

Sesion 29.^a extraordinaria en 10 de diciembre de 1913

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ALDUNATE SOLAR

Sumario

Se nombra la Comision que ha de estudiar el presupuesto para equipo i obras nuevas de los Ferrocarriles del Estado.—Se pone en discusion i se aprueba un tratado de arbitraje celebrado con el Gobierno de Italia.—Se acuerda enviar a Comision el proyecto sobre proteccion a la industria maderera.—El señor Yáñez hace observaciones para presentar una cuestion de órden con motivo de la discusion del proyecto sobre reorganizacion de los ferrocarriles.—Usa de la palabra sobre el mismo asunto el señor Búl nes.—El señor Echenique solicita datos sobre el estado de los puentes de los ferrocarriles.—Se vota i se aprueba una indicacion del señor Búrgos para agregar a la tabla el proyecto sobre proteccion a la Marina Mercante Nacional.—A indicacion del señor Yáñez, se acuerda tratar en la sesion siguiente el proyecto sobre patentes municipales.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa el debate sobre el proyecto de reorganizacion de los ferrocarriles i usa de la palabra el señor Valdes Vergara.—Se constituye la Sala en sesion secreta para ocuparse de solicitudes particulares.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Balmaceda J. Elías	Charme Eduardo
Barros E. Alfredo	Echenique Joaquin
Besa Arturo	Figueroa Joaquin
Búl nes Gonzalo	García de la H. Pedro
Búrgos Gregorio	Guarello Anjel
Claro Solar Luis	Lazcano Fernando
Correa Ovalle Pedro	Letelier Silva Pedro

Mackenna Juan E.	Tocornal José
Montenegro Pedro N.	Urrutia Miguel
Ochagavía Silvestre	Urrejola Gonzalo
Reyes Vicente	Valdes Valdes Ismael
Rivera Guillermo	Valdes V. Francisco
Salinas Manuel	Walker M. Joaquin
Sanfuentes Juan Luis	Yáñez Eliodoro

I los señores Ministros de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion, de Hacienda i de Industria i Obras Públicas.

Comision Especial

El señor **Aldunate** (Presidente).— En conformidad al acuerdo celebrado por la Cámara en la sesion de ayer, corresponde nombrar la Comision que ha de informar sobre el presupuesto para equipo i nuevas obras de los ferrocarriles.

Propongo con este objeto a los señores Senadores Charme, Mackenna, Valdes Vergara, Correa i Búrgos.

Quedó así nombrada la Comision.

Convencion sobre arbitraje

El señor **Aldunate** (Presidente).— Corresponde ocuparse del proyecto de Convencion con el Gobierno de Italia sobre arbitraje.

Puesto en discusion el informe de la Comision que propone la aprobacion del tratado celebrado con el Gobierno de Italia, se dió por aprobado tácitamente.

Tramitacion

El señor **Yáñez**.—Acaba de darse cuenta de un proyecto despachado por la Cámara de Diputados, sobre proteccion a la industria maderera. Creo que un proyecto de esta clase no

puede ser discutido sin informe de Comision. Por eso hago indicacion para que el proyecto pase a la Comision de Hacienda, a fin de que sea informado i pueda tratarse en las actuales sesiones extraordinarias.

Preferencia

El señor **Yañez**.—Deseo tambien hacer indicacion para que el proyecto sobre patentes municipales, que está pendiente de la consideracion del Senado, se trate en la sesion de mañana.

Este proyecto fué discutido en gran parte en la sesion del juéves de la semana pasada. Atendido al estado en que se encuentra su discusion, i la urgencia de su despacho, habria conveniencia en dedicarle la sesion de mañana.

El señor **Barros Errazuriz**.—¿Cuál es la tabla para mañana?

El señor **Aldunate** (Presidente).—Es la tabla ordinaria. Este proyecto sobre patentes tenia preferencia para la sesion del juéves pasado; se aprobó en jeneral con el ánimo de continuar su discusion en una sesion próxima, pero no se determinó esta sesion. La indicacion del señor Senador por Valdivia viene a salvar esta omision.

Reorganizacion de los ferrocarriles

El señor **Yañez**.—Al mismo tiempo voi a ocupar la atencion del Senado con motivo del proyecto sobre reorganizacion de los ferrocarriles. No voi a entrar al debate, que ha sido tan interesante como estenso, sino a decir unas cuantas palabras sobre una cuestion de órden.

En la sesion de ayer el señor Ministro de Industria i Obras Públicas hizo una declaracion que me impresionó profundamente: dijo Su Señoría que el tránsito por los ferrocarriles del Estado era un peligro para la vida de los pasajeros i que esta situacion no podia remediarse mientras no se dieran los fondos para ejecutar las construcciones i reparaciones que son necesarias. Esto me parece tan grave que el Senado debe tomar una determinacion inmediata sobre el asunto.

Su Señoría decia en el proyecto de subsidios para los ferrocarriles no seria despachado en la Cámara de Diputados mientras no se despachara el proyecto sobre reorganizacion, i que habria conveniencia en activar la discusion de este proyecto, a fin de que el Gobier-

no pudiera contar con los fondos necesarios para esas reparaciones.

Entre tanto, este proyecto de reorganizacion de los ferrocarriles ha dado lugar a un debate mui estenso e interesante. Yo he estudiado los papeles que existen en la Cámara, relacionados con este asunto, i he visto que no hai antecedente alguno que permita al Senado formar apreciacion del alcance de ese proyecto. En realidad, el proyecto no hace sino consagrar la situacion que se estableció en la Empresa con motivo de la reorganizacion dictada en 1907, i lo urgente que parece que existe es lo relativo a los sueldos. Si se estudian estos antecedentes se encontrará que todo el legajo de papeles es formado por el proyecto presentado por el Gobierno en 1902, por el proyecto presentado en 1909, i en seguida por unas cartas dirigidas ese mismo año al Secretario de Comisiones de la Cámara de Diputados por el señor Sayago, antiguo empleado de la Empresa, por el señor Infante, empleado tambien de la Empresa, i por el señor don Domingo Víctor Santa María. En esas cartas no se hacen sino observaciones de detalle, expresándose que por falta de tiempo no se da contestacion a otras preguntas formuladas. Corre tambien entre los antecedentes una carta sin firma, que por su contenido, parece ser del Director de los ferrocarriles, en la cual se habla de la necesidad de mejorar los sueldos.

Esto es todo.

De tal manera que la Direccion de los ferrocarriles, las secciones técnicas del Ministerio, no han suministrado antecedente alguno que permita formar opinion sobre lo que va a ser este proyecto. I si a esto se agrega que el proyecto consulta en jeneral la misma organizacion establecida en 1907, salvo algunas modificaciones, resulta que no tiene gran novedad ni gran urgencia.

Pero, entre tanto, nos encontramos en presencia de dos circunstancias: la situacion de un personal numeroso que no tiene con qué atender a sus gastos de vida, i la necesidad del Gobierno de tener fondos para hacer las reparaciones que den seguridad al tráfico.

En esta situacion me parecia que era conveniente poner término a este debate en alguna forma, tanto mas cuando en él se han emitido ideas que no han sido consideradas por las Comisiones respectivas i que han dado lugar a apreciaciones contradictorias. Así, el honorable Senador señor Valdes Vergara propuso la idea de una sociedad nacional que tomara a su cargo la administracion de los ferrocarriles. El señor Senador por Cautin propuso el arrendamiento de los ferrocarriles;

esta idea fué apoyada por el señor Senador por Curicó, agregándole una fórmula, que talvez es de grande importancia, la de establecer como base de reorganizacion la participacion de los empleados en los beneficios de la Empresa, lo que en realidad en el dia de hoy es la solucion de todos los grandes problemas entre el capital i el trabajo. Pues bien, estas ideas, que no han sido consideradas por las Comisiones, son de suma importancia i el Senado no estaria hoy dia en situacion de pronunciarse acerca de ellas.

A esto se agrega que, segun noticias que he tenido hace algun tiempo, existen en el Ministerio presentaciones hechas por firmas extranjeras, relacionadas con la administracion de los ferrocarriles. Durante la administracion de don Pedro Montt se presentó la firma White and Company, ofreciendo tomar a su cargo la administracion de los ferrocarriles. Esta es una firma que jira en Estados Unidos en el ramo de administracion de negocios averiados por cuenta de los acreedores. He oido que esta firma hizo la proposicion al Gobierno con la condicion de devolver los ferrocarriles organizados al cabo de algun tiempo. Esta presentacion no fué aceptada por el Gobierno.

Despues vino una presentacion hecha por el antiguo profesor de nuestra Universidad, señor Cousin. No conozco esta propuesta i no puedo avanzar ideas sobre ella.

Finalmente, en noviembre del año pasado, encontrándome en Buenos Aires, el señor Ministro de Chile en aquella ciudad me referia que existia en Buenos Aires un financista, cuyo nombre no recuerdo, que se quejaba de haber hecho una presentacion al Gobierno de Chile sobre la administracion de los ferrocarriles del Estado sin haber obtenido contestacion, sea aceptándola o rechazándola, i que esta propuesta la habia hecho a nombre de una sociedad belga, sobre la base de aportar los fondos necesarios para dotar la via de equipo i demas elementos i estenderla a fin de asegurar una administracion económica, debiendo reembolsar los gastos que hiciera con un tanto por ciento de las economías que obstuviera el Gobierno con la nueva administracion.

Yo hablé aquí con uno de los Ministros de aquella época sobre los inconvenientes que habia en que esta clase de presentaciones hechas al Gobierno, fueran buenas o malas, no recibieran solucion. El Ministro con quien hablé me dió una copia de esa presentacion, diciéndome: esto tiene un *pero*, que lo descubrirá usted a primera vista. Yo lei la presenta-

cion i no descubrí nada; pero hablando despues con el señor Ministro, me dijo lo siguiente: esto es un arriendo disimulado. Al fin se contestó, segun entiendo, rechazando la propuesta.

Estas tres presentaciones a que me he referido son puntos de vista que pueden tomarse en cuenta para el efecto de solucionar el problema de los ferrocarriles.

Todo esto indica, a mi juicio, la conveniencia de dar a este proyecto un estudio mas amplio, i que en lugar de continuar en una discusion que por su naturaleza tiene un desarrollo mui vasto, sin llegar a un resultado próximo, pasáramos el proyecto a una Comision Especial formada por los Senadores que han tomado mayor parte en el debate, i que entre tanto se segregara del proyecto lo que es mas urgente, es decir, lo referente a los sueldos de los empleados que se hallan en la situacion de no tener con qué vivir, dando tambien al Gobierno los fondos necesarios para que proceda a hacer las reparaciones que den seguridad al tráfico.

Yo insinúo esta idea, que no sé si contará con la aceptacion del Senado. Pero digo que estar discutiendo un proyecto de largo aliento cuando el señor Ministro ha declarado ayer que la vida de los pasajeros corre peligro en los trenes, es manifestar poca consideracion por la vida humana.

Por esto insinúo la idea; segreguemos del proyecto lo que reclama una solucion pronta, i estudiemos en seguida este negocio de los ferrocarriles con todos los datos necesarios para dictar una lei que satisfaga las aspiraciones del pais.

A la tabla

El señor **Búrgos**.—Aprovecho la hora de los incidentes para pedir que se coloque en la tabla, despues de los asuntos que ya tienen preferencia acordada, uno que ya ha sido discutido en la Cámara de Diputados i que reclama ser despachado por el Senado. Me refiero al proyecto sobre proteccion a la Marina Mercante. Hago indicacion formal para que se agregue este proyecto a la tabla.

Peticion de datos

El señor **Echenique**.—Impresionado por la declaracion hecha ayer por el señor Ministro de Obras Públicas, de que en la situacion actual no puede responder de la vida de los pasajeros que viajan por los ferrocarriles, pido a Su Señoría que se sirva enviar al Senado una

nómina de todos los puentes que se hallan en mal estado i los informes que haya recibido sobre el particular.

Reorganizacion de los ferrocarriles

El señor **Búlnes**.—Voi a contestar algunas observaciones que acaba de formular el señor Senador por Valdivia.

Su Señoría pide que se desglose del proyecto en discusion la parte relativa a los sueldos de los empleados inferiores i la cuestion referente a los fondos que se necesitan para poner la via en condiciones de seguridad, i que se nombre una Comision Especial que estudie el problema de los ferrocarriles, bajo todos los aspectos que tiene.

Yo me permito manifestar que no encuentro lójica en que se pida que otorguemos autorizacion para gastar cinco millones de libras sin tomar las garantías necesarias para que la inversion de esa suma se haga en forma correcta. Se ha manifestado dudas aquí sobre las actitudes financieras de la Empresa de los ferrocarriles, por lo que, a mi juicio, seria indispensable establecer cierta garantía de seguridad, ántes de conceder esos fondos, como seria, por ejemplo, la de nombrar un consejo que respondiera de que los fondos concedidos se habrian de invertir con la correccion necesaria. Desprender una idea de la otra me parece que no corresponde al espíritu que ha dominado en el Senado, segun el cual no seria entregada a la Empresa sin garantías suficientes una suma tan considerable.

Esto por una parte.

Su Señoría se ha referido tambien a las propuestas de arrendamiento que hai pendientes. Probablemente Su Señoría no ha asistido a toda la discusion, porque yo he tenido ocasion de llamar la atencion a este punto. Me atrevo a creer que la tercera de las propuestas a que se ha referido el señor Senador es la del señor Dufoure, financiero belga.

Yo di conocimiento al Senado de esas tres propuestas. La que se propone enderesar negocios averiados debe ser la que fué patrocinada por la firma de Spencer i Walter a nombre de financieros americanos. I por último, la del señor Cousin.

No recuerdo los términos de estas propuestas; pero ninguna de ellas ofrece poner un centavo; todas piden que el Estado ponga el dinero; i todavía que se les exima durante cinco años de la obligacion de pagar cánones, despues que el Estado haya gastado lo neces-

sario en hacer bueno el negocio, se les dé participacion en él.

El señor **Yañez**.—Talvez el señor Senador esté equivocado; en la propuesta de que me dió copia el señor Ministro aparecia que el proponente aportaba un capital i hacia la administracion por cuenta del Gobierno. Seria oportuno que el Ministro enviara los antecedentes al Senado.

El señor **Búlnes**.—Es verdad que los proponentes se encargan de hacer un empréstito considerable; pero eso es una forma de obtener el dinero por cuenta del Estado. Entretanto, debe estar convencido Su Señoría de que nadie puede arrendar los ferrocarriles en la situacion actual.

El señor **Yañez**.—Yo no he patrocinado ninguna de estas solicitudes; apenas conozco la última a que me he referido. Digo solamente que estos son antecedentes de estudio. Desde el momento que se han manifestado aquí ideas contradictorias con el proyecto del Gobierno i no hai entre los papeles que acompañan al proyecto antecedentes que permitan formar opinion cabal sobre él, yo digo: conviene acopiar estos antecedentes para que la Comision especial a que he hecho referencia tenga una base de estudio.

El señor **Búlnes**.—Yo repito que no tengo a la mano las propuestas, pero todas ellas descansan en la base de que el Estado dé los fondos i los proponentes perciban las utilidades; i decia yo, convéznase Su Señoría i el Senado de que no hai nadie que pueda arrendar nuestros ferrocarriles en las condiciones en que hoi se encuentran, porque hai necesidad de hacer en ellos inmensos desembolsos de dinero.

Yo habria podido ayer dar mayor desarrollo a estas ideas; pero no pude hacerlo por falta de tiempo. Estos ferrocarriles, que en Europa cuestan tan caro, no se limitan a esto, es decir, no hacen gastos una sola vez, sino que tienen que estar haciéndolos periódicamente, i eso mismo tendremos que hacer nosotros. Hoi pide la Empresa cinco millones de libras; pero éste no será el último gasto, porque éstos tienen que guardar relacion con el desarrollo comercial. El ideal seria éste, (al cual entiendo que han llegado los ferrocarriles de Europa, i aun el de Antofagasta): que los ferrocarriles produjeran cierto interes, de tal manera que permitieran hacer emision de bonos, que serian aceptados por el público, como un negocio de alguna utilidad.

Sobre la idea de Su Señoría de enviar este asunto a Comision, debo decir que me parece que ella está contemplada en la indicacion

del honorable Senador de Curicó, quien desea que vamos a la terminacion del debate, idea que yo acojo, i que en seguida se estudien por una Comision los diversos puntos que ha indicado. Habiéndose creado por el proyecto una agrupacion o consejo de hombres distinguidos i honorables, no habria inconveniente en acordar los fondos que el Gobierno solicita i ponerlos en manos de estas personas, que constisuirian una garantía de su buena inversion. Despues se nombraria la Comision que estudiara todos los antecedentes de este importante asunto. Como se ve, pues, ambas indicaciones están de acuerdo.

El señor **Walker Martínez**.—Yo tambien quiero decir dos palabras sobre la indicacion del honorable Senador de Valdivia, i a pesar de que el señor Ministro ha pedido la palabra, me voi a permitir usar de ella ántes que Su Señoría, a fin de que pueda de una sola vez contestarnos a ambos.

He encontrado en la indicacion del honorable Senador de Valdivia algo que es un alivio a la situacion en que yo me he encontrado. La idea de mejorar los sueldos de algunos empleados de los ferrocarriles me habia ya preocupado; pero deseaba formarme un juicio cabal del asunto i saber cuáles eran aquellos empleados que se hallan en una situacion apremiante.

Los que hemos seguido con atencion este importante debate sobre la reorganizacion de los ferrocarriles, que dicho sea de paso, ha estado en mui buenas manos i ha sido uno de aquellos debates que honran al Senado, nos encontramos bastante perplejos por las opiniones tan diversas que se han manifestado. He visto que el señor Ministro propone una reorganizacion que está mui distante de satisfacer a todos. Desde luego, en sus bases principales ese proyecto está en completo desacuerdo con las ideas sostenidas por los honorables Senadores de Curicó i de Cautin, quienes desean dar en arrendamiento los Ferrocarriles del Estado. A mi juicio, este sistema seria mui peligroso. ¿Los damos en arrendamiento a sociedades o compañías estranjeras? Nos echamos encima el peligro de las reclamaciones diplomáticas, si el negocio sale malo. ¿Los damos a nacionales? Tenemos muchos ejemplos del pésimo resultado que se ha obtenido con este sistema ¿Vamos a entregar el material previa tasacion? Es lójico suponer que los interesados los apreciarán en el menor valor posible. Yo preferiria, si llegara este caso, la venta definitiva, aun cuando hai otras razones mui poderosas que aconsejarian no proceder en esta forma.

El proyecto del honorable Senador por San-

tiago, señor Valdes Vergara, tiene una base halagüeña, como es la de dar autonomía a esta Empresa, entregando a particulares solamente su administracion; pero esto necesita mucha reglamentacion, mucha cautela i muchas precauciones, i ya no tenemos tiempo para discutir proyectos tan detallados, cuando tenemos pendiente la discusion de los presupuestos i cuando sabemos que una vez despachados, es mui difícil hacer número.

Por esto decia que yo me encontraba perplejo.

Por lo que hace al proyecto del señor Ministro, yo no puedo aceptar ese rodaje en el que van a entrar cuatro miembros del Congreso, dos elejidos con libertad por la Cámara de Diputados i dos elejidos por esta Cámara, con el pié forzado de que sean ingenieros. ¿Qué sucederia si se produjera un desacuerdo entre estos consejeros o directores? Yo acepto este sistema de nombramiento de miembros del Congreso para la Caja Hipotecaria, por ejemplo, sobre la cual, aun cuando el Estado tiene cierta tuicion, es al fin i al cabo una institucion particular que se administra por sí sola, como un negocio privado cualquiera. Pero con la Empresa de los Ferrocarriles no pasa lo mismo, i a cada momento tendríamos interpelaciones porque un tren no llega a tiempo, porque un carro se ha extraviado o porque hai líneas, como la de Osorno, cuyo mal estado recorba el honorable Senador de Valdivia.

Por todo esto, creo que una cuestion tan grave i tan compleja, como es la administracion de los ferrocarriles, no puede resolverse sin estudios mui completos i mui meditados i sin gran acopio de datos i de antecedentes. Por esto es que yo no podria votar ninguna de las soluciones propuestas. En esta situacion, si se nos insinúa segregar una parte del proyecto en debate, aquella que se refiere a las necesidades mas urgentes e inmediatas, ¿por qué no aceptar esta solucion? De esta manera el señor Ministro tendria cuatro o cinco meses para seguir implantando nuevas medidas, para seguir ensayando nuevos sistemas, nombrando nuevos jefes, tal como lo ha venido haciendo hasta ahora.

Todos sabemos que Su Señoría ha puesto en práctica diversas medidas para mejorar el servicio i que con este objeto ha renovado tambien mucha parte del personal, como los jefes de departamento, por ejemplo, a fin de colocar nuevos resortes. Entónces, ¿por qué no sigue Su Señoría ensayando algunos meses mas?

I a propósito de esta renovacion del personal, bueno es tener presente que, si mucho

puede esperarse de una buena lei, mas debemos esperar de los hombres que han de ponerla en práctica. Una de las necesidades urgentes que se remediarian, desde luego, seria la mala situacion en que se encuentran muchos de los empleados por la exigüedad de los sueldos. Yo no sé cuáles son los que están a racion de hambre; pero, si no me equivoco, hai jefes de estacion que tienen una responsabilidad enorme i que solo ganan ciento veinte a ciento cuarenta pesos, ménos que un guardian de policia.

El señor **Búlnes**.—Me hacen fuerza las razones de Su Señoría.

El señor **Walker Martínez**.—Ayer mismo Su Señoría nos mostraba un mundo nuevo en esta cuestion, diciéndonos que en Europa las líneas eran mas completas e importaban mas que en Chile; allá son mas caras pero el servicio es mejor; aquí podria hacerse lo mismo gastando mas dinero, pero haciendo un gasto reproductivo. ¿Será porque en Europa casi todas las líneas son dobles, que allí dejan utilidad i que entre nosotros nos dejan pérdidas i nos dan un mal servicio porque son líneas singulares? Conozco un ferrocarril que tiene trece mil kilómetros, me parece, i un capital de mil cuatrocientos millones de dólares; el de la Massachusetts Railway Company. Esta línea tiene cada dos millas pequeñas casas donde viven o pernoctan empleados que tienen por trabajo dar o no pasada a los trenes, previo aviso telegráfico. Nuestra línea entre Valparaiso i Santiago, en la que apenas hai doble via en pequeñas secciones, es recorrida por ciento setenta a ciento noventa trenes diarios; de aquí provienen los entorpecimientos i las dificultades con que se tropieza constantemente. Talvez si esta línea se duplicara, costaria mas el kilometraje pero se hallaria la clave para evitar esos entorpecimientos. ¿Por qué enredar esta cuestion confiándolo todo a la literatura, a la lei, i por qué no darse un poco de tiempo para estudiar mejor el proyecto i presentarlo de acuerdo con nuevos ensayos, que de aquí a junio podria hacer el señor Ministro?

Voi a terminar haciendo una súplica a Su Señoría. Segun entiendo, Su Señoría habia pedido la palabra i yo me voi a permitir suplicarle que no hable, que deje pendiente para mañana su respuesta, que se consulte con sus colegas i que medite con el patriotismo que reconozco en Su Señoría, a fin de no comprometer su accion ministerial con un proyecto que no rechazamos, pero que quisiéramos que trajera la mejor solucion para un punto tan importante i que tanto interesa a las finanzas

públicas i al pais en jeneral. Creo que dentro de una o dos sesiones Su Señoría podria dar una respuesta mas satisfactoria.

El señor **Zañartu** (Ministro de Ferrocarriles).—Prefiero contestar en el acto, porque quiero decir desde luego que estoi de acuerdo con las ideas que se han insinuado.

Yo he tomado participacion en la discusion de esta lei desde el principio hasta ahora. Para su formacion se han reunido muchas comisiones: primero el Consejo de Ferrocarriles, en seguida la Comision de la Cámara de Diputados i posteriormente la estudió una Comision mista. Debo agregar tambien que yo no tengo ni el menor asomo de amor propio por la aprobacion del proyecto en debate i ya he manifestado a varios señor Senadores que estoi llano para aceptar las modificaciones que puedan proponerse. Con mayor razon, pues, aceptaria las que proponga una nueva Comision. Sin embargo, el Senado me ha oido que tengo verdadero apuro en que se despache el proyecto en una u otra forma, i esto por dos razones mui principales. La primera es el peligro de vida que por el mal estado de la línea i de los puentes corren los pasajeros. I me sorprende un poco que solamente ahora haya llamado la atencion del Senado esta grave circunstancia, cuando en repetidas ocasiones la he hecho pública por la prensa, porque me pesaba mantener en secreto este peligro para el público. Además, se me ha dicho que no se concederian los fondos que son absolutamente indispensables para hacer las reparaciones del caso ántes de que se despatchara el proyecto en debate.

La otra razon que me ha hecho apurar su despacho ha sido la situacion de los empleados. Un bodeguero gana ciento veinticinco pesos, algunos conductores ciento veinte pesos, los ayudantes de trenes ochenta pesos, a lo que debe agregarse que muchos de ellos tienen que salir a media noche i tres veces por semana pagar alojamiento fuera de sus casas. Sobre la triste situacion de estos empleados voi a permitirme citar un caso: uno de ellos fué sorprendido por haber robado unos sacos de papas; interrogado, hizo presente que tenia cinco niños i que si habia efectuado el robo era para no dejarlos morir de hambre. Naturalmente, fué destituido; pero el caso da una idea de la situacion en que se encuentran la mayor parte de los empleados subalternos de los ferrocarriles.

Estas dos circunstancias, la pobreza de los sueldos i el peligro de la vida de los pasajeros hacen de todo punto urgente la concesion de fondos. Dése, pues, a la Empresa lo ántes

posible el dinero que necesita i discútase des-
pues la lei como se estime mejor. Yo no me
opongo a ninguna solucion que sea compatible
con el bien público; me acojo a la insinuacion
que se ha hecho i estoi dispuesto a ayudar a
la Comision en la medida de mis fuerzas.

El señor **García de la Huerta**.—Existe
un mensaje del Presidente de la República en
que se solicitan cinco millones de libras ester-
linas para la Empresa de los ferrocarriles i el
señor Ministro ha manifestado que en la otra
Cámara se espera para despacharlo que se dicte
la lei de reorganizacion de los ferrocarriles.
Yo creo que aun dictada esta lei, habrá
dificultades para conceder una suma tan gran-
de, si no se arbitran recursos de la misma
Empresa para reembolsarla, porque habiendo
un déficit considerable en la Hacienda Pú-
blica, no es posible gravarla todavía con una
suma tan grande como la que representa el
servicio de este empréstito por cinco millones
de libras.

A mi juicio, la Empresa de los ferrocarriles
del Estado, que es ya antigua, i cuyas lí-
neas atraviesan gran parte del territorio mas
poblado i cultivado de la República, deberia
costear sus gastos con las entradas. Por esto
deseaba insinuar al señor Ministro la conve-
niencia que habria en que buscara en la mis-
ma Empresa recursos necesarios para servir
el empréstito; talvez podrian obtenerse estos
recursos recargando las tarifas de los ferro-
carriles en un diez por ciento, sin perjuicio
de tratar de hacer una administracion mas eco-
nómica para la Empresa.

El señor **Salinas**.—Creo que convendria
formular la indicacion que solo ha insinuado
el señor Senador por Valdivia, porque hai
razones para ello.

El proyecto de reorganizacion de los fer-
rocarriles es de lato conocimiento i necesita bas-
tante estudio; por otro lado, hai medidas ur-
jentes que requieren una inmediata solucion,
como ser, las reparaciones de las líneas i puen-
tes, que ofrecen peligro para el tráfico de los
trenes i para la vida de los pasajeros. Podria
encomendarse a una Comision que estudiara
este punto i propusiera la suma que se necesi-
taria para dichas reparaciones.

Igualmente, es urgente mejorar los sueldos
de algunos empleados de los ferrocarriles,
que están hoi día en pésima situacion.

Creo, pues, que convendria desglosar estos
asuntos urjentes del proyecto de reorganiza-
cion jeneral del servicio de los ferrocarriles.

Eso sí que la indicacion para hacer esto pa-
rece que debe reservarse para cuando se trate,
en la segunda hora, del proyecto de reorga-

nizacion de los ferrocarriles, porque el debate
en que por el momento está empeñado el Se-
nado es meramente incidental.

No sé si hai formulada indicacion para que
se nombre una Comision Especial que informe
sobre la suma que se necesita para las repa-
raciones mas urjentes de las líneas i puentes
de ferrocarriles.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Esa in-
dicacion la formuló ayer el señor Ministro i
ya se ha nombrado la Comision.

El señor **Salinas**.—¿Sobre qué puntos
debe informar?

El señor **Aldunate** (Presidente).— Sobre
la suma que se necesita para adquisicion de
equipo i para nuevas obras en los ferrocarriles,
¿Su Señoría querria que se le encomendara
algún otro estudio?

El señor **Salinas**.—Lo referente a los suel-
dos, que es necesario aumentar.

El señor **Búlnes**.—¿No seria posible nom-
brar una Comision que se asocie al señor Mi-
nistro del ramo para estudiar a fondo todo lo
relativo a los ferrocarriles?

He llegado a ver este negocio en líneas
mui claras, i no encuentro que el problema
sea tan hondo como se ha dicho aquí. Estoi
convencido de que, si se nombra una Comi-
sion que estudie con el señor Ministro el pro-
blema de los ferrocarriles, para las sesiones
ordinarias del Congreso se podrá tener un
proyecto de reorganizacion bien hecho, que
contemple el problema en todos sus aspectos,
incluso el de la electrificacion, i el de las tari-
fas, que es esencial. Estoi seguro de que ha-
ciendo un estudio minucioso de las tarifas i de
los diversos aspectos que tiene este negocio,
se puede traer un proyecto bien elaborado.
Mas todavía: creo que los ferrocarriles pueden
costearse con sus propias entradas.

De manera que, en mi concepto, es relati-
vamente fácil solucionar este problema.

El señor **Claro Solar**.—Si estuviera a la
mano el proyecto de acuerdo formulado por
el honorable Senador de Curicó, desearia que
se le diera lectura.

El señor **Walker Martínez**.— Es mejor
continuar el debate a segunda hora.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Habien-
do llegado la hora, se van a votar las indica-
ciones formuladas.

Como no ha merecido observacion la indi-
cacion del honorable Senador por Valdivia,
para que pase a Comision el proyecto aproba-
do por la Cámara de Diputados sobre protec-
cion a la industria maderera, se dará por apro-
bada.

Aprobada.

Igualmente, se podría dar por aprobada la indicación del honorable Senador de Concepción, para que se agregue a la tabla el proyecto sobre protección a la Marina Mercante.

El señor **Claro Solar**.—Deseo saber si esta indicación se refiere al proyecto remitido por la Cámara de Diputados o al que estuvo en tabla i comenzó a discutirse en el Senado.

El señor **Burgos**.—Me he referido, en primer lugar, al proyecto que ha venido despachado por la otra Cámara, i a todos los demás antecedentes que existen sobre la materia.

El señor **Guarello**.—Rogaría al honorable Senador de Concepción que tuviera la bondad de aplazar su indicación por algunos días, a fin de dejar tiempo al señor Ministro de que pueda dar su opinión en este asunto.

Debo advertir que hai dos proyectos aprobados por la Cámara de Diputados: el que habia comenzado a discutir el Senado i el de que ahora se trata, los cuales son completamente distintos. Conviene tener presente esta circunstancia i saber cual es en definitiva el pensamiento del Gobierno.

El señor **Burgos**.—Tengo el sentimiento de manifestar a Su Señoría que no retiro mi indicación i que, al contrario, la mantengo, porque creo que en la discusión particular tendrá cabida todo lo bueno que se quiera introducir en la lei.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se va a votar la indicación del honorable Senador de Concepción. Si no se pide votación, se dará por aprobada.

El señor **Walker Martínez**.—Yo pido que se tome votación, porque creo que vamos a perder tiempo discutiendo tres proyectos distintos sobre la misma materia.

Votada la indicación, fué aprobada por veinte votos contra ocho.

Durante la votación:

El señor **Rivera**.—Voto que sí, porque creo que eso no perjudica. En la discusión particular veremos si estamos de acuerdo.

El señor **Claro Solar**.—Voto que sí, en la inteligencia de que no queda eximida de informar la Comisión que tiene ya ese negocio.

El señor **Walker Martínez**.—Hai un informe de la Comisión del Senado sobre un proyecto de la Cámara de Diputados, que estábamos discutiendo. Despues, la Cámara de Diputados nos manda otro proyecto enteramente distinto. ¿Cuál de estos dos proyectos va a ocupar la tabla? No habiendo informe sobre el segundo proyecto, voto que nó.

El señor **Aldunate** (Presidente).—La indicación del señor Senador por Valdivia, para que se trate en primer lugar en la sesión de mañana del proyecto sobre patentes industriales i profesionales, podría darse por aprobada, si el Senado no tiene inconveniente.

Aprobada.

Se suspende la sesión.

Se suspendió la sesión.

SEGUNDA HORA

Reorganización de los ferrocarriles

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

Continúa la discusión jeneral del proyecto de reorganización del servicio de ferrocarriles.

Puede hacer uso de la palabra el señor Senador por Santiago, señor Valdes Vergara.

El señor **Valdes Vergara**.—Repetidas veces, señor Presidente, el honorable Ministro ha pedido el rápido despacho de este proyecto llamado de reorganización de los ferrocarriles, por tratarse de una necesidad premiosa, que no admite espera. Reconozco la urgencia manifestada por el honorable Ministro; pero Su Señoría, reconoce también la suma gravedad del problema i sabe que de la solución que ahora reciba habrán de derivarse consecuencias trascendentales para nuestro organismo administrativo, para nuestras finanzas i para nuestra actividad comercial e industrial.

Es urgente la necesidad de dictar una lei que ponga remedio al desastre económico de los ferrocarriles del Estado, i, al mismo tiempo, es muy peligroso dar en este camino un paso en falso que agrave el mal en vez de corregirlo. Se explica, por esto, que el Senado haya querido dar amplitud a este debate, para que todos sus miembros estudien el asunto i para que así haya mas probabilidades de llegar a un acuerdo que consulte los verdaderos intereses nacionales.

Por mi parte, señor Presidente, he traído al debate observaciones fundadas en el estudio de las cuentas de la Empresa de los ferrocarriles, i he demostrado con los números que no pueden ser contradiados, algunos hechos anormales, inconciliables con una administración honrada en el cumplimiento de sus deberes i en el cuidado de los cuantiosos valores que tiene a su cargo. Me refiero en especial a las cifras reveladoras de procederes

fraudulentos en los ap provisionamientos de carbon i en el pago de las listas de sueldos i jornales. Por estos dos capítulos la Red Central pagó en 1911 la suma de cincuenta i cuatro millones trescientos once mil seiscientos treinta i dos pesos, o sea, mas del setenta i ocho por ciento del gasto total del año.

En el primer momento el honorable Ministro reconoció que mis observaciones eran justas. «La mayor parte de las deficiencias i defectos anotados por el señor Senador son exactos, dijo. En materia de jornales se cometen en la Empresa abusos increíbles». En las sesiones siguientes el honorable Ministro ha olvidado esos abusos i solo ha tenido palabras para dieculpar el estado de bancarrota en que ha caído la administracion fiscal de los ferrocarriles.

Sostiene el honorable Ministro que «la situacion actual de déficit en que se encuentra la Empresa se debe a dos causas principales: a la baja del cambio i al abandono en que la han mantenido los poderes públicos». Acepto, señor Presidente, que la baja del cambio influye de un modo directo en el aumento de los gastos de los ferrocarriles. La otra causa me parece inadmisibile. En mi sentir, los poderes públicos son responsables de haber abandonado a la Empresa, no en el órden financiero, sino en el órden administrativo. La Empresa ha recibido del Gobierno, sin gravámen alguno por servicio de intereses, cuantos capitales ha demandado la construccion i equipo de las líneas; ha recibido tambien muchos millones de pesos en ausilios para saldar sus cuentas anuales. Los poderes públicos han sido demasiado jenerosos con la Empresa, que gracias a ello ha gastado sin tasa ni medida. Lo lamentable es que la administracion de la Empresa haya sido abandonada al desórden, a la prodigalidad, a la falta de cuentas oportunas, porque esto ha hecho jerminalar los vicios que noi la tienen en falencia.

El honorable Ministro ha ido mui léios en su defensa de los gastos exajerados de la Empresa. «Aun suponiendo, ha dicho, que jamas dejara utilidades, tiene todaví la ventaja de haber contribuido, mas que ningun otro servicio público, al progreso del pais i a darle unidad i tranquilidad política, impidiendo el triunfo del caudillaje que han mantenido convulsionadas a las otras Repúblicas de América».

Nó, señor Presidente; no tiene razon el señor Ministro para hablar así. Nuestr a gran virtud nacional ha sido el órden, fuente pri-

mera i único cimiento duradero de todas las libertades. ¿Cuándo hubo caudillaje en nuestra patria? En el resto de la América española los padres de la patria fueron caudillos despues de afianzada la independenciá; dieron vida propia a sus respectivas naciones, no les dieron órden, i por eso dominaron en ellas las revoluciones i los motines de cuartel. En Chile fuimos favorecidos por la índole tranquila de nuestro pueblo, por la unidad de raza que hizo mas sólida la unididad de relijion i de lengua, por la configuracion de nuestro territorio con su dilatado valle central i su via marítima i, sobre todo, por el patriotismo abnegado de nuestros servidores públicos. O'Higgins es mas mariteria como gobernador que como guerrero, pues a él debemos principalmente los cinco años de paz que siguieron al triunfo de Maipo. Pertales, con su enerjía, fué mas tarde el primer sosten del órden. En su guida, el Presidente Búlnes, con su prudencia, nos dió diez años de honrosa i fecunda administracion civil. Antes que hubiera rieles en cualquiera parte del mundo, Chile tenia la felicidad de vivir en paz, libre de las violencias del caudillaje.

El honorable Ministro ha dicho tambien que «los déficits de los ferrocarriles pueden ser llenados con un impuesto que gravaria las propiedades a que el ferrocarril hubiera dado mayor valor, sacándolas del abandono i haciéndolas progresar». Me imagino que Su Señoría ha espresado este concepto sin meditar en su alcance. Seria, en efecto, profundamente incorrecto que se aplicase en los ferrocarriles una tarifa de carga insuficiente para cubrir sus gastos, i que se gravase en seguida a los propietarios de los campos con un impuesto que corrijiere lo bajo de las tarifas. La incorreccion seria mucho mas censurable si este impuesto escepcional tuviese por objeto saldar déficits producidos en los ferrocarriles por mala administracion, por abusos en las compras de materiales, en los consumos i en los jornales.

Esta es, por desgracia, la verdad de lo que actualmente ocurre en la administracion económica de los ferrocarriles del Estado. He seguido estudiando los documentos que dan los gastos de la esplotacion en 1911 i cada vez se rotustece mas en mi espíritu la idea de que hai, en varios de los servicios de la Empresa, un fraude grande, organizado como negocio permanente con mas profijidad i mas eficacia que la administracion. Hai cifras de tal modo abrumadoras, como pronto va a verlo el Senado, que se necesitaria una induljencia demasiado complaciente para no ver en

ellas la clara manifestacion de gravísimos abusos.

Se ha alegado en esta Sala, en defensa de los déficit de los ferrocarriles, que el material de explotación está deteriorado i que las líneas se encuentran en mala condicion. Ha llegado a decir e que las líneas no fueron bien construidas.

Debo rectificar en absoluto esta última afirmacion. Nuestros ferrocarriles han sido perfectamente construidos por Gobiernos que consagraron a esas obras, no solo los capitales necesarios, sino tambien una atencion tan constante como previsoras. Las líneas entre Santiago i Valparaiso, entre Santiago i Talcahuano i la antigua frontera, ha probado con exceso su buena construccion. Entre las líneas mas modernas baste citar la contratada i construida por don Manuel Ossa, que es un modelo por su solidez.

Ahora se encuentran las líneas en estado que no es satisfactorio. Ello se debe a que no han sido conservadas con la prolijidad debida. Igual observacion debo hacer respecto del material rodante i de la maquinaria en jeneral. Todo ferrocarril bien administrado hace con sus propias entradas todos los gastos de explotación i conservacion, i se mantiene siempre en perfecto estado de servicio, como si acabara de ser construido i equipado. Solo las inversiones en nuestras líneas, en nuevas obras i aumento de equipo, se hacen con nuevos aportes de capital.

La destruccion de las líneas i del equipo en nuestra Empresa fiscal de ferrocarriles es imputable a la misma administracion, que no los conserva en buen estado, i, por tanto, lejos de servir de excusa a lo excesivo de sus gastos anuales, constituye un cargo grave contra ella por abandono de sus deberes.

Para juzgar con entero conocimiento de causa la administracion financiera de nuestros ferrocarriles, he estudiado los datos oficiales relativos a ellos, i tambien los balances de numerosos ferrocarriles de propiedad de sociedades anónimas. Entre éstos he encontrado una, el Buenos Aires Western Railway Limited, que tiene por su longitud, por su tráfico, por los pasajeros i la carga transportada, muchos puntos de semejanza con nuestra Red Central.

Aquí está el balance de dicho ferrocarril correspondiente al año terminado el 30 de junio de 1913. Voi a compararlo con el balance de la Red Central de Chile, correspondiente al 31 de Diciembre de 1911. Volveré a observar con este motivo, que hasta la fecha no se ha publicado la memoria con el ba-

lance de nuestros ferrocarriles correspondiente a 1912, lo que acusa grave desorden en la contabilidad de la Empresa. Advierto tambien a mis honorables colegas que nuestros ferrocarriles fiscales se dividen en Red Central, con longitud de dos mil doscientos veinte kilómetros, i ferrocarriles aislados del norte, con longitud de novecientos setenta i dos kilómetros. Yo refiero esclusivamente a la Red Central, i es necesario no olvidarlo para que se vea que descansa sobre base justa la comparacion que voi a hacer.

Los siguientes son los datos principales de uno i otro ferrocarriles, reduciendo las libras esterlinas del argentino a moneda corriente de Chile a diez peniques.

BUENOS AIRES WESTERN RAILWAY

	Kilómetros
Longitud.....	2,865
Locomotoras.....	327
Coches.....	425
Carros.....	9,242
Pasajeros.....	11.462,843
Kilometraje.....	548.589,816
Término medio por pasajero...	29
Productos de pasajes.....	\$ 17.861.301
Término medio por pasajero....	1.55
Pasaje por kilometros.....	0.0537
	Toneladas
Carga.....	4.063,007
Kilometraje.....	945.349,922
Término medio por tonelada...	232
Producto de carga.....	\$ 45.253,324
Término medio por tonelada...	11.10
Tonelada por kilometro.....	0.0479

RED CENTRAL DE CHILE

	Kilómetros
Longitud.....	2,220
Locomotoras.....	533
Coches.....	556
Carros.....	7,194
Pasajeros.....	11.200,984
Kilometraje.....	894.589,913
Término medio por pasajero...	49
Productos de pasajes.....	\$ 17.961,304
Término medio por pasajero...	1.55
Pasaje por kilometro.....	0.0318
	Toneladas
Carga.....	4.108,137
Kilometraje.....	894.589,813
Término medio por tonelada...	198
Producto de carga.....	32.372,651
Término medio por tonelada...	7.88
Tonelada por kilometro.....	0.0367

Hai, pues, mucha analogía en el tráfico i las

entradas de los ferrocarriles. La longitud que parece mayor en el ajentino, se iguala talvez si se atiende a la via virtual; porque en Chile el paso de la cordillera de la costa representa a lo ménos seiscientos kilómetros. Las tarifas son en la Red Central de Chile mas baja que en el ferrocarril arjentino, en cuarenta por ciento de carga i veinticinco por ciento de pasajes.

Las entradas totales del tráfico ascendieron en el ferrocarril arjentino a mil catorce libras esterlinas por kilómetro de via, o sea veinticuatro mil trescientos treinta i seis pesos chilenos, moneda corriente. En la Red Central de Chile las entradas totales ascendieron a veintitres mil trescientos noventa i ocho pesos por kilómetro de via. Así, en cuanto al producto del tráfico, se mantienen con poca diferencia las condiciones de semejanza de los ferrocarriles.

Examinaremos ahora el reverso de la medalla, es decir los gastos anuales de administracion i esplotacion.

En este terreno la comparacion es aplastadora para nuestra administracion fiscal. El gasto total del ferrocarril arjentino ascendió a quinientas setenta i nueve libras esterlinas, o sea trece mil ochocientos noventa i seis pesos chilenos de papel. por kilómetro de via.

El gasto de nuestra Red Central ascendió a veintiocho mil seiscientos sesenta i tres pesos por kilómetro. La simple presentacion de esas cifras acusa la existencia de un grave mal en la administracion de nuestra Empresa de Ferrocarriles. El hecho adquiere proporciones mayores, llega a tener los caracteres de un escándalo, al examinar los detalles de las cuentas de gastos.

Consideremos primeramente el consumo de carbon. En la Red Central de Chile se gastó la suma de dieciseis millones setecientos cincuenta i siete mil quinientos treinta i seis pesos. En el ferrocarril arjentino el gasto fué de doscientas veinticinco mil doscientas quince libras esterlinas, o sea, cinco millones cuatrocientos cinco mil ciento sesenta pesos chilenos. Adviértase que en Chile se pagó por tonelada veinticuatro chelines seis peniques, precio inferior al de Buenos Aires,

Sigamos con los demas gastos:

BUENOS AIRES WESTERN RAILWAY

Gasto total.....	\$ 38.966,208
Sueldos i jornales.....	18.621,000
Via i edificios.....	8.231,928
Equipo i maestranzas.....	6.784,560
Traccion.....	10.658,208
Esplotacion.....	9.543,456

RED CENTRAL DE CHILE

Gasto total.....	\$ 63.673,277
Sueldos i jornales.....	35.339,294
Via i edificios.....	9.671,656
Equipo i maestranzas.....	16.123,534
Traccion.....	19.800,047
Esplotacion.....	16.241,311

Considérese, en lo referente a sueldos i jornales que en la Arjentina los empleados i obreros, son pagados en moneda de veintidos peniques i ganan por cabeza mucho mas que en Chile; en lo referente a via, edificios, equipo i maestranzas, que allá están incluidos en los hastos de conservacion para que todo sea siempre nuevo, i que acá la via i el material se destruyen por abandono; en lo referente a traccion i esplotacion, que acá todos se quejan de que se gasta lo necesario, i allá, gastando la mitad, todo anda bien i se hace a tiempo.

Mucho mas tendria que decir, señor Presidente, en este órden de consideraciones. He estudiado tambien los balances del Central Arjentino Railway i del Buenos Aires Great Southern Railway. Pero no quiero fatigar al Senado con mas abundantes detalles. Me limitaré a decir que el Western Railway, con dos mil ochocientos sesenta i cinco kilómetros de longitud i tráfico igual a nuestra Red Central, consume lubricante por valor de ocho mil quinientas veintiuna libras esterlinas, o sea doscientos ocho mil quinientos cuatro pesos chilenos; que el Great Southern Railway, con longitud de cinco mil setecientos sesenta i tres kilómetros i tráfico de veintisiete millones quinientos mil pasajeros i siete millones novecientos setenta i siete mil toneladas de carga, consumé doce mil ochocientas cuarenta i seis libras esterlinas de lubricante, o sea, trescientos nueve mil doscientos sesenta i cuatro pesos chilenos. Nuestra Red Central tiene contratado un servicio de lubricantes que cuesta no ménos de un millon de pesos papel. El dato no lo da la memoria de 1911; pero me ha sido suministrado en fuente seria.

La conclusion que fluye de todo esto, señor Presidente, es que la administracion fiscal de los ferrocarriles no puede prolongarse por mas tiempo, ni en la forma actual, ni en la que propone el proyecto en debate, que apenas cambia las apariencias visibles del réjimen existente.

La idea del arrendamiento de los ferrocarriles encuentra una fuerte oposicion; yo mismo no estoi decidido por ella, aun cuando la

encuentro preferible a la que propone el honorable Ministro. Búsquese entónces la autonomía, es decir, la administracion comercial de la Empresa con entera independencia de las influencias políticas i con contabilidad correcta. Esto puede hacerse por muchos caminos. Los ferrocarriles de Suiza ofrecen un buen ejemplo. El proyecto que he tenido el honor de presentar es, tambien, practicable. Fácil seria llegar al mismo resultado por otros procedimientos que uniformen todas las opiniones.

Pero eso es lo que debe hacerse sin vacilacion i sin retardo, si se quiere tener una administracion correcta de los ferrocarriles. La autonomía significa, junto con la independencia de los administradores, la responsabilidad efectiva de ellos por sus actos. Significa, tambien, el pago de sueldos mejores a todos los empleados con accion directa para el rendimiento de las utilidades, i el pago de jornales de excepcion a los operarios, a fin de escojerlos entre los aptos i de conducta mas recomendable.

La autonomía significa, ademas, poner mano dura, con justiciara severidad, sobre todos los abusos i defraudaciones. Esto lo exige, no solo la buena administracion de los ferrocarriles, sino tambien la honra del pais.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Queda rá pendiente el debate i con la palabra el honorable Senador por Cautin, que la habia pedido.

Como ha llegado la hora, se va a constituir la Sala en sesion secreta para tratar de solicitudes particulares.

Se constituyó la Sala en sesion secreta.

SESION SECRETA

Constituida la Sala en sesion secreta, se toman los siguientes acuerdos:

Archivar, por haber fallecido los interesados, las solicitudes presentadas por los peticionarios:

Don Tomas Pantoja;
Don Hijini Roman;
Don Atilio Villani;
Don Juan Ramon Oliva;
Don Carlos 2.º Pozzi; i
Doña Adebna Acosta viada de Tapia.

Desear las solicitudes informadas desfavorablemente por las respectivas Comisiones, presentadas por:

Don Juan de Dios Valenzuela;
Don Márcos Bravo González;
Don Arturo Herrera Portales;
Doña Josefina Infantas i hermanas;
Don Emilio Herrera Dueñas;
Don Federico Chaigneau;
Doña Matilde Vidal, viuda de Ulloa;
Doña Laura Rosa Urrutia;
Don José Luis Venegas;
Don Gabriel Rojas;
Don Tristan Guerrero;
Don José Félix Valdebenito;
Don José Manuel Salazar Muñoz;
Don Ricardo Vivanco;
Don Aníbal Arriagada;
Don Juan Napoleon Gutiérrez;
Don Nicolas de Tolentino Lillo Salazar;
Doña Liduvina Encina Lineros;
Don José Luis Cea Molina;
Don Edmundo Arcillon;
Don Alberto Gutiérrez Martínez; i
Don Aurelio Rojas Angulo.

Desear igualmente las solicitudes presentadas por:

Doña Eloisa Manterola de Poblete; i
Doña Carolina i doña Julia Meneses Sepúlveda.

I aprobar el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—En atencion a los servicios prestados por el teniente-coronel de Ejército, retirado absolutamente, don F. Alberto Gándara, en la defensa de los intereses de Chile ante los Tribunales Arbitrales, concédesele, por gracia, para los efectos de su retiro, un abono de veinte años de servicios.»

Se levantó la sesion.

Por la primera hora,
GABRIEL D. ELZO.

Por la segunda hora,
ANTONIO ORREGO BARROS.