MAC-IVER.—Despues del

Director, veamos quiénes son los otros consejeros.

Desde luego, tenemos los jefes de departamentos. Hai un jefe de contabilidad. Un contador i jefe de estadística,—me parece que este es su título,—debe ser persona mui poco apropiada para consejero de los ferrocarriles. Como contabilidad no se va a discutir en el Consejo, no sé qué papel pueda desempeñar ese jefe i consejero

A veces, en los departamentos técnicos ¡qué cosas se ven! Basta decir que un arquitecto es jefe de traccion o de maestranza; i, naturalmente, miembro tambien del Consejo.

Si examinamos ahora quiénes son los consejeros que nombra el Presidente de la República, nos encontraremos con mayores anomalías. Aquí debemos penetrar en una atmósfera mui espesa, la atmósfera de nuestra triste política, es decir, de lo que se llama política entre nosotros. En la Administracion de Correos, en la Caja Hipotecaria, en todas partes vemos que ante todo i sobre todo se busca el color político para nombrar a los miembros de su administracion o a sus consejeros.

Así es como para su composicion se busca un conservador, un liberal democrático, un liberal, o un radical. Yo no sé la razon, o no quiero decirla, pero es eso, el carácter político, lo que decide los nombramientos. Este es un dato mui interesante de que había olvidado hacer mérito i que tambien olvidó el señor Ministro al hablar de las causas de la mala administracion de los ferrocarriles.

Así anda toda nuestra administracion, como que el carácter político no tiene relacion alguna con los conocimientos que se requieren para administrar.

Hai escepciones; hai hombres que por instinto natural, por sus condiciones intelectuales administran, a pesar de su carácter político; pero yo no sé que esta circunstancia los favorezca, no comprendo que el ser liberal o radical proporcione los conocimientos que para administrar se requieren. Yo que soi i he sido siem-

pre radical, aun no los he aprendido, ni sé que se hayan enseñado en mi partido i supongo que igual cosa que a los liberales i radicales les pasará a los conservadores.

En cuanto a las personas, tengo todavía algo que decir. Recuerdo que uno de mis honorables colegas, a quien cito porque lo estimo mui cordialmente, que es un distinguido industrial i minero, ha formado parte del Consejo de los Ferrocarriles. Comprendo mui bien que un minero no está de mas en ninguna parte; pero ¿qué puede hacer en la administracion de los ferrocarriles?

¿I un vinicultor? Cree la Cámara que esa circunstancia le da condiciones para administrar aquel servicio? Aquí en la Cámara hai muchos vinicultores, i todos ellos me merecen estimacion especial por esta circunstancia: porque votaron la lei de alcoholes a pesar de que iba contra sus intereses personales. Ese fué un acto de hermoso patriotismo, como desgraciadamente mui pocas veces se ve.

Otro de mis honorables colegas i amigo es agricultor distinguido. ¿Habrá aprendido en la educacion i crianza del ganado la administracion de ferrocarriles?

Conociendo todo esto, nos espantamos del mal servicio actual. Si lo que ahora pasa no ha sucedido ántes, es porque Dios nos sostiene de su mano i la Providencia nos protege.

Procuramos que la vida sea lo mas incómoda posible: cuando vivimos en paz, estamos inquietos porque vivimos en paz, i buscamos los medios, sea con pretexto de interes de partido o cualquiera otro, para estarnos incomodando unos a otros, para provocar contiendas i concluir por quebrantar las leyes i hacer que la estimacion que todos debemos tenernos se convierta en desestimacion, en desprecio.

Pero estas son filosofías, i no es la materia en discusion.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Como ha llegado la hora de sus-

pende la sesion, podria quedar Su Señoría con la palabra.

El señor MAC IVER. — Poco mas tengo que decir; pero mejor seria suspender la sesion.

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

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Solicitudes particulares de gracia

A segunda hora se constituyó la Sala en sesion secreta para tratar de solicitudes particulares de gracia.

RAFAEL EGAÑA,
Jefe de la Redaccion.

