

Sesion 14.^a extraordinaria en 11 de noviembre de 1913

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ALDUNATE SOLAR

Sumario

A indicacion del señor Aldunate (Presidente) se acuerda hacer una nueva edicion del Reglamento interno del Senado.—El señor Guarello solicita del Ministerio de Hacienda algunos antecedentes relacionados con la Caja de Crédito Hipotecario i los bancos hipotecarios, i al mismo tiempo los antecedentes de un decreto que hace revivir una concesion de terrenos en la playa de Valparaiso, que habia caducado.—El mismo señor Senador hace observaciones sobre la necesidad de construir un ferrocarril entre Santiago i Valparaiso por la via de Casablanca, i presenta una mocion para practicar los estudios necesarios.—El señor Zañartu (Ministro de Industria i Obras Públicas) hace observaciones relacionadas con la situacion de los Ferrocarriles del Estado i recomienda el despacho del proyecto sobre reorganizacion i del que concede fondos para atender al servicio.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa i queda pendiente la discusion del presupuesto de Hacienda.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Barros E. Alfredo	Mackenna Juan F.
Búlnes Gonzalo	Montenegro Pedro N.
Búrgos Gregorio	Ochagavía Silvestre
Claro Solar Luis	Rivera Guillermo
Correa Ovalle Pedro	Silva Ureta Ignacio
Charme Eduardo	Tocornal José
Echenique Joaquin	Urrutia Miguel
Eyzaguirre Javier	Urrejola Gonzalo
García de la H. Pedro	Valderrama José María
Guarello Anjel	Valdes V. Francisco
Letelier Silva Pedro	Walker M. Joaquin

I los señores Ministros de Hacienda i de Industria i Obras Públicas.

Nueva edicion del Reglamento

El señor **Aldunate** (Presidente).—Debo llamar la atencion de la Cámara a que se han agotado las ediciones del Reglamento del Senado. Como es sabido, el Reglamento actual fué elaborado en el año 1840; en el año 1887 se nombró una Comision para que hiciera una nueva edicion, i a propuesta de ella la Cámara aprobó el testo que conocen los señores Senadores, al cual se incorporaron las reformas acordadas desde 1840 hasta 1887.

Yo propondria que se adoptara ahora el mismo procedimiento, o sea, que se hiciera una nueva edicion, incorporando al testo del Reglamento todas las reformas hechas desde 1887 hasta la fecha, que son mui numerosas i hacen ya bastante engorrosa la consulta. La Comision mas adecuada para hacer la revision del proyecto que tiene ya preparado la Mesa, seria la designada a principios del presente año por mi honorable antecesor señor Matte para la reforma del Reglamento, i que está compuesta de los honorables Senadores señores Lazcano, Walker Martínez i Valdes Valdes.

Si a la Cámara le parece, quedaria encargada de esta labor la Comision a que acabo de referirme.

Queda así acordado.

Peticion de antecedentes

El señor **Guarello**.—Ruego a la Mesa que se sirva dirigir oficio al Ministerio de Hacienda pidiéndole, a nombre del que habla, en primer lugar que se sirva recabar de la Caja

de Crédito Hipotecario i de los bancos hipotecarios los datos que me permito consignar en la minuta que paso a la Mesa.

Deseo en seguida que en igual forma se soliciten del mismo Ministerio los antecedentes del decreto que ordena dejar sin efecto el decreto número 2,558, de 5 de octubre de 1912, que declaró caducada una concesion en la playa del puerto de Valparaiso.

Pido estos antecedentes por los motivos que paso a espresar. Por decreto supremo de fecha 30 de octubre del año pasado, número 2,807, se estableció que en adelante no se otorgarian concesiones de ningun jénero en la zona comprendida entre el puerto de Quintero, por el norte, i el de Pichilemu por el sur. Con el decreto a que me refiero, el Ministerio ha dado vida a una concesion que habia sido declarada caducada por decreto anterior. Como probablemente ántes de dos años, con motivo de las obras del puerto de Valparaiso, habrá necesidad de construir los enrocados frente al lugar en que se encuentra la concesion a que se refiere el decreto a que aludo, me permito solicitar del Ministerio antecedentes del decreto que ha tenido a bien dictar, a fin de ver si se preven o no las emergencias que en el futuro puedan sobrevenir, teniendo en vista sobre todo que el decreto en cuestion deja constancia de que el concesionario habia invertido quinientos mil pesos en instalaciones.

Todo lo que se relaciona con las concesiones de esta naturaleza envuelve cierta gravedad; no obstante, en los últimos años se han estado haciendo sin tomar en cuenta las eventualidades futuras, i a esto se debe que el Gobierno se encuentre en la actualidad con algunas dificultades en los puertos del norte, en Iquique i en Mejillones, i por mi parte no desearia que en Valparaiso nos encontráramos con las mismas o análogas dificultades.

Ferrocarril de Casablanca

El señor **Guarello**.—Fuera de esto, me permitirá la Cámara que ocupe su atencion durante algunos momentos con el objeto de hacer algunas consideraciones acerca de la necesidad que hai de realizar la idea patrocinada unánimemente en Valparaiso sobre construccion de un ferrocarril de Santiago a Valparaiso por la via de Casablanca.

Esta aspiracion ha sido servida por el que habla durante el año último con toda dedicacion. En la Comision de Industria del Honorable Senado se encuentran pendientes cuatro solicitudes referentes a este asunto.

Dos de ellas piden simplemente el permiso necesario para construir el ferrocarril i las otras dos una garantía de cinco por ciento sobre el capital que se invierta en la obra. Estas solicitudes se refieren a trazados propuestos por los solicitantes mismos, que indudablemente mirarán exclusivamente a su propio interes; pero hai una fuerte corriente de opinion en el sentido de que esta clase de ferrocarriles deben ser construidos exclusivamente por el Estado, opinion que se acentúa desde el momento que se solicita la garantía del Estado para la construccion de la obra.

Pues bien, los estudios que he hecho sobre esta materia me permiten afirmar que por el momento no seria posible determinar cuál seria la ruta mas conveniente para los intereses jenerales del pais en lo relativo a la construccion de ese ferrocarril. En la Direccion de Obras Públicas he encontrado parte de los estudios practicados por el ingeniero señor Lastarria, en que se marca la seccion comprendida entre Valparaiso i Casablanca siguiendo una línea directa; el resto de esos estudios se perdió en el incendio del edificio del Congreso el año 1896. He encontrado tambien parte de los estudios hechos por el ingeniero don Juan Emilio Mujica, que se refieren a la seccion comprendida entre Quilpué i Melipilla.

Ninguno de estos dos trazados satisfacen las necesidades del momento actual ni las exigencias del futuro. Con motivo de la construccion del puerto de San Antonio, del desarrollo enorme que está tomando la capital de la República i el puerto de Valparaiso, es necesario plantear este problema dentro de la situacion actual, que es distinta de la de veinte años atras, i teniendo en cuenta tambien la que se producirá en treinta o cincuenta años mas. Necesitamos unir a Valparaiso con Santiago, pasando por Casablanca, de manera que haya entre ambos puntos dos horas o dos horas i media de camino. Es necesario tambien facilitar el transporte de la produccion del valle de Melipilla a fin de abastecer a la poblacion de Valparaiso i al mismo tiempo dar fácil salida o todos los productos que no sean de gran embarque para el extranjero. Por otra parte, hai necesidad de unir este ferrocarril con la línea central del sur, con el objeto de acortar las distancias. Segun unos estudios que he visto, construyendo esta línea con sus ramales correspondientes, la distancia entre San Fernando i Valparaiso se acortaria en mas de ciento veinticinco kilómetros.

En las conferencias que he tenido en el Ministerio i con las facilidades que se me han da-

do de parte del señor Ministro de Industria i Obras Públicas, he podido imponerme de estos antecedentes i de las observaciones que ellos merecen al ingeniero jefe de la seccion de Obras Públicas, i llegado al convencimiento de que es preciso practicar cuanto ántes, por administracion, los estudios preliminares de este ferrocarril, con el objeto de determinar la ruta que mejor consulte los intereses jenerales del pais, a que me estoi refiriendo, i tambien los intereses particulares.

Esto me induce a proponer al Senado la siguiente mocion:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta la suma de ochenta mil pesos en los estudios necesarios por administracion para resolver sobre la ruta definitiva del ferrocarril que ha de unir a Valparaiso o Quilpué, con Santiago, consultando ramales a Melipilla i a la línea longitudinal del sur.»

Practicados estos estudios por la Direccion de Obras Públicas, el Consejo de Obras Públicas, asesorado por los ingenieros correspondientes, determinará la ruta que deba adoptarse, i entónces, tanto la Comision de Obras Públicas de esta Cámara como el Gobierno, podrán resolver el punto con pleno conocimiento de causa.

Habria deseado hacer algunas otras observaciones sobre la interesantísima materia tratada ayer por el honorable Senador por Malleco, pero como el señor Ministro del ramo desea hablar sobre el punto i su palabra es mucho mas autorizada que la mia, me reservo para otra ocasion, a fin de que pueda Su Señoría hacer las observaciones que desea formular.

Administracion de los ferrocarriles del Estado

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Talvez parecerá extraño al Senado que un Ministro dimisionario venga a este recinto a usar de la palabra sobre la materia tratada en la sesion de ayer por el honorable Senador por Malleco. No obstante esta consideracion, no me creo impedido para cumplir con al deber de dar a la Cámara algunos antecedentes, que de seguro le serán mui útiles para cuando llegue el momento de discutir el proyecto sobre reorganizacion de los ferrocarriles, que deberá considerar en la sesion del lunes próximo.

En la sesion anterior, el honorable Senador por Malleco hizo interesantísimas observaciones sobre la administracion de los ferrocarriles del Estado, observaciones que llegaron en hora mui oportuna, porque se estaba ya acentuando demasiado la opinion de que el problema de los ferrocarriles no tendria otra solucion que la de entregar la red ferroviaria a una Compañía, seguramente extranjera, para su administracion i explotacion.

El honorable Senador insinuó en su discurso la conveniencia de nombrar empleados especiales con el objeto de hacer la recepcion del carbon. En realidad, no se comprende cómo ha podido marchar la Empresa durante tantos años sin tener una oficina perfectamente establecida dedicada por completo a ese fin. A este respecto me apresuro a declarar a Su Señoría que inmediatamente de llegar al Ministerio me preocupé de subsanar esa deficiencia, creando una oficina especial para ese objeto; por desgracia, tropecé con el inconveniente de la falta de fondos. Pero en el presupuesto para el año próximo se consulta el dinero necesario para atender a esta necesidad.

Es efectivo lo que manifestaba el honorable Senador acerca de que la recepcion de carbon para la Empresa no se hace con arreglo a normas perfectamente determinadas i precisas: pero me complazco en declarar que es éste uno de los puntos mas interesantes que ha abordado i resuelto la nueva Direccion de la Empresa. La nueva Direccion ha establecido normas perfectamente fijas para la recepcion i análisis del carbon. Es cierto que ese análisis se hará sin tomar en cuenta el máximun de calorías; pero ello se debe a que este máximun no es aprovechable en las locomotoras, sino solo en los calorímetros, donde el calor sube a veces considerablemente, por la combustion de los gases desprendidos del carbon, lo que no sucede en las locomotoras. Pero, repito, la Direccion del servicio está empeñada en tomar todas las medidas del caso para que el carbon que se adquiera sea el mas aprovechable i adecuado para el servicio.

Hechas estas observaciones, que tranquilizarán la natural impaciencia del honorable Senador por Malleco para que cuanto ántes se ponga remedio a estos males sin mayor sacrificio para el Estado, paso a formular las observaciones jenerales que debo hacer sobre el servicio de los ferrocarriles.

No hai servicio que haya sido mas discutido en el último tiempo que el de los ferrocarriles del Estado. Desde hace muchos años vienen preocupándose de él los Poderes Pú-

blicos, i es perfectamente lójico que así sea, porque a este servicio están ligadas todas nuestras fuentes de riqueza i producción i en jeneral los intereses de todos los ciudadanos.

Los fracasos de la Empresa de los ferrocarriles se han atribuido por algunos señores Senadores a la mala administración del Estado. Esto es absolutamente antojadizo; i para probarlo no tengo sino que demostrar que esta misma administración del Estado ha dado espléndidos resultados en épocas pasadas. Así, por ejemplo, desde el año 1855 hasta 1874 los ferrocarriles dieron una utilidad líquida de setenta millones de pesos, oro de dieciocho peniques, i desde 1875 hasta 1894 la utilidad líquida ascendió a cincuenta i dos millones ciento veintitres mil pesos de la misma moneda. La Cámara me encontrará razón cuando digo que si la administración del Estado produjo esos resultados cuando la Empresa estaba bien dotada, no se pueden atribuir a mala administración del Estado los fracasos que la Empresa haya podido sufrir después.

La mala situación en que se encuentra la Empresa se debe a otras causas. Desde luego, hace mucho tiempo que los directores de ella han venido solicitando de los Poderes Públicos los recursos necesarios para que el servicio pueda marchar; pero, por desgracia, los Poderes Públicos han manifestado la mas absoluta indiferencia ante el pedido de los directores de la Empresa. Por no fatigar la atención del Senado no leo la nota que tengo en mis manos pasada por el Director de los ferrocarriles al Gobierno en 1905. En aquella fecha, ese funcionario manifestaba al Gobierno que la Empresa no podría subsistir si no se le daban los recursos necesarios para reponer lo destruido o descompuesto. Desde entonces la Empresa ha estado pidiendo incesantemente a los Poderes Públicos los fondos que consideraban absolutamente necesarios para el mejoramiento del servicio. En 1901 el Director de los ferrocarriles manifestó al Gobierno que la Empresa no podía ya continuar por ese camino, i previno, con la claridad del que está leyendo en un libro abierto, que si no se le daban los fondos necesarios se produciría una *debacle*. Pero estos clamores cayeron en el vacío, no fueron jamás oídos por el Gobierno, i así la Empresa, cuyo material se destruía sin ser reparado ni reemplazado, sin que se compusiera la línea ni se cambiaran los durmientes, sin que nadie se preocupara de darle lo que necesitaba, fué llegando poco a poco a la situación

verdaderamente insostenible en que se encontró poco después de 1906.

En esos momentos, en 1901, se veía venir un cataclismo sobre el país; la Empresa de los ferrocarriles era impotente para acarrear las mercaderías i los productos de la agricultura, que no podían ser llevados a los centros de consumo, donde se carecía de ellos, por falta de los medios indispensables de acarreo.

Entonces el Gobierno llamó al señor Huet para que se hiciera cargo de la administración de los ferrocarriles i puso a su disposición la suma de ochenta i siete millones de pesos. El Gobierno comprendió entonces aunque tarde, que era necesario proceder, no con palabras, sino dando el dinero necesario para que pudiera marchar la Empresa de los ferrocarriles. De estos ochenta i siete millones, cuarenta fueron gastados en adquisición de equipo i el resto en otros elementos de acarreo. Toda esta suma colosal se destinó, no a mejorar la situación de la Empresa, sino a atender las necesidades del acarreo, i no produjo el resultado que habría tenido si se hubiera dado antes i se hubiera invertido con un plan bien determinado.

Así sucedió que poco después de hacerse este gasto, que, como digo, se hizo sin ningún método, la Empresa volvió a presentar la misma situación alarmante de años anteriores. Desde años atrás venían reclamando los directores de los ferrocarriles los fondos indispensables para hacer marchar la Empresa. Pidió el señor Dorner una suma considerable; pidió después el señor Huet igual suma, i la ha pedido por último el actual Director de los ferrocarriles. La renuncia del señor Dorner se fundó precisamente en que el Gobierno no daba los fondos indispensables para la marcha de la Empresa.

La situación actual de los ferrocarriles es alarmante, i por eso llamo la atención de la Cámara para que se preocupe de despachar cuanto antes el proyecto sobre reorganización, i para hacerle presente que, si no se dan los fondos indispensables, tendrá que suceder una catástrofe en la producción, ya que los ferrocarriles, en la situación en que se encuentran, no pueden marchar, i son como un manto de fierro colocado sobre el país, que dificulta el comercio i encarece la vida.

El señor Senador por Malleco, en la sesión pasada, hizo la descripción de algunos servicios de los ferrocarriles; habló de las maestranzas i citó ejemplos de la cantidad de dinero que se pierde con por malas condiciones de estas maestranzas. No tengo para qué re-

petir lo dicho por Su Señoría; pero citaré algunos hechos. Hai, por ejemplo, en las maestranzas tornos a vapor i tornos eléctricos; un torno a vapor tornea un par de ruedas en un dia i un torno eléctrico tornea siete pares. Hai en las maestranzas bien organizadas instalaciones en que basta tocar un boton eléctrico para que una locomotora sea suspendida en el aire en un momento i recorra todos los departamentos de la maestraza; pero, entre nosotros se necesita el esfuerzo de muchos hombres i muchos dias para hacer el mismo trabajo. En estas condiciones comprenderá la Cámara que el gasto de maestranzas es muy oneroso.

Agréguese a esto el hacinamiento de maquinaria vieja, que en ocasiones es tal que, cuando sale una máquina o una pieza importante de máquina, es necesario paralizar el trabajo de los operarios por algun tiempo hasta que pase la pieza. Agréguese además que hai maquinarias, como en la maestraza de Valparaiso, que tienen cuarenta años de servicios i otras que no pueden ser utilizadas en todo su poder por el peligro de que se destruyan o se rompan. En estas condiciones se hace el trabajo de las maestranzas.

Si la situacion de las maestranzas hace que las reparaciones sean sumamente costosas, no es ménos onerosa la situacion que se crea a la Empresa por la deficiencia de sus locomotoras. Ha de saber la Cámara que el estado de nuestras líneas i la circunstancia de haber sido calculadas para un equipo mas liviano, hace que todas las locomotoras sean ya anticuadas i de las que ya no se usan en otros países, porque las líneas no resisten su peso. Casi sin escepcion, tanto las locomotoras que tienen cincuenta años, como las nuevas de que dispone la Empresa, adolecen de este defecto, lo que origina grandes gastos de carbon; tienen además el defecto de ser poco eficientes para el acarreo.

De las quinientas ochenta i dos locomotoras de que dispone la Empresa, hai ciento siete que tienen de veinte a treinta años de servicios; cuarenta i dos que tienen de treinta a cuarenta años; cincuenta i una que tienen de cuarenta a cincuenta años, i veinticuatro que tienen mas de cincuenta años.

La Cámara sabe que la vida económica de una locomotora es de veinte años; despues de ese tiempo el trabajo que desarrolla es malo. Es un mal negocio para el Fisco mantener estas locomotoras en servicio porque gastan mucho carbon, gasto que al cabo de cierto tiempo excede con mucho al valor de la misma locomotora. Esta vida de veinte años de

las locomotoras es la que se les asigna en otros países, donde, como decia el señor Senador por Malleco, no se impone a las locomotoras un trabajo forzado.

Me permitiré manifestar con ejemplos lo que significa para la Empresa el exceso de trabajo que desarrollan las locomotoras. La locomotora número 122, comprada en 1907, ha exigido por reparaciones un costo hasta la fecha de cincuenta i tres mil pesos. Estas reparaciones, como otras que puedo citar, no fueron ocasionadas por choques o accidentes, sino por el desgaste debido al exceso de trabajo. Este gasto representa las tres cuartas partes del valor de la locomotora.

La locomotora número 361 ha exigido por reparaciones mas de cincuenta i dos mil pesos, i la número 382 mas de cuarenta i tres mil pesos.

La Cámara preguntará espantada cómo hai una Empresa de ferrocarriles que haga reparaciones en estas condiciones. La respuesta fluye por sí sola. La Empresa comprende que no puede gastarse en reparaciones de una máquina mas de la cuarta parte de su valor, porque cuando las reparaciones han llegado a esa suma, se calcula que la maquinaria no se halla en condiciones económicas de servicio; pero si la Empresa lo hace, es porque la escasez de equipo lo exige, i porque si no lo hiciera, en un momento dado podria verse privada de los elementos necesarios para hacer el servicio mas indispensable, aun en la forma mediocre en que ahora se hace.

Estos antecedentes que vengo dando a la Cámara son muy interesantes, porque estos defectos de las locomotoras aumentan considerablemente el consumo del carbon. No podria decir de un modo preciso cuánto es este aumento, pero puede calcularse en un veinte por ciento. I si se toma en cuenta que el consumo ordinario de carbon representa el veinticinco por ciento del gasto de explotacion de los ferrocarriles, comprenderá el Senado cuán urgente es atender a este servicio.

En 1912 el gasto total de la explotacion de los ferrocarriles fué de setenta i un millones de pesos i en carbon se gastaron dieciocho millones; es decir, el veinticinco por ciento del valor total de los gastos de explotacion. En el año en curso el gasto de carbon subirá a treinta por ciento de los gastos de explotacion, porque como sabe la Cámara, el valor del artículo ha subido de un modo extraordinario en el último tiempo. Es, pues, urgente dar a la Empresa todo lo que sea indispensable para renovar este equipo, que está haciéndola incurrir en gastos considerables. ¿Cómo se quiere

que con un material semejante no deje grandes pérdidas la Empresa de los ferrocarriles?

La situación de la vía no es mas ventajosa. Algo se ha hecho en este ramo; no obstante, falta que cambiar un millon de durmientes en 1915 i otro millon en 1916, i si esto no se hace, pelagra la estabilidad de la vía.

Hai ademas trescientos kilómetros de vía que no están bien lastrados, i eso representa un desgaste considerable de rieles, de durmientes i de material rodante.

Entro ahora a un punto de sumo interes, a los puentes. Los puentes de nuestros ferrocarriles resisten hoy un peso superior en sesenta por ciento al peso para el cual fueron calculados. Hai países, como Inglaterra, en que no se tolera un peso mayor de aquel para el que han sido calculados los puentes; en otras partes se permite un veinticinco por ciento mas de peso sobre el calculado; pero, entre nosotros, como digo, se les hace sufrir un peso sesenta por ciento mayor. Se me ha dicho por los jefes del servicio, que en estas condiciones no hai ingeniero que pueda responder de que en un momento dado no ceda un puente i rueda al abismo. Así estamos haciendo recorrer los convoyes por los puentes del país sin que nadie pueda garantizar que pueden pasar sin peligro. Esta situación no solo es anti-económica, sino verdaderamente culpable. En el sur hai puentes en tan mal estado, que ha habido que dar orden para suspender el tráfico por uno de ellos.

Aparte de las consideraciones de humanidad que exigen que el Gobierno no permita que la Empresa continúe en estas condiciones, hai consideraciones económicas que exigen que el Gobierno se apresure a remediar estos males.

Cada convoi que pasa por un puente corta un sinnúmero de remaches i pernos, que luego hai que reponer, i en una estension como la que tienen nuestras líneas este gasto asciende a una cantidad considerable. ¿Cómo pedir que deje utilidad i exigir que no deje pérdidas una empresa en estas condiciones, abandonada a su propia suerte?

El honorable Senador de Malleco trató ayer un punto mui interesante, el referente a las estaciones. Son a tal extremo estrechas que un tren de carga para entrar a Santiago ha tenido que permanecer ocho dias en San Bernardo, como lo manifestó tambien el honorable Senador, esperando que se le diera línea o que ésta estuviera espedita. Ahora bien, ¿cuánto significa el gasto de una locomotora que pasa caldeada durante ocho dias? A esto hai que agregar el pago de la jente, que no

solo permanece de ociosa, sino que, detenida en las estaciones, se entrega a saquear i robar las mercaderías, que luego el Fisco tiene que pagar.

Repito que en estas condiciones no es posible exigir a la Empresa que no deje pérdidas. En realidad, cuando se habla en contra de la Direccion por este servicio, i especialmente de la Direccion actual, que como demostraré a su tiempo, ha hecho mejoras de importancia, es porque no se conoce a fondo el servicio, i cuando se le conoce a fondo se ve que no es tan difícil el problema de su mejoramiento.

A las causas ya anotadas hai que agregar otra, que es de las mas importantes en el desequilibrio de los gastos, ésta es la baja del cambio. Sabe la Cámara, que gran parte de los artículos para los ferrocarriles se compran en oro de dieciocho peniques i que los salarios se pagan a dieciseis peniques. Si en la situación actual, ahora que la Empresa carece de todo, tuviéramos un cambio a doce peniques, ya este servicio no dejaria pérdidas, i si tuviéramos el cambio a trece, dejaria una utilidad considerable. Con un cambio a doce se disminuirian cinco millones en el gasto del carbon, trece i medio en jornales i un millon en materiales, esto es, una cantidad casi igual a las pérdidas del año pasado.

Mucho lamento que no se encuentre en la Sala el honorable Senador de Cautin, quien al tratar en sesiones pasadas de las finanzas públicas, hizo algunas observaciones sobre los ferrocarriles i dió algunas cifras que yo necesito rectificar; pero, no estando presente Su Señoría, dejaré mis observaciones para otra ocasion i seguiré hablando de otros problemas relativos a esta Empresa.

Como muchos han creído que es una cosa irremediable que el servicio de los ferrocarriles deje pérdidas, han buscado una solución a esta situación i la mas fácil que han encontrado, i que ya ha hecho muchos prosélitos, es la de dar los ferrocarriles en arrendamiento. Como yo estoi convencido de que seria ésa la última calamidad, voi a tratar el punto con absoluta franqueza. Yo pregunto ¿acaso no son servicios análogos los que presta la policía, los que prestan los caminos? Sin embargo, no se les exige que dejen utilidad. Los correos i telégrafos ¿se entregarían a particulares si dejaran pérdidas? Indudablemente que nó. ¿Es negocio una estafeta situada en los contrafuertes de la cordillera, que tiene que mandar a veinte o treinta leguas a un individuo a caballo para dejar en la estación del ferrocarril una carta por la que se ha pagado solo diez cen-

tavos? Tampoco es negocio; sin embargo este servicio se hace como el de las policías i el de los caminos, porque responden a necesidades de que los Gobiernos no pueden prescindir; si no las llenan debidamente, no solo no marchan con el progreso, sino que el progreso decae.

Tengo para mí que no puede exigirse de los servicios públicos que den utilidades, que proporcionen rentas al Fisco; para eso están los impuestos i las contribuciones. No es pues condicion indispensable de un servicio público que se baste asimismo o que deje sobrante. ¿Por qué no se entregan a manos estrañas los servicios de la Armada i del Ejército? Porque son servicios indispensables para la vida del país. A mi juicio, los servicios de los ferrocarriles son igualmente indispensables i han influido mil veces mas que esos en el desarrollo de nuestro progreso i de la riqueza pública. La política debe ser, en mi opinion, que el Estado mantenga sus ferrocarriles; mas aun, soi de parecer que el Estado debiera comprar los ferrocarriles particulares, aunque le dejaran pérdidas, las que, en último caso, podria recuperar poniendo un impuesto directo a las propiedades que se hubieran beneficiado con un ferrocarril. De esta manera se irian llevando las líneas férreas hasta los lugares mas apartados, naturalmente con estudio i método, i así se veria retroceder la selva, se veria el desierto poblado i brotar la riqueza por todas partes. Creo que ésta debe ser la política en esta materia i que los Poderes Públicos deben tomarla en cuenta.

Otras naciones no arriendan sus ferrocarriles; por el contrario, el Japon ha comprado todos los ferrocarriles particulares; lo mismo ha hecho Alemania, i Francia en parte.

Ahora, si estos países, con un Gobierno firme i permanente, (tan distinto del nuestro), con un Gobierno capaz de hacer respetar sus resoluciones i los contratos con las empresas ferroviarias, renuncian a tener ferrocarriles en manos de particulares; ¿cómo queremos afrontar ese peligro nosotros, con Ministerios inestables, con una política en que no se persevera, i en que no se tiene seguridad de que el Ministro entrante continúe la obra de su predecesor? Esto seria absurdo.

Basta dar una mirada a nuestra principal línea férrea para convencerse de que, ante todo, se ha tomado en cuenta el porvenir político, al construir esta línea que va de norte a sur, desde el desierto hasta la Araucanía. Esto es de una influencia considerable, porque nuestro país ha evitado el caudillaje i las revoluciones con el ferrocarril; si por aca-

so se levanta un caudillo, una hora mas tarde el ferrocarril ha llevado la fuerza pública para sofocar el movimiento. ¿Cuándo se sometieron los hijos de las selvas del sur? Cuando el ferrocarril comenzó a colonizar a Arauco. Antes, por la falta de caminos, se perdia en el invierno lo que se conquistaba en el verano. I a estos ferrocarriles que tienen un fin tan alto, un fin político, que tienen esta influencia importantísima, que han venido a formar la union de la Nacion, se le exige que den grandes utilidades en dinero. Sin embargo, creo que ha llegado el momento de que puedan dar utilidades; pero para eso se necesita que el Gobierno les dé fondos, que se hagan ramales a la costa i obras de puerto. Si todo esto se hace, tengo el convencimiento de que la Empresa costeará sus gastos, mas aun, que será una fuente de rentas para el Fisco. La situacion actual, sin ramales, complica el problema; basta pararse en una estacion de la línea central para ver cómo vienen los trenes del sur desbordantes de productos i mercaderías, i cómo vuelven vacíos a la frontera, con gran pérdida de carbon i de tiempo.

Me atrevo a esperar, pues, del Honorable Senado que despache cuanto ántes el proyecto de reorganizacion de este servicio, porque la Empresa no puede marchar en las actuales condiciones, i espero tambien que la Cámara dará los fondos necesarios para atender al servicio. En otra sesion tendré oportunidad de manifestar todo lo que ya ha hecho, dentro de lo que permite el régimen vijente, la actual Direccion, lo que, no dudo, traerá la confianza al Honorable Senado.

El señor **Letelier** (Presidente).—Terminados los incidentes.

Se pasará el oficio solicitado per el honorable Senador por Valparaiso en la forma acostumbrada.

Como ha pasado la hora, se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Presupuesto de Hacienda

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

Entrando a la órden del dia, continúa la discusion del presupuesto de Hacienda.

Quedaron pendientes en la última sesion algunos ítem de la «Delegacion Fiscal de Salitreras i Guaneras».

El señor **Secretario**. —Son los siguientes:

«Ítem 1499 Reconocimiento i planificacion	\$ 180,000
» 1500 Para rancho de los cuatro campamentos de ingenieros, viáticos i traslacion de empleados	30,000
» 1501 Para cateos i cubicacion de los terrenos destinados a la venta	180,000»

El señor **Aldunate** (Presidente).—Entiendo que el señor Ministro habia quedado de traer datos sobre la inversion que se habia hecho de los ítem análogos del presupuesto anterior. No estando presente el señor Ministro, podemos continuar la discusion de este presupuesto, dejando pendientes estos ítem hasta que llegue Su Señoría.

El señor **Búlnes**.—¿Por qué no votaríamos desde luego estos ítem?

El señor **Aldunate** (Presidente).—Para que el señor Ministro pueda dar las informaciones que ha prometido.

El señor **Búlnes**.—Este es un gasto tan indispensable i se trata de trabajos tan necesarios i conocidos, que me parece que la Cámara no necesita que el señor Ministro le dé informes.

El señor **Aldunate** (Presidente).—El señor Senador por Maule pidió en la sesion pasada que se aplazara la discusion de estos ítem hasta que el señor Ministro trajera los datos a que me he referido.

El señor **Búlnes**.—Está bien, señor Presidente; pero en todo caso, yo desearia saber de algun miembro de la Comision Mista si se han modificado estos ítem.

El señor **Claro Solar**.—Hai una nota sobre eso en el mismo proyecto del Gobierno, en la página 97.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Yo podría dar algunas esplicaciones sobre estos ítem.

Hace ya dos años que vienen figurando en esta forma en el presupuesto, porque en el Consejo Salitrero se hizo notar la conveniencia de reconocer los terrenos de la pampa salitrera en dos formas: en forma amplia, para ver hasta dónde se extienden las manchas de caliche i poder apreciar la existencia jeneral de esta sustancia. Este reconocimiento se hace con tiros a doscientos metros de distancia uno de otro, segun lo establecia la pauta que se fijó entónces.

Despues se hace otro reconocimiento mas prolijo, con tiros a cincuenta metros de distancia.

La primera clase de reconocimientos tiene por objeto hacer el inventario de la existencia de caliche en la pampa; pero como en esa forma los cálculos tienen que ser vagos, cuando se trata de vender terrenos, es necesario verificar un reconocimiento mas prolijo, i de practicar los tiros a una distancia no mayor de cincuenta metros uno de otro.

Por lo demas, no conozco el detalle de la inversion que se haya dado a estos fondos.

El señor **Búlnes**.—Desearia saber si se van a votar estos ítem.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Como ya he dicho, a pedido del señor Senador por Maule, se acordó esperar la presencia del señor Ministro para votarlos. En vista de este acuerdo, yo insinuaba la conveniencia de esperar al señor Ministro; pero no he formulado indicacion, i la Cámara tiene perfecto derecho para optar por el procedimiento que tenga a bien.

El señor **Búlnes**.—Daré con mucho gusto mi voto a este gasto, porque trata de remediar una necesidad mui sentida que se ha hecho notar desde mucho tiempo atras. Yo mismo, hace veinte años, solicité del Gobierno que hiciera esos cateos en las pampas del norte; hoi esa necesidad es mas apremiante. Es absolutamente indispensable que el Gobierno sepa cuánta cantidad de caliche queda en las pampas, i esto no se puede hacer sino por medio de cateos, los cuales, como ha dicho el señor Presidente, tienen que ser mas prolijos cuando se trata de vender lotes para la explotacion.

Es necesario que la Cámara dé a este asunto toda la importancia que tiene. Hai que tener presente que la economía jeneral i hasta el crédito del pais descansa en la existencia de salitre en nuestras provincias del norte; de ahí la necesidad de que el Gobierno tenga cálculos precisos acerca de la cantidad de caliche que nos queda, para evitar que se propalen ideas falsas sobre el particular. La Honorable Cámara recordará que hace algunos años un delegado de las salitreras hizo una afirmacion inexacta respecto de la posible duracion del salitre, declaracion que produjo trastornos en los mercados europeos i afectó desfavorablemente a nuestro pais.

Yo desearia que los estudios jeológicos se jeneralizaran en todo el territorio chileno, no solo en la rejion salitrera, pues todo el subsuelo puede contener riquezas considerables.

La Honorable Cámara sabe que en la falda

oriental de la Cordillera de los Andes se han descubierto yacimientos de petróleo tan importantes, que según opiniones autorizadas, la República Argentina podrá ocupar uno de los primeros lugares entre los países productores de esa sustancia. Creen algunos jeólogos argentinos, que la falda oriental de los Andes puede ser un vasto lago de petróleo. Me imagino que, como el petróleo no habrá elegido nacionalidad determinada, es probable que exista también en la falda occidental de la cordillera.

El petróleo es una sustancia mineral que cada día cobra mayor valor; en la actualidad, ya está reemplazando al carbón en las industrias fabriles i en la navegación a vapor. Sería, pues, muy interesante que se hicieran estudios jeológicos en el país para buscarlo en el subsuelo.

Acordémosnos de los Estados Unidos que ha obtenido la mitad de su riqueza de las sustancias que se encuentran en su subsuelo; la gran potencia económica de los Estados Unidos se funda principalmente en eso.

Como nuestro país es volcánico i accidentado, que ha experimentado grandes sacudimientos sísmicos, es probable que contenga en su suelo grandes riquezas, i nuestro porvenir puede estar estrechamente vinculado con esto.

Hoy día, cuando estamos preocupados con la situación económica, con la depresión creciente del cambio internacional i otros problemas análogos, sería muy importante estudiar el subsuelo del territorio; probablemente de allí puede venir un resurgimiento económico de la República.

Hago estas observaciones porque sé que en la República Argentina se ha decretado un gasto de treinta millones de nacionales para reconocer el subsuelo en la región cordillerana. Mientras tanto aquí, según se me ha dicho, aunque no sé si sea efectivo, se ha suprimido por economía la suma de trescientos mil pesos que se consultaban en el presupuesto para adquirir una sonda de reconocimientos. De manera que cuando la República Argentina gasta treinta millones de nacionales para estudiar el subsuelo de su país, Chile borra del presupuesto la suma de trescientos mil pesos destinados a iguales estudios.

He hecho estas observaciones porque las estimo útiles i porque tienen relación con lo que pasa en la región salitrera.

Los reconocimientos de esa región son muy importantes. Tengo la idea, no fundada en impresiones recojidas a la lijera, sino en datos concretos, de que en Tarapacá se pueden en-

contrar todavía grandes yacimientos de salitre desconocidos, de manera que no sería muy difícil encontrar una gran extensión de caliche que daría trabajo a muchas oficinas durante largo tiempo.

Desde que en Chile, por una disposición legal, se ha suprimido la prima al descubridor de salitre, es necesario que alguien busque por cuenta del Gobierno esos yacimientos, porque ningún particular hará cateos a su costa, sabiendo que no tendrá ninguna compensación por el tiempo, el trabajo i el dinero que gaste.

De manera que yo votaré esta partida, i votaría otra mayor si fuera necesario para ampliar estos reconocimientos, porque considero indispensables estos estudios del territorio.

El señor **Claro Solar**.—Al estudiar la sub-Comisión esta sección de la Delegación Fiscal Salitrera, pudo imponerse de que había un aumento de setenta i dos mil pesos respecto de lo que consulta el presupuesto vigente en los ítem que correlativamente corresponden al ítem 1498 i siguientes: el primero se eleva en siete mil pesos; el segundo, para reconocimientos i planificación, se eleva de ciento sesenta mil a ciento ochenta mil pesos; el tercero, para rancho de cuatro campamentos, de veinticinco mil a treinta mil pesos; el cuarto, para cateos i cubicación, de ciento cuarenta a ciento ochenta mil pesos.

Se pidieron detalles al señor Ministro para explicar ese aumento de gasto i Su Señoría manifestó que era necesario practicar un recateo de ciertos terrenos i hacer una mayor exploración de los mismo para venderlos en lotes pequeños, a fin de contribuir a la nacionalización de la industria salitrera.

Deseando imponerse la sub-Comisión del detalle de la inversión de esos fondos, pidió los datos respectivos al señor Ministro. Recordándole el que habla esa promesa en la sesión anterior, el señor Senador por Maule manifestó a su vez, la necesidad de conocer esos datos, porque tenía la intención de hacer algunas observaciones sobre el particular.

Yo, señor Presidente, daré también mi voto a este ítem porque considero que el trabajo a que se refiere es de sumo interés; pero, al mismo tiempo, deseo imponerme de la forma, del plan de trabajo, que va a adoptar la Delegación, porque creo que el proyecto del Gobierno que tiende a nacionalizar la industria del salitre vendiendo pequeños lotes de capacidad determinada, por ejemplo de tres millones de quintales, no bastará para llenar su objeto si no se procede de manera que el

interesado tenga conocimiento exacto de la cantidad de salitre que pueda explotar, una cubicacion mas o ménos completa.

Manifestamos tambien al señor Ministro, al tratarse de esta idea, que habria conveniencia en agregar algo al proyecto del Gobierno, relacionado con la forma de pago, porque evidentemente la industria no podrá nacionalizarse desde que necesita de capitales considerables, que no existen disponibles en el pais, tanto para el pago del terreno cuanto para la instalacion de la maquinaria. Si no se da facilidades para pagar los terrenos, si se exige al contado el valor total de ellos, seria ilusoria la idea de nacionalizar esta industria, por que no tenemos capitales para ello.

Entretanto, si el Gobierno adopta el temperamento de que las sociedades anónimas o sindicatos chilenos, entendiéndose por tales aquellos en que el ochenta por ciento a lo ménos de los accionistas fuesen ciudadanos chilenos, pudieran pagar los terrenos con cuotas proporcionales al número de quintales explotados i que se pagarian conjuntamente con el derecho de esportacion, habria entónces una base para que las utilidades del salitre quedasen en el pais.

Con el objeto precisamente de tratar de este asunto se pidieron los datos al señor Ministro de Hacienda.

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

Como parece que la Cámara desea resolver este asunto, i ya que el honorable Senador de Aconcagua no insiste en su indicacion para esperar al señor Ministro, pongo en votacion los ítem, i si no se pide votacion los daré por aprobados.

Aprobados.

El señor **Secretario**.—Partida 19 (20 del proyecto de la Comision, página 124), sin modificación.

El señor **Walker Martínez**.—Yo, señor Presidente, firmé el informe de la Comision Mista con que se remite este proyecto, i no advertí que venia sin observacion alguna el ítem 1657. En la Comision Mista estudiamos aquellos ítem que habian sido objeto de observaciones de la Sub-Comision, aprobando en jeneral los demas, de modo que puse mi firma inadvertidamente, como digo, en el informe, porque de otra manera habria pedido la supresion de ese ítem.

El año pasado la Comision Mista lo suprimió, i habiéndose pedido aquí su restablecimiento, el Senado acordó tambien suprimirlo. Pasó en seguida a la otra Cámara, que lo restableció, i devuelto al Senado, no hubo aquí

los dos tercios necesarios para insistir en la supresion.

Las razones que tuve el año pasado para pedir la supresion, no las repetiré en estenso ahora, porque no quiero prolongar este debate.

Me limitaré a recordar que los gastos de esta propaganda salitrera han ido creciendo en proporciones desmedidas, que no guardan relacion con los resultados obtenidos; nació con un ítem de veinte mil pesos oro, suma en que se mantuvo durante varios años, hasta que en 1891 se convirtieron los pesos en libras esterlinas; despues se suprimió la partida, i desde 1900 a 1905 no hubo subvencion. Sin embargo habia propaganda, habia venta de salitre i progreso de la industria, de modo que las observaciones que se han hecho siempre, queriendo ligar el desarrollo del consumo a los esfuerzos de la propaganda, están contradichas por los hechos. A pesar de todo, la partida se ha elevado despues a cuarenta mil libras esterlinas.

Observé tambien que me parecia indecoroso para el pais la forma en que se hace esta propaganda, porque ocurre que son particulares, en su mayoría extranjeros, los que manejan los fondos, contribuyendo el Estado con su cuota, debiendo ser, a la inversa, el Estado el que manejara la propaganda, contribuyendo los interesados a aumentar los fondos.

Hice presente, ademas, que entre las cuentas de inversion de los fondos, aparecian gastos de propaganda en Chile, mas o ménos iguales a los que se hacian en el Brasil i en la República Arjentina; una de esas cuentas decia: «Para gastos de propaganda en Chile, Brasil i Arjentina, siete mil libras», de las cuales dos mil quinientas se gastaban en Chile. La propaganda en nuestro pais consistia probablemente en la que se haria entre las miembros del Congreso, para conseguir el mantenimiento de la subvencion.

Recordé igualmente que las cuentas que se rendian eran completamente incorrectas: se puso en la glosa de la partida «debiendo rendir cuentas ante el Tribunal de Cuentas», i en este Tribunal se me dijo que solo se rendian cuentas de las cuarenta mil libras esterlinas que da el Gobierno, porque él no tenia derecho para pedir cuenta sino de la inversion de los fondos fiscales, de manera que las otras cuarenta mil libras quedan enteramente entregadas al arbitrio de los caballeros encargados de manejar la propaganda.

El año pasado se insinuó en esta Cámara la conveniencia de no continuar en esta pro-

paganda literaria que ya es inútil, porque el salitre es ya bastante conocido en el mundo, i que se destinara este dinero a una propaganda comercial i práctica, que llevara este artículo a los grandes centros de consumo, abriendo nuevos mercados.

Este año hemos entrado por este camino, firmando un contrato con una compañía austriaca que llevará el salitre hasta el Adriático, i que recibirá una subvencion de siete mil libras.

En la Comision Mista se aprobó esta subvencion con la idea de que su monto debia deducirse del gasto de propaganda, porque se estimó que así como esta partida habia ido subiendo de veinte mil pesos hasta cuarenta mil libras, era justo que ahora se fuera disminuyendo por ser ya inútil la propaganda literaria.

Ya que el Senado rechazó durante dos años esta subvencion, i no encontró la cooperacion necesaria en la otra Cámara, que ha mantenido la partida, podria, por lo ménos, restringirse la suma en tanto cuanto importa la subvencion a la compañía de vapores que hará una propaganda útil, i aun restringirla mas todavía, en tanto cuanto permita ausiliar a otras compañías que hagan el mismo servicio.

Sabe la Honorable Cámara, porque esto se estudió aquí cuando se trató del contrato con la Compañía Austro-Americana, que se insinuó al Gobierno en la Comision de Relaciones Esteriores la conveniencia de ofrecer al Gobierno de Italia celebrar un contrato análogo con una Compañía de navegacion italiana, para solucionar la cuestion que habia pendiente, por no haberse aceptado la propuesta de una Compañía italiana que pedia una subvencion de veinte mil libras, prefiriendo la Compañía austriaca, que pedia solo siete mil.

Un vapor al mes de la Compañía austriaca no es suficiente para llevar el salitre de Chile a los países del Mediterráneo, de manera que seria ventajoso para nosotros que se agregara a la Compañía austriaca otra italiana. Supongo que el Gobierno habrá iniciado ya estas gestiones, que tienden al desarrollo de la industria salitrera, i que no impondrán un gravámen nuevo, puesto que los fondos pueden deducirse de la partida destinada a la propaganda, que en la forma que hoi se hace no tiene ya razon de ser.

Yo estoi dispuesto a votar los fondos que sean necesarios, pero en una lei especial, en que se establezca que la propaganda será manejada por el Estado, es decir, que los fondos del Estado sean invertidos por el Estado. Entretanto, en la forma en que hoi se invierten

las sumas consultadas en los presupuestos, votaré en contra de este ítem, i en caso de que fuera aprobado, pediria que se dedujera de él la subvencion que debe pagarse a la Compañía Austro-Americana de Navegacion.

El señor **Calro Solar**.—Deseo agregar a lo que acaba de decir el honorable Senador de Santiago que en el presupuesto del Ministerio del Interior, que es donde debe consultarse la subvencion a la Compañía Austro-Americana, no existen los fondos necesarios para consultar el ítem correspondiente, de manera que hai que buscarlos en otra parte.

Acepto por esto que se deduzcan las siete mil doscientas libras de la cantidad de cuarenta mil libras que consulta este ítem. De otra manera nos vamos a encontrar en la imposibilidad de pagar a la Compañía Austro-Americana la subvencion ya acordada, cuyo objeto principal es, precisamente, llevar el salitre a los mercados de consumo, i, por consiguiente, contribuir a su propaganda efectiva.

Por eso, aceptando la idea del honorable Senador de Santiago, propondria que este ítem sea rebajado en siete mil doscientas libras i que se tenga presente esta reduccion para poder consultar en el presupuesto del Interior la cantidad correspondiente para pagar la subvencion.

El señor **Búrgos**.—Querria decir algunas razones mas en apoyo de las observaciones del honorable Senador de Santiago.

Al discutirse el presupuesto del año pasado, fundé mi voto negativo a esta partida, i se confirmó mi opinion con la que tuve oportunidad de oír a los propios miembros del comité de propaganda en Iquique.

En el viaje que hicimos con el señor Ministro de Industria a esa ciudad, el señor Diputado don Víctor Prieto Valdes me invitó a una conferencia con los miembros de aquel comité, a la que acudí con el mayor gusto. Conversando con aquellos caballeros, les manifesté que en esta materia no habia habido espíritu de economía, sino que lo que se deseaba era que la propaganda se hiciera como se hace la de todo artículo que se ofrece al mercado. Lo que necesitamos, les decia yo, es llevar el salitre a los mercados donde no existe, a los mercados donde no es fácil obtenerlo. ¿No encontrarían ustedes mas práctico, les preguntaba, que las cuarenta mil libras se invirtieran en subvencionar con cien mil francos o mas, a algunas grandes casas como las de Williamson Balfour, de Grace, i otras en Chile, i a algunas casas establecidas en el Brasil, Arjentina, en el Mar Negro, en el Mediterráneo, en el Adriático, etc., para que agregaran a sus

negocios este artículo de venta? Tiene usted mucha razón, me contestaron; es ésto lo que debe hacerse.

Concurro en absoluto en las ideas manifestadas por el honorable señor Walker Martínez. Demos cuarenta mil libras, demos el doble si se quiere; pero que la propaganda sea efectiva, no meramente literaria. Necesitamos abrir mercados al salitre, i la manera mas práctica de hacerlo seria interesar a las grandes casas comerciales.

Entretanto, en la forma en que hoi se hace la propaganda, yo negaré mi voto a esta partida.

El señor **Búlnes**.—Voi a adherirme a las ideas espresadas por los honorables Senadores de Santiago i de Concepcion.

Votaré en contra de esta subvencion de cuarenta mil libras, i votaré en absoluto en contra de toda ella, porque pienso, con el conocimiento que tengo sobre la materia, que este es un dinero que regalamos, que esta es plata que se vota al mar, segun dijo el honorable señor Mac Iver en la sesion en que se trató este asunto el año pasado.

No creo necesario repetir lo que dije entonces; pero, me permitiré hacer valer una sola consideracion. Es preciso que el Senado sepa cómo se hace la venta del salitre en Europa. El salitre chileno lo compran cuatro firmas o casas comerciales de Valparaiso, que forman en Europa un stock, un verdadero sindicato, que tiene su residencia en Hamburgo i que vende el artículo con una utilidad mayor que la que obtienen los mismos productores.

De modo que la subvencion que se nos pide no es en favor de los productores del salitre, sino del sindicato que aprovecha la propaganda para vender mas caro el artículo. Hai en esto un engaño; podria emplear otra palabra, pero seria talvez demasiado dura; el hecho es que nosotros estamos haciendo el negocio del sindicato.

La política mundial, sobre todo la de Estados Unidos, es concluir con los *trusts*, i entretanto nosotros, con esta subvencion, estamos dando mayor vigor al *trust* que especula con la compra i la venta del salitre.

El señor Senador por Santiago hacia notar que el dinero de la subvencion para la propaganda salitrera se gasta sin que se dé cuenta detallada de su inversion. Efectivamente, esto es así.

El señor **Walker Martínez**.—Aquí tengo a la mano las cuentas rendidas al Tribunal de Cuentas, i vienen en esta forma: delegacion en España, cincuenta mil pesetas; delegacion en Francia, ciento cincuenta i cinco mil francos, i así lo demas. No se da ningun

detalle que permita conocer cómo se gasta el dinero.

El señor **Búlnes**.—El año pasado ví esas cuentas i recuerdo que una de ellas decia, mas o ménos, así: En folletos, publicaciones de propaganda, etc., seis mil libras esterlinas. Firmaba un ajente i en seguida venia el nombre de un Cónsul de Chile que certificaba la firma del ajente; de manera que no hai otra comprobacion para la contabilidad que el certificado del Cónsul de Chile, de que el individuo que presenta aquella planilla es realmente la persona que aparece firmando.

Ahora bien ¿tenemos derecho nosotros a tirar de esta manera los dineros nacionales? ¿Podemos establecer como procedimiento de contabilidad que estos dineros queden sustraídos a todas las precauciones que el Estado toma para asegurar la correcta inversion de sus fondos?

El señor Senador por Santiago se refirió a los gastos de propaganda en Chile, es decir, dos mil quinientas libras. ¿En qué se gastan? Estoy seguro que todos mis honorables colegas conocen la inversion que se da a este dinero, que por supuesto no se gasta en la propaganda del salitre.

¿Conviene al pais que ese sindicato, que es el dueño de nuestro abono, se vigorice? ¿Tiene interes el Gobierno en encarecer el precio del salitre? ¿Es conveniente fomentar i consolidar ese *trust* para que siga vendiendo caro este artículo? Yo creo que nó, i me parece que lo natural es que ese sindicato, ya que obtiene por cada quintal que revende mayor utilidad que la que obtiene el productor, destine de su propio negocio una suma para la propaganda.

La política salitrera bien entendida consiste en abaratar el precio del artículo i, principalmente, en colocarlo al alcance de los consumidores. Ya no se necesita demostrar a nadie que el salitre es un buen abono, porque todos lo saben; lo que se necesita es hacerlo llegar a todas partes i a bajo precio.

Por esta razón, cuando se presentó aquí aquel proyecto que tenia por objeto subvencionar a la Compañía Austriaca para que pudiera llevar el salitre a nuevos mercados, yo le di mi voto con el mayor gusto, porque creí que eso era útil i moral, al revés de esta dilapidacion de dinero que se hace subvencionando a la Asociacion Salitrera, cuando sabemos muy bien que así no contribuimos al desarrollo del consumo de nuestro abono.

La Asociacion de Lóndres no es, en realidad, sino un cuartel jeneral de los retirados del salitre, donde van los miembros jubilados

de las casas de comercio de Chile. Esa Asociación tiene algo de parecido a lo que era el antiguo Estado Mayor de nuestro Ejército: los inútiles iban a parar a él, los inválidos, los demasiado gordos, los que no podían prestar servicios activos en un regimiento, eran colocados en el Estado Mayor.

Hace un instante llamaba la atención hacia la conveniencia que habría en estudiar la geología del país, donde podemos encontrar una gran fuente de riquezas para el porvenir. Pues bien: si en vez de votar estas cuarenta mil libras esterlinas para propaganda salitrera, dedicáramos ese dinero a buscar nuevas sustancias que incrementaran la riqueza pública ¿no haríamos una labor más útil que sosteniendo una institución que no se aviene con el interés nacional, puesto que el interés nacional está en que el salitre se venda lo más barato que se pueda en el mundo i no que se encarezca en beneficio de cuatro casas comerciales?

Por estas razones votaré en contra del ítem. Si la Cámara rechazara la indicación que ha formulado el señor Senador por Santiago, yo votaré cualquiera otra indicación subsidiaria que se proponga, para reducir este gasto, que me parece un verdadero atentado contra la situación económica del país. No es posible que en estos momentos, cuando estamos reduciendo gastos que son de necesidad vital, votemos con corazón ligero un millón de pesos sin objeto útil.

El señor **Besa**.—Quiero aprovechar esta oportunidad para emitir algunas ideas que tienen muchos puntos de contacto con las que se han espuesto ya, respecto de la subvención para propaganda salitrera.

Quizas difiero en la manera de pensar con muchos señores Senadores, i aun con los miembros del Consejo Salitrero, sobre lo que debe ser esta propaganda, que tanto interesa a la fortuna del país. Me refiero a la propaganda comercial.

Hasta hoy no he visto que el Gobierno se haya preocupado de dar nuevos rumbos a la propaganda, a fin de aumentar el consumo. El primer paso que se ha dado es el contrato, justamente aplaudido en el Senado, que se celebró con la Compañía Austriaca, para que lleve salitre a una rejion que actualmente no lo consume, o que lo consume muy poco i a precios demasiado elevados.

Yo queria llamar la atención del Gobierno hacia la necesidad de hacer una propaganda comercial. Creo que en los momentos actuales se presenta la oportunidad de hacerla; i

espero que el Gobierno presente algun proyecto de lei sobre el particular.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Como la Cámara deseará oír las observaciones de Su Señoría i faltan muy pocos minutos para la hora, solicito el asentimiento de la Sala para prorrogar la sesion hasta que termine el honorable Senador.

El señor **Walker Martínez**.—Proroguémola hasta que termine la discusión de este presupuesto, que está ya por concluirse.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Si no hai inconveniente, quedará así acordado.

El señor **Besa**.—Hace pocos años tuve ocasión de informarme personalmente respecto del consumo de salitre que hai en la rejion del oriente de Europa, o más bien dicho, en la rejion meridional de la Rusia, en los países Balcánicos, en las rejiones que baña el mar Negro, en Caucasia i en Armenia. Con gran sorpresa pude saber que allí estaba completamente descuidada la propaganda salitrera o, por lo ménos, era absolutamente ineficaz. Solamente en los últimos cinco años se ha empezado a consumir salitre en Ejipto i han ido algunos cargamentos al Cairo, i éstos en cantidad muy limitada i a precios muy elevados.

Puede decirse que en las provincias del sur de Rusia, en Caucasia, en Armenia, en la parte oriental del Austria i en los países Balcánicos, que son los terrenos más ricos de la Europa, no se consume salitre; siendo que esos territorios abarcan una extensión doble de los terrenos cultivados de Europa que consumen salitre, i cuando por su producción constituyen el granero de todos los pueblos europeos, de tal manera que cuando la cosecha en ellos es mala i escasea el trigo, es necesario dictar leyes especiales i severas para que el trigo no salga i no se produzca el hambre. En esta vasta rejion hai inmensas llanuras en las cuales el salitre es desconocido, o solo se usa para cultivar flores i plantas escojidas, pero nó como abono de los campos. Así se comprende que Chile esté sufriendo las angustias financieras que hoy lo aquejan.

Por el camino que actualmente llevamos, no se llegará seguramente al fin deseado. El Gobierno debe pensar en hacer la propaganda en los países a que me he referido, i que se ha iniciado ya con el contrato celebrado con la Compañía austriaca que llevará el salitre hasta el Adriático. Pero antes de Trieste hai diversos puertos intermediarios en que convendría tener salitre, para esa propaganda en los países balcánicos.

¿Qué haria una persona juiciosa, cuidando

su propio interes en este caso? Por mi parte —i tengo bastante esperiencia en los negocio para dar una opinion que no sea mui desautorizada,— haria consignaciones de salitre en diversos puertos del Mediterráneo, comprándolo en Chile por propuestas públicas, lo que es fácil de hacer, puesto que el salitre se compra puesto a bordo, sin necesidad de decir el destino a que se le envia, i pagaria una comision única por descarga, seguro, mermas, etc., a fin de évitarse abusos; al mismo tiempo, haria publicaciones, avisando el precio de venta del artículo. Esto no exigiria ni siquiera capitales, puesto que los consignatarios pagarian en letras, que servirian para comprar el salitre aquí.

Así se mantendria tambien la fijeza en el precio, ventaja a que ha llamado la atencion el honorable Senador por Malleco, lo que daria al agricultor que va a usar este artículo la confianza de que siempre tendria el salitre en el momento que lo necesitara, i no ocurriria lo que hoi sucede, es decir, que muchas veces en los mercados de Europa falta el salitre.

Yo creo que los sindicatos no son tan dignos de censura como el honorable Senador por Malleco ha dicho. De todas maneras, la existencia permanente de un stock en los puntos que he indicado, la venta a precio fijo i determinado por el Gobierno, no perturbaria las especulaciones de esos sindicatos que solo existen en el norte de Europa, i a los cuales no convendria talvez atacar, porque son organizaciones poderosas, que disponen de grandes influencias.

Si el Gobierno de Chile, con informaciones del precio a que podria venderse el salitre en el Cairo, en el Austria, en el Mar Negro, hiciera el comercio con estos mercados en forma que el salitre no pudiera ser trasportado a los mercados del norte de Europa, esos sindicatos no se sentirian alarmados i probablemente dejarian vivir esta combinacion, que seria el ideal, tanto para desarrollar el consumo del salitre, como para salvar nuestra angustiada situacion financiera.

Creo que este procedimiento podria, en mui pocos años, procurar al Fisco una mayor renta de diez, quince o mas millones de pesos oro al año; podria tambien el Estado vender sus propiedades salitreras a precios elevados, i en fin, estos recursos que la providencia i el valor de nuestro Ejército han proporcionado a Chile en la rejion del norte, vendrian a ser de nuevo la salvacion de nuestras finanzas.

Por lo demas, creo que la propaganda que se hace es conveniente, i que aunque no sea tan eficaz como seria de desear, presta servicios considerables. Por eso daré mi voto por

su mantenimiento, sobre todo en la forma que ahora se ha iniciado, de subvencionar compañías de navegacion que lleven el salitre a nuevos mercados, que es la manera mas positiva de fomentar su consumo.

El señor **Alessandri** (Ministro de Hacienda).—Lamento mui sinceramente, señor Presidente, no estar de acuerdo con los honorables Senadores que han pedido la supresion de este ítem; i aunque talvez me queden mui pocas horas que estar en el Ministerio, creo de mi deber salvar la responsabilidad del Gobierno, manifestando, aunque sea mui brevemente, su opinion sobre este asunto, i pidiendo al Senado que se sirva mantener el ítem.

Hoi mas que nunca es necesario hacer la propaganda del salitre por todos los medios posibles, porque esta industria, que es la base de nuestra riqueza fiscal i el fundamento de nuestra organizacion financiera, está amenazada de un serio peligro, cual es la competencia de los abonos artificiales.

Ayer recibí un telegrama del señor Cuevas, nuestro Encargado de Negocios en Inglaterra, en que pedia algunos datos relativos a la existencia probable de salitre, porque una poderosa Sociedad para la produccion de abonos artificiales ha hecho publicaciones declarando que la existencia de salitre en Chile está por agotarse.

Esto le revelará al Senado la enerjía i la actividad con que lucha el salitre artificial para desalojar a nuestro salitre del mercado mundial.

Es un error creer que el salitre es conocido en el mundo entero. Hace algunos años me propuse propagar el salitre en la República Arjentina, el pais que está separado de nosotros solo por una pared medianera, por decirlo así. Fuimos con otras personas a los campos donde se cosecha el azúcar en Tucuman, i encontramos la resistencia mas tenaz por parte de los azucareros para el empleo del salitre, porque confundian este abono con una sal que existe en la Arjentina i que conocen allá con el nombre de salitre. Fué necesario desparramar el salitre, hacer esperiencias prácticas i presentar estadísticas a fin de que se convencieran de la importancia de nuestro abono.

Esto manifiesta que es necesario dar a conocer el salitre por todos los medios posibles, puesto que es desconocido aun por los paises vecinos al nuestro.

Estoi en perfecto acuerdo con los señores Senadores en el sentido de que el sistema actual de propaganda no es del todo conve-

niente. El Gobierno se ha preocupado de esta materia, i, por mi parte, he obtenido que la Asociacion de Propaganda se radique en Valparaiso, a fin de que esté en contacto con el Gobierno para que éste pueda indicarle los rumbos nuevos que deba seguir; al mismo tiempo se han impartido órdenes a los Ministros Diplomáticos i Cónsules de la República en el extranjero, para que se pongan en comunicacion con los agentes de la propaganda, a fin de activarla en lo posible.

En cuanto a la observacion del honorable Senador de Malleco, relativa a la existencia de un sindicato salitrero, que en realidad existe, i que, por mi parte, he combatido en la otra Cámara, es cierto que él se beneficia con la mayor parte de las utilidades del salitre; pero como compra el artículo a los productores chilenos, resulta que en todo caso se benefician éstos con la mayor propaganda que el mismo sindicato hace por su propio interes.

El Gobierno ha estudiado un proyecto como el que indica el señor Senador por Maule; pero su realizacion es obra de tiempo, i entre tanto no debemos abandonar la propaganda que hoi se hace, i que aunque sea deficiente, algunos buenos resultados produce.

Debo hacer otra observacion i es que el Gobierno ha presentado un proyecto para modificar los derechos del salitre, lo que procurará tres o cuatro millones de pesos oro de mayor renta para el Fisco, de modo que lo que se da para la propaganda, se obtendrá por otro lado.

En nombre del Gobierno pido al honorable Senado que mantenga este ítem, declinando en él la responsabilidad de suspender la propaganda en los momentos en que el consumo del salitre chileno está amenazado por la propaganda activa i enorme que se hace en favor de los abonos artificiales.

El señor **Búlnes**.—Todo eso estaria mui bueno si quedara un sobrante de salitre sin venderse; pero el hecho es que se vende hasta el último saco que se produce.

El señor **Alessandri** (Ministro de Hacienda).—Porque hai propaganda.

El señor **Besa**.—I porque se restringe la produccion.

El señor **Búlnes**.—No hablemos tampoco de que puede haber compensacion del gasto con el aumento en el impuesto.

Yo podria decir mucho sobre esto, pero como el señor Ministro desea ver su presupuesto despachado, defiero a este deseo de Su Señoría i me callo.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se pondrá en votacion el ítem.

El señor **Claro Solar**.—Rogaria al señor Presidente que pusiera primero en votacion la indicacion para deducir de este ítem la subvencion a la Compañía Austro-Americana.

El señor **Búlnes**.—Yo no puedo votar la indicacion porque me opongo a la totalidad del ítem.

El señor **Claro Solar**.—Pero si se aprueba el ítem tal como está, despues no tendria cabida la indicacion.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se pondria en votacion solo la idea de dar o nó fondos para la propaganda, a fin de que despues tenga cabida la indicacion.

El señor **Claro Solar**.—Perfectamente. Se puso en votacion la idea de si se consulta o no subvencion para la Asociacion Salitrera de Propaganda i resultó la negativa por diez votos contra nueve.

El señor **Secretario**.—Partida 20 (21 del proyecto de la Comision, páj. 125).

En la glosa del ítem 1658, despues de la palabra «indebidamente», deben agregarse las palabras «en años anteriores».

Los ítem 1659, 1660 i 1661 se suprimen.

Se agrega el siguiente:

Item (nuevo). Para pago de derechos de internacion de mercaderías destinadas al Ministerio de Hacienda \$ 150,000

Se dió por aprobada la partida con las indicaciones de la Comision.

El señor **Secretario**.—Partida 21, «Materiales i articulos de escritorio.»

Sin modificaciones.

Tácitamente se dió por aprobada la partida.

El señor **Secretario**.—Partida 22, «Deuda pública.»

La Comision propone:

«En la glosa del ítem 1664, desques de las palabras «i 14 de noviembre de 1904», se agregan las siguientes: «deuda reducida en 31 de diciembre de 1912 a 5.919,700 pesos.»

A continuacion del ítem 1664 se agrega el siguiente:

Item (nuevo.) Para atender al servicio de la deuda del siete por ciento de interes con uno por ciento de amortizacion acumulativa, contratada por la Sociedad Salitrera Valparaiso en la Caja de Crédito Sali-

trero. Lei número 2,711
de 13 de setiembre de
1912 \$ 66,000

En la glosa del ítem 1671 debe agregarse a continuación de las palabras «al cuatro i medio por ciento» las palabras: «de tres i medio por ciento.»

En la glosa del ítem 1674 debe decir al final 220,000 libras esterlinas en vez de 220,000 libras esterlinas.

En la glosa del ítem 1680 debe decir «al cinco por ciento de interes i uno por ciento de amortizacion acumulativa anual, 156,000 libras esterlinas, 2.080,000 pesos», en lugar de la frase final i de la suma que aparecen en el proyecto del Ejecutivo.

La glosa del ítem 1684 queda como sigue:

Para pagar la comision de servicio de los empréstitos a que se refieren los ítem anteriores, once mil cuarenta libras esterlinas... \$ 147,000

La glosa del ítem 1686 queda como sigue:

Para pagar la garantía de cinco por ciento i la amortizacion de dos por ciento de la suma de tres millones cincuenta i cinco mil setecientas cincuenta libras esterlinas a que ascienden los bonos emitidos para pagar la seccion norte del ferrocarril longitudinal i de la suma de cuatro millones veitiseis mil libras esterlinas a que ascienden los bonos emitidos para pagar la seccion sur del mismo ferrocarril. Lei número 2,081, de 23 de enero de 1908, cuatrocientas noventa i cinco mil setecientas veintidos libras diez chelines \$ 6.609,633 33

La glosa del ítem 1687 queda como sigue:

Para pagar al Gobierno de Bolivia la garantías ferroviarias que corresponden a Chile conforme al protocolo de 26 de mayo de 1908 aprobado por lei número 2,569, de 16 de noviembre de 1911 \$ 600,000

A continuacion del ítem 1687 se introduce el siguiente:

Item (nuevo). Para reintegrar a los fondos del empréstito autorizado por la lei número 2,390, de 7 de setiembre de 1910, el saldo de la suma de un millon doscientas mil libras esterlinas que se tomaron para rentas jenerales en virtud de la lei número 2,655, de 13 de mayo de 1912.. \$ 7.000,000»

El señor **Claro Solar**.—El ítem 1677 dice así:

«Para atender el servicio de los bonos emitidos por el ferrocarril trasandino de Chile, por un millon cuatrocientos ochenta i cinco mil libras esterlinas, al cinco por ciento de interes anual. Lei número 1,588, de 14 de febrero de 1903 i las cláusulas 14 i 21 del contrato entre el Gobierno i la Empresa constructora, setenta i cuatro mil doscientas cincuenta libras esterlinas..... \$ 990,000»

Esto representa la garantía que el Estado ha dado por este ferrocarril. Pero ese ferrocarril se construyó por secciones, las cuales han sido entregadas al servicio público en distintas épocas; por cada una de esas secciones se fueron emitiendo los bonos i, por consiguiente, otorgando la garantía tambien en distintas épocas.

Por lo tanto, considero que es indispensable detallar la forma como se ha completado ese millon cuatrocientas mil libras esterlinas; detalle que lo debe tener el señor Ministro, pues la sub-Comision se lo pidió i quedó de traerlo al Senado.

Si no se deja constancia de ese detalle, el Estado pagará la garantía total por el tiempo del contrato, aun cuando empezó a rejir por parcialidades en distintas épocas i por consiguiente, debe ir estinguiéndose parcialmente en épocas diversas.

El señor **Walker Martinez**.—El señor

Ministro puede agregar despues ese detalle en la glosa.

El señor **Alessandri** (Ministro de Hacienda).—Podríamos aprobar la partida i yo mandaría despues una nota a la Cámara de Diputados espresando ese detalle.

El señor **Claro Solar**.—Respecto del último ítem, tuve ocasion de solicitar del señor Ministro los datos referentes a lo que ha producido el recargo aduanero destinado a devolver el millon doscientas mil libras que se tomaron para rentas jenerales en virtud de la lei de 13 de mayo de 1912.

Quería saber yo qué cantidad se puede reintegrar, para consultar una suma fija en el presupuesto i no una arbitraria.

El señor **Alessandri** (Ministro de Hacienda).—La suma que aparece es la que se necesitará reintegrar este año.

El señor **Besa**.—Tengo una objecion que hacer a uno de estos ítem, o por lo ménos desearia una esplicacion del señor Ministro acerca del que se consulta para pagar los intereses i amortizacion de los bonos emitidos para la construccion del ferrocarril lonjitudinal.

Recuerdo perfectamente que cuando se discutió el proyecto del lonjitudinal, uno de los principales argumentos que se hicieron para que el proyecto fuera aprobado por el Congreso era que ese ferrocarril no costaria un solo centavo al Estado. Naturalmente, en estas condiciones encontró grandes facilidades el proyecto.

Es sabido i notorio que ese ferrocarril se construyó por un precio mui elevado, nó desde Lagunas hasta Serena, pero sí de Pueblo Hundido a Lagunas. Yo conozco un poco esa rejion i puedo afirmar que se pagó doble o triple precio que el valor efectivo.

Mas de una vez he levantado aquí mi voz, reclamando del Gobierno que recibiera este ferrocarril, que estaba inconcluso, i que se debió entregar concluido. No deseo renovar ahora este debate, pero quisiera oír del señor Ministro de Hacienda alguna esplicacion acerca de cómo se orijinó esta deuda, que en mi concepto es indebida.

El señor **Alessandri** (Ministro de Hacienda).—Esta partida se consulta porque hubo un Ministro que autorizó la emision de los bonos con garantía del Estado.

El señor **Besa**.—Esa autorizacion no es legal i creo que, aunque lo fuera, seria siempre condicional, porque la lei dice que los contratistas se pagarán con la explotacion del ferrocarril.

El señor **Claro Solar**.—Incorre en un error Su Señoría, porque la lei establece que el Estado garantiza el capital durante cuatro años con un interes del cinco por ciento i, pasado este tiempo, pagará un dos por ciento de amortizacion; de manera que despues de cuatro años, el Estado está en la obligacion de pagar un siete por ciento sobre el capital: cinco por ciento de interes i dos por ciento de amortizacion.

Por otra parte, el producto del ferrocarril servirá al Estado para reembolsarse de lo que haya pagado en esa forma. En todo caso, la garantía está establecida por la lei.

El señor **Rivera**.—La gravedad de esto consiste en que el Gobierno de Chile ha comprometido su responsabilidad para garantizar el capital de la construccion de este ferrocarril, porque hubo un Ministro de Estado que alteró por completo el espíritu de la lei i garantizó los bonos emitidos, es decir, obtuvo con su firma de representante del Estado que la Empresa consiguiera capitales en Europa.

El señor **Besa**.—Yo tengo mi conviccion formada desde antiguo, i creo que participan de ella la mayoría de los Senadores i Diputados que votaron este proyecto cuando fué discutido en el Congreso.

El espíritu de la lei se ha alterado por completo, como ha dicho el honorable Senador por Valparaiso, i creo que el señor Ministro de Hacienda deberia traer aquí todos los antecedentes de este asunto, a fin de que se haga en él completa luz.

El señor **Alessandri** (Ministro de Hacienda).—Este asunto no depende del Ministerio de Hacienda, sino del Ministerio de Industria; al señor Ministro de Industria es a quien se deben pedir los antecedentes.

El señor **Rivera**.—Pero la partida figura en el presupuesto del Ministerio de Hacienda.

El señor **Búlnes**.—Por mi parte desearia que el señor Ministro de Hacienda me suministrara el siguiente dato: veo que se consulta aquí el valor total de los intereses i la amortizacion de bonos emitidos para la construccion del ferrocarril lonjitudinal, i entretanto, tengo entendido que la responsabilidad del Gobierno es solo por la diferencia que haya entre ese valor total i el producto de la explotacion de la línea.

El señor **Alessandri** (Ministro de Hacienda).—Preferiria, señor Presidente, que se eliminara el ítem, ya que por mantenerlo vamos

a correr el riesgo de no tener despachado el presupuesto oportunamente.

El señor **Aldunatè** (Presidente).—Esta sesión se prorrogó en el concepto de que se terminaría la discusión de este presupuesto; pero desde que se han pedido al señor Ministro algunos antecedentes que Su Señoría no podría

presentar por el momento, sería inútil continuarla.

En consecuencia, se levanta la sesión.

Se levantó la sesión.

Por la primera hora,
GABRIEL D. ELZO.

Por la segunda hora,
RAFAEL EGAÑA.