

# Sesion 25.<sup>a</sup> ordinaria en 6 de Agosto de 1906

PRESIDENCIA DEL SEÑOR MATTE PÉREZ

## SUMARIO

Acta de la sesion anterior.— Cuenta.—Se acepta la renuncia del señor Silva Ureta de su puesto de miembro de una comision de elecciones i se nombra en su reemplazo al señor Devoto.—El señor Espinosa hace algunas observaciones sobre la estacion para los ferrocarriles que se construye en Temuco.—Contesta el señor Ovalle (Ministro de Obras Públicas).—Continúa la discusion jeneral del proyecto sobre reorganizacion del servicio de ferrocarriles.— Usan de la palabra los señores Mac Iver, Ovalle (Ministro de Obras Públicas), Valdes i Lazcano.—Se suspende la la sesion.—A segunda hora se constituye la Sala en sesion secreta.

## Asistencia

*Asistieron los señores:*

Balmaceda, J. Elías	Reyes, Vicente
Besa, Arturo	Sánchez M., Darío
Castellon, Juan	Subercaseaux, Ramon
Cifuentes, Abdon	Tocornal, José
Escobar, Ramon	Urrejola, Gonzalo
Espinosa Pica, M.	Valdes Valdes, Ismael
Fernández Concha, D.	Vial, Leonidas
Figueroa, Javier A.	i los señores Ministros
Lazcano, Fernando	de Relaciones Esterio-
Mac Iver, Enrique	res, de Guerra i Ma-
Matte Pérez, Ricardo	rina, de Hacienda i de
Puga Borne, Federico	Industria i Obras Pú-
Rozas, Ramon Ricardo	blicas.

## Acta

*Se leyó i fue aprobada la siguiente:*

«SESION 24.<sup>a</sup> ORDINARIA DEL 1.<sup>o</sup> DE AGOSTO DE 1906

Asistieron los señores Sanfuentes, Balmaceda, Besa, Castellon, Cifuentes,

Charme, Devoto, Escobar, Espinosa Pica, Fernández Concha, Infante, Irrázaval, Lazcano, Mac-Iver, Matte, Montt, Puga Borne, Reyes, Rozas, Sánchez Masenlli, Tocornal, Urrejola, Valdes Valdes i Vial, i los señores Ministros del Interior, de Justicia e Instruccion Pública, de Guerra i Marina i de Industria i Obras Públicas.

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

## Mociones

Una del señor Senador de Chiloé, don Ricardo Matte Pérez, en la que propone un proyecto de lei aclaratorio de la lei número 1,858, de 19 de febrero último, que recompensa a los sobrevivientes de la guerra del Pacífico.

Se reservó para segunda lectura.

## Solicitudes

Una de don Arturo Molina Letelier, presidente de la Sociedad Empleados de Comercio, en la que pide el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil, para que dicha Sociedad pueda conservar la posesion del bien raiz que tiene adquirido en la calle de Santo Domingo de esta ciudad, bajo los números 1036 a 1040.

Pasó a la Comision de Constitucion, Lejislacion i Justicia.

Otra de don Edmundo Pinto, teniente de Ejército durante la campaña con-

tra el Perú i Bolivia, en la que pide se le concedan los beneficios del artículo 1.º de la lei número 1,229, de 5 de julio de 1899, a contar desde la vijencia de ésta;

Otra de doña Rosalina Carmona, v. de Sáinz de la Peña, en que pide para su hija única, doña Luisa Rosalina Sáinz de la Peña Carmona, nieta del teniente coronel de Ejército don Francisco Sáinz de la Peña, la pension de montepío que gozaba doña Cármen Sáinz de la Peña, hija del referido teniente coronel, por haber ésta fallecido.

Pasaron a la Comision de Guerra i Marina.

Antes de entrar a la órden del dia, el señor Matte pidió se enviara desde luego a Comision la mocion, presentada por Su Señoría, en la sesion actual, sobre aclaraciones a lei número 1,858, de 19 de febrero último, que recompensa a los sobrevivientes de la guerra del Pacífico.

El señor Espinosa Pica hizo indicacion para que las sesiones del Senado se celebren, en lo sucesivo, de dos i media a seis de la tarde.

El señor Besa modificó esta indicacion en el sentido de que las sesiones tengan lugar de tres a seis de la tarde, modificacion que fué aceptada por el señor Espinosa Pica.

El señor Ministro del Interior pidió que en la sesion actual se diera preferencia a los siguientes proyectos de lei, iniciados por S. E. el Presidente de la República: el que concede un suplemento de ciento treinta mil pesos al ítem 1,004, partida 54 del presupuesto del Interior, para gratificaciones al personal de policias; i el que concede un suplemento de sesenta mil pesos al ítem 2,938 de la partida 81 del referido presupuesto, destinado a la compra de materiales telegráficos, fletes, construcciones i reparaciones de líneas i pago de jornales.

Despues de haber hecho el señor Besa algunas observaciones con motivo de dicha indicacion, el señor Ministro

la modificó en el sentido de que se destinen diez minutos, a continuacion de la primera hora, al despacho de los proyectos a que ha hecho referencia.

El señor Devoto preguntó al señor Ministro de Guerra qué ocurría con las pensiones de los militares retirados por invalidez que hicieron la campaña de 1879, pues hasta la fecha no les han sido pagadas dichas pensiones con arreglo a la última lei que aumentó los sueldos del Ejército.

El señor Ministro de Guerra contestó que se preocupaba de estudiar si los beneficios de la última lei que aumentó los sueldos del Ejército alcanzaban a los retirados por invalidez de la campaña de 1879, i que ya habia ordenado se reunieran los antecedentes necesarios para resolver este asunto a la brevedad posible.

El señor Besa renovó, en seguida, el incidente promovido por Su Señoría en la sesion anterior, relativo a los proyectos para llevar a cabo las obras de saneamiento de la ciudad de Valparaiso e hizo algunas observaciones sobre el particular.

Terminó Su Señoría espresando que en definitiva creia que debian completarse los estudios del señor Lyon, respecto de dichas obras.

El señor Ministro del Interior contestó las anteriores observaciones i dijo que, en su concepto, debian terminarse los estudios del señor Brockman, sin perjuicio de que, si lo deseaba el Senado, podrian tambien completarse los estudios del señor Lyon i adoptarse, en definitiva, lo que se estimara preferible.

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

La del señor Matte, se dió por aprobada con el asentimiento tácito de la Sala, pasando el proyecto a que ella se refiere, a la Comision de Guerra i Marina.

Asimismo se dió por aprobada, con el voto en contra del señor Mac-Iver, la indicacion del señor Espinosa Pica, modificada por el señor Besa, para que las sesiones del Senado se celebren en lo sucesivo de tres a seis de la tarde.

Igualmente se dió por aprobada la indicacion del señor Ministro del Interior.

Púsose, en seguida, en discusion jeneral i particular, a la vez, el proyecto de lei iniciado por S. E. el Presidente de la República, que concede un suplemento de ciento treinta mil pesos al ítem 1,004, partida 54 del presupuesto del Interior, para gratificaciones al personal de policías, conjuntamente con la indicacion de la Comision Permanente de Presupuestos de esta Cámara, para que el monto del proyecto se eleve a ciento cincuenta mil pesos.

Despues de haber usado de la palabra los señores Ministros del Interior i Mac-Iver, se cerró el debate, i se dió por aprobado el proyecto con la indicacion de la Comision.

El proyecto aprobado es del tenor siguiente:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Concédese un suplemento de ciento cincuenta mil pesos al ítem 1,004, partida 54 del presupuesto del Interior, para gratificaciones al personal de policías.»

Se suspendió la sesion.

A segunda hora, se constituyó la Sala en sesion secreta.»

**Cuenta**

*Se dió cuenta:*

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

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

En el ítem 148, de la partida 6.ª, del presupuesto del Ministerio de Guerra correspondiente al año último, se consultaron treinta mil pesos, suma que quedó sin invertirse, para la adquisicion de terrenos destinados a ensanchar el cuartel del Escuadron Escolta, hoi elevado a rejimiento.

Se han hecho jestioniones para obtener las propiedades colindantes al terreno

que ocupa el mencionado cuerpo; pero se ha tropezado con el inconveniente de que los propietarios, o se niegan a vender o han fijado precios mui subidos, superiores a la suma consultada.

Para salvar este inconveniente, se ha estudiado una reforma de los edificios del cuartel, que evita el ensanche i ofrece las comodidas necesarias para el servicio.

A fin de llevarla a cabo, el Gobierno considera oportuno solicitar la autorizacion lejislativa para invertir en edificios la cantidad destinada a adquirir terrenos, a mas treinta mil pesos para la construccion de una casa de oficiales.

En mérito de estas consideraciones, oido el Consejo de Estado, vengo en proponeros, para su aprobacion, el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la suma de sesenta mil pesos en la construccion de pesebreras, picadero i casa para oficiales del Rejimiento Escolta».

Santiago, 1.º de agosto de 1906.—  
JERMAN RIESCO.—*Salvador Vergara.*»

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

La Legacion del Ecuador ha practicado últimamente diversas jestioniones a fin de que algunos de los oficiales de nuestra Marina de Guerra, presten sus servicios en la Armada Ecuatoriana como comandante i segundo, respectivamente, del crucero «Marañon», i ha contratado con tal objeto al capitán de corbeta don Ruben Morales Feron i al teniente primero don Alberto Chandler Bannen.

Ha creido nuestro Gobierno de su deber coadyuvar a esta tarea del Gobierno del Ecuador, proporcionando a los oficiales que vayan a servir en la Marina de esa Nacion las mismas facilidades que en ocasiones análogas se han otorgado a otros marinos i oficiales de nuestro Ejército, que en calidad de instructores han servido en las Repúblicas de Centro i Sud-América.

Al solicitar, pues, para los oficiales a que me he referido, el permiso que exige el número 4.º, artículo 9.º (II) de la Constitución Política, para que puedan servir a un gobierno extranjero, oído el Consejo de Estado, tengo el honor de someter a vuestra deliberación, el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Concédese permiso para que puedan prestar sus servicios, durante tres años, a las órdenes del Gobierno del Ecuador, al capitán de corbeta don Ruben Morales Feron i al teniente primero don Alberto Chandler Bannen.

Art. 2.º Los oficiales nombrados conservarán sus respectivos puestos en el escalafon de la Marina i se les considerará como al servicio de Chile para los efectos de sus ascensos.»

Santiago, 2 de agosto de 1906.—JERMAN RIESCO.—*Salvador Vergara*».

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

En el proyecto primitivo para ensanche del edificio que ocupa la Escuela Profesional de Niñas de esta ciudad, cuyo presupuesto ascendía a la suma de cincuenta i dos mil setecientos treinta i seis pesos sesenta i dos centavos, se consultaba construir desde sus cimientos la parte destinada al ensanche, o sea la propiedad comprada al señor Emilio Orella, debiendo aprovecharse las murallas del primer piso en el cuerpo de fachada a la Alameda. Pero, tomando en consideración la mayor solidez i mejor disposición del edificio, se ordenó reedificar también desde su cimiento dicho cuerpo de fachada; aumentar el espesor de las murallas del segundo piso i sustituir un tabique de cuarenta metros de largo por un muro para sostener el tercer piso que mas tarde se ordenó ejecutar.

Las modificaciones llevadas a cabo en el primero i segundo piso aumentaron el valor del presupuesto primitivo en siete mil pesos mas o menos.

La lei de presupuesto de este año consulta la suma de diecisiete mil pesos para la construcción de un tercer piso i para la construcción e instalación de la sección de cocina.

Ahora bien, con el alza que de algun tiempo a esta parte han experimentado los materiales de construcción i la obra de mano i con la necesidad que habia de hacer un corredor, una muralla divisoria i piezas para servidumbre, no solamente ha sido insuficiente le suma consultada este año, sino que han quedado inconclusas varias de las obras previstas.

La terminación de estas últimas, como la ejecución de las citadas en la primera parte del párrafo anterior, importan la suma de once mil setecientos cuarenta i siete pesos.

En resumen, lo invertido hasta la fecha en los espresados trabajos, alcanza a la suma de ochenta mil pesos, de los cuales corresponden cincuenta i dos mil setecientos cincuenta i seis pesos sesenta i dos centavos al proyecto primitivo; siete mil pesos, a las modificaciones del primero i segundo pisos, i el resto, a la construcción del tercer piso, iniciación de la construcción e instalación de la sección cocina i de varias obras consultadas en el proyecto primitivo.

En mérito de lo espuesto, i oído el Consejo de Estado, tengo el honor de someter a vuestra consideración el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para invertir la suma de once mil setecientos cuarenta i siete pesos en la terminación de los trabajos que se lleven a cabo en el edificio de la Escuela Profesional de Niñas de Santiago, en conformidad al presupuesto formado por la Dirección de Obras Públicas».

Santiago, a 2 de agosto de 1906.—JERMAN RIESCO.—*Abraham A. Ovalle*»

2.º Del siguiente oficio de la Honorable Cámara de Diputados:

«Santiago, 4 de agosto de 1906.—La

Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar, en los mismos términos en que lo hizo el Honorable Senado, el proyecto de acuerdo por el cual el Congreso Nacional concede a don Pablo Masenlli el permiso requerido por el número 4.º del artículo 9.º de la Constitución para que pueda aceptar el cargo de cónsul *ad-honorem* de la República de Panamá en Antofagasta.

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio número 228, de fecha 5 de enero del presente año, devolviendo los antecedentes respectivos.

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

3.º Del siguiente oficio de la Comisión de Industria i Obras Públicas:

«Santiago, 6 de agosto de 1906.—Tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. que la Comisión de Industria i Obras Públicas que el Honorable Senado tuvo a bien designar, en sesión de 28 de junio último, ha procedido a constituirse i ha elegido al efecto para su presidente al que suscribe.

Dios guarde a V. E.—*RAMON SUBER-CASEAUX. —Daniel Valenzuela Pérez, secretario de Comisiones».*

4.º Del siguiente oficio del señor Senador don Ignacio Silva Ureta:

«Santiago, 6 de agosto de 1906.—La circunstancia de que en las reclamaciones interpuestas contra la elección de Senador por Aconcagua figuren las subdelegaciones 6.ª de la Ligua i 1.ª de Petorca, cuyo territorio lo forman dos fundos de que soi propietario, me inhabilita moralmente para continuar formando parte de la Comisión de Elecciones número uno, que debe informaros acerca de dichas reclamaciones.

En consecuencia, me creo en el deber de hacer renuncia del cargo de miembro de ella que tuvisteis a bien conferirme.

Dios guarde a V. E. *Ignacio Silva Ureta».*

## INCIDENTES

### Comision de Elecciones

El señor SANFUENTES (Presidente).—Si no hai inconveniente, se dará por aceptada la renuncia que hace el honorable Senador por Aconcagua de su cargo de miembro de la primera Comisión de Elecciones.

Aceptada.

Me permito proponer en su reemplazo al honorable señor Devoto.

Queda nombrado.

### Estacion de Temuco

El señor ESPINOSA.—He recibido comunicaciones de Temuco, de personas que merecen entera fé, i que manifiestan que la estacion que allí se construye para los ferrocarriles del Estado se hace en malas condiciones; se considera que es estrecha e insuficiente para el movimiento que los ferrocarriles habrán de tener en aquella ciudad dentro de poco.

Deseo aprovechar la presencia del señor Ministro de Industria i Obras Públicas, para rogarle que, si ha recibido una comunicacion en este sentido, i que se ha publicado en la prensa, se sirva prestarle atencion a fin de satisfacer las aspiraciones de los vecinos.

Aquella ciudad ha tomado gran desarrollo; el comercio i las industrias se incrementan rápidamente i es de esperar que dentro de poco tiempo sea aquél un gran centro comercial.

Desde luego, en Temuco se establecerá una maestranza que será una de las bases de su importancia futura.

Por esto convendria que la estacion de Temuco no fuera defectuosa desde su orijen, a fin de que pudiera prestar los servicios a que está destinada.

Me permito recomendar especialmente este asunto a la atencion del honorable Ministro de Industria i Obras Públicas.

El señor OVALLE (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Me impresionará de todos los antecedentes relacionados

con la construccion que se efectúa en Temuco, a fin de prestar al asunto la atencion que requiere.

Por lo demas, no he tenido conocimiento, sino por la prensa, de la comunicacion a que se ha referido el honorable Senador, i que no ha llegado al Ministerio.

*Se dieron por terminados los incidentes.*

## ORDEN DEL DIA

### Reorganizacion de los ferrocarriles

El señor SANFUENTES (Presidente).—Continúa la discusion jeneral del proyecto que reorganiza el servicio de los ferrocarriles del Estado.

Puede hacer uso de la palabra el honorable Senador por Atacama, señor Mac Iver, que quedó con ella.

El señor MAC IVER.—En la sesion anterior hablé sobre las causas de las crisis del servicio de ferrocarriles que señaló el señor Ministro de Obras Públicas; las analicé rápidamente, con el propósito de manifestar que ellas, mas bien que causas, eran efectos, i que la causa real debia buscarse en la desorganizacion administrativa jeneral, que naturalmente se reflejaba en la administracion de los ferrocarriles del Estado.

A este respecto decia que el resurgimiento industrial de que se hablaba no habia producido otro efecto que servir de pretexto, de ocasion, para poner de manifiesto una desorganizacion que ya existia.

Entrando mas a fondo en el asunto, me ocupaba del proyecto mismo para manifestar que, en mi concepto, no llenaba las condiciones necesarias para subsanar la mala situacion de los ferrocarriles. A este respecto, llamaba la atencion a que el proyecto no hacia mas que conservar lo mismo que hoy existe, creando nuevos empleos para algunas secciones del servicio, pero manteniendo el mismo Consejo Directivo con su misma organizacion, lo que constituye uno de los principales motivos del desacierto i de la desorganizacion administrativa de los ferrocarriles.

Decia yo, a este propósito, que era preciso abolir el consejo, que no era posible mantener la administracion de una red de ferrocarriles tan importante i que tanta trascendencia tiene para los negocios en jeneral, sobre la base de un consejo irresponsable i compuesto de personas que no tienen, por lo jeneral, la preparacion i los conocimientos necesarios para una administracion como ésta.

Se necesitaba, pues, un proyecto nuevo, fundado sobre una base nueva de administracion i explotacion de los ferrocarriles. ¿Se quiere la administracion por secciones? Pues bien, el proyecto estaria basado sobre ese sistema, con jefes responsables en cada seccion, pero eliminando en todo caso el consejo central, con sus facultades actuales. ¿Se quiere una organizacion central que tenga en sus manos la direccion de todo el servicio? Entonces se crearia una oficina centralizadora en el Ministerio de Obras Públicas, la cual serviria para uniformar la explotacion.

¿Se quiere mantener lo que llamaré la administracion civil actual? Dígase eso en el proyecto.

¿Se quiere crear una administracion militarizada, una administracion en que la disciplina sea de tal naturaleza que los empleados i el servicio mismo tengan cierto carácter militar, como sucede en Alemania? Propóngase tambien esta forma.

Pero ¿trae algo de todo esto el proyecto de que se trata? Los honorables Senadores convendrán conmigo en que él no contiene ninguna de las ideas apuntadas, i convendrán tambien en que estas ideas son primordiales, son la base misma de un buen proyecto de lei sobre ferrocarriles.

¿Se han estudiado estas ideas? No lo sé; me parece que nó. Me parece que no nos hemos ocupado de ellas, puesto que no se nos han presentado estudios hechos por alguna comision que diga si al país le conviene organizar sus ferrocarriles conforme a un sistema de administracion civil o militar, centralizada o seccional.

Nada se ha dicho sobre esto. I si esto

es así, si no se han estudiado las bases primordiales en que debe fundarse una reforma de la lei orgánica de los ferrocarriles del Estado, ¿cómo vamos a discutir este proyecto? Note bien la Honorable Cámara que estas cosas no se improvisan, que es necesario aprovechar la mala experiencia propia i la buena experiencia de otros países.

Como modelos de estudio tenemos tantos i tan buenos. Por ejemplo, un país en cierta manera parecido al nuestro, porque basa todo el movimiento ferroviario en la accion del Estado, en la accion fiscal, es Australia. En aquel país, hasta los tranvías que circulan por las calles no son particulares, son del Gobierno; i la administracion de esos tranvías, de por sí mui sencilla, ha dado excelentes resultados. El porcentaje en el costo de administracion de los ferrocarriles de Australia es insignificante, comparado con el provecho que reportan; i si los nuestros produjesen un resultado equivalente, el Fisco chileno percibiria un quince o veinte por ciento de utilidad sobre el capital invertido en sus ferrocarriles.

Los ferrocarriles de Béljica i de Alemania nos ofrecen tambien buenos ejemplos que imitar. ¿Por qué no estudiamos los distintos sistemas? Alguno de mis honorables colegas dirá, talvez, que ese estudio lo haga uno o varios miembros del Honorable Senado. Pero esta materia es difícil.

Estudiar un proyecto de esta naturaleza no es lo mismo que insinuar ideas; pide tiempo, preparacion, conocimientos especiales, i esto no se puede exigir a cualquier miembro del Senado. Hai necesidad de tener quien lo haga i que, al mismo tiempo, cargue con la responsabilidad de lo que haga.

Fijese la Honorable Cámara en que se trata de algo de importancia suma para nosotros. Se ha hablado del elemento capital de fomento que para la riqueza pública i privada son los ferrocarriles del Estado. Se ha hablado de que todo nuestro movimiento industrial está basado en ellos. Mas aun, se ha dicho que toda

nuestra produccion industrial i agrícola está subordinada a los ferrocarriles.

La rejion del norte vive de la produccion del centro i del sur. A consecuencia de la dificultad de trasporte, no ha sido posible muchas veces llevar a aquella rejion los artículos que necesita para su consumo. El servicio de trasporte se ha hecho en tal forma en estos últimos tiempos, que para patentizarla haré referencia solo a un hecho que causa verdadera pena.

Tengo noticias de que en una caleta del norte, a causa del subido precio que ha alcanzado el forraje, ha sido preciso dejar perecer una partida de asnos. ¡Pobres animales, tan calumniados i tan injelijentes!

Considerado bajo el punto de vista del desarrollo de la riqueza, tiene el servicio ferroviario una importancia especial.

No soi de aquellos que creen que el Estado construye ferrocarriles por lucro, para hacer negocio; pero no creo tampoco que el Estado construye ferrocarriles para perder dinero; tiene derecho a esperar i obtener el provecho de todo negocio lícito, como lo es una empresa de trasportes. Este es un punto digno de estudio, porque el olvido de la conveniencia pública o fiscal es otra de las causas que ha orijinado la desorganizacion de los ferrocarriles del Estado.

¿Cómo se ha de preocupar la Administracion de los ferrocarriles en que todo marche bien, si tiene como axioma que al Estado no le importa ganar o perder dinero en ese ramo del servicio público? Bien comprende la Honorable Cámara la influencia que esto tiene en la explotacion de los ferrocarriles. Esta indiferencia por el interes fiscal, hace perder el objetivo, que es el lucro lejítimo i la administracion de aquel servicio se desorganiza por la fuerza misma de las cosas.

Yo tengo la conviccion de que los ferrocarriles pueden darnos una renta de diez millones de pesos anuales; mientras tanto, el hecho es que no nos dejan sin pérdidas. Esas cuentas de las cuales

aparece que los ferrocarriles proporcionan una renta de uno o dos millones, no son exactas. La realidad de las cosas es que la empresa nos cuesta anualmente muchos millones de pesos.

Lo que hai es que se disimulan las pérdidas. Por ejemplo, si se ha destruido una parte del material rodante se votan millones para reemplazarlo i aumentarlo. Este material no se hace figurar en la cuenta de pérdidas de la Empresa, sino que pasa a la cuenta de capital nuevo, a la de Haber nuevo de esa misma Empresa.

Miéntas tanto, esto es una pérdida real i efectiva. Súmese esta cantidad de millones en diez, veinte o treinta años, i resultará una suma enorme, es decir, una enorme pérdida.

Los ferrocarriles del Estado son un origen de pérdidas cuantiosísimas que pueden calcularse en cinco, seis o siete millones de pesos al año. Tal es el resultado de un servicio público que debería darnos millones de pesos de renta.

I bien, señor Presidente, ¿a qué nos obliga todo esto? Para mí, todo esto está exijiendo el nombramiento de una comision especial, que presente un proyecto de reforma de la lei de administracion de los ferrocarriles. No se requiere un proyecto como la lei actual, con una enormidad de artículos i de detalles, en que hai de reglamento mas de las tres cuartas partes. Lo que se necesita en mi concepto es una lei que fije las bases jenerales de la administracion de los ferrocarriles, que adopte un sistema de administracion, que delinee sus puntos capitales. En seguida, que vengan los reglamentos; ellos completan la lei, o mejor dicho, ellos hacen ejecutar la lei.

Sin esa comision, sin este nuevo proyecto, nos vamos a embarcar en un debate que no tendrá término, i si lo tiene, ya que en el Senado no se prolongan demasiado los debates, será desgraciado, lo que equivale a decir que no vamos a reformar nada, sino que vamos a quedar en lo mismo o en algo peor; habrá fracasado el propósito del Gobierno i del Con-

greso de hacer que la administracion de tan importante servicio sea mas correcta.

Miéntas tanto, para llenar las necesidades del momento ¿qué se requiere? Se requiere, en primer lugar, la abolicion del Consejo.

Naturalmente, como comprenderán mis honorables colegas, al proponer esto no me guia ningun espíritu de hostilidad contra los señores consejeros. Nada tengo que decir sobre sus buenos propósitos, sobre su dedicacion al servicio de la empresa. Pero la esperiencia nos dice que ese Consejo no sirve. Hemos crecido mucho i ese elemento, toda esa base de administracion, ha dado tristísimos resultados.

Abolido el Consejo ¿a quién pasan sus atribuciones i las del Director Jeneral? A una, dos o tres personas rentadas, responsables i con aptitudes para el manejo de los delicados intereses de la Empresa. I si se cree que ciertos actos de trascendencia en la administracion deben ser aprobados por otra voluntad, por otra intelijencia mas, fue a de los dos o tres administradores, pues entónces, exijase que para llevarlos a cabo se consulte al Ministerio, al Gobierno.

Con este sistema ¿se simplificará o no la administracion, será ella mas responsable o no lo será? Respondan mis honorables colegas.

Si se quiere garantía, repito, búsquese ella en la consulta al Gobierno. De todas maneras, si el ensayo resulta malo, podemos volver a crear el Consejo, cosa que a mi juicio no sucederá. Estoi cierto que con uno, dos o tres administradores responsables, las cosas marcharian mucho mejor.

¿Qué otra cosa se necesita hacer? Lo que deberia hacerse, en seguida, es cambiar el personal, buscando mayores aptitudes, condiciones de actuacion mas espeditas. Si se cree que la facultad de retirar, de jubilar, de que se habla en el proyecto no basta para eso, agréguese entónces un artículo que la conceda mas ampliamente.

I para contratar los nuevos empleos ¿iremos a crearlos en la nueva lei? Hai

necesidad de proceder así, para conformarse a los preceptos constitucionales?

¿Por qué? ¿Acaso no es esta una empresa de carácter particular? Aquí no se trata de empleos públicos, esta no es administración de justicia, ni se trata de funciones legislativas, sino de una empresa de transportes. Me parece que los autores de la Constitución del 33 no pensaron en ferrocarriles ni en administración de ferrocarriles, al fijar la regla constitucional sobre nombramientos de empleados públicos. En mi concepto, desde el mas alto de los empleados de los ferrocarriles hasta el mas inferior deben ser de los que se llama empleados a contrata.

¿Necesita el Presidente de la República facultad para contratar empleados superiores? Pues désele esa facultad, fáltesele para contratar con ellos. ¿Quiéren garantías los señores Senadores de que no se procederá sino dentro de cierta pauta? Pues fijese esa pauta en un reglamento jeneral, sométanse esos contratos a la aprobacion del Presidente de la República, por ejemplo.

He ahí como, en mi concepto, todo lo que debemos hacer se reduce a estas cuatro ideas: 1.ª Nombramiento de una comision que estudie el proyecto de reforma de la lei de ferrocarriles, que adopte el sistema que crea mas adecuado a nuestras costumbres i a nuestras necesidades; 2.ª abolicion del Consejo; 3.ª facultar al Presidente de la República para contratar uno, dos o tres administradores que asuman las funciones del mismo Consejo; 4.ª facultad de jubilar al personal que haya de retirarse del servicio.

Todo se reduce, como ve el Honorable Senado, a tres o cuatro sencillos artículos de un sencillo proyecto de lei.

Esta lei de ferrocarriles demoró años en ser discutida i aprobada; i diré mas, se discutió i aprobó esa lei sin que aquellos que la discutieron i aprobaron se hubieran formado conciencia clara de si era buena o mala. Porque la realidad es que a los miembros de corporaciones como el Senado i la Cámara de Diputados, no se les puede exigir esta clase de con-

cimientos, a lo ménos en los detalles i en la parte técnica.

Recuerdo que en aquella fecha me atreví a manifestar que no me gustaba la base de la lei, i aun agregué que la administracion seccional no habia dado tan malos resultados como se pretendia, i que, a mi juicio, no convenia cambiar de sistema, por lo que me permitiria votar en contra de la reforma. Vamos ahora a hacer una nueva reforma, pero tan a la lijera, que ni aun parece que se ha notado que le dejamos su mismo carácter i sus mismos defectos al servicio.

Reformar una lei de esta naturaleza sin un estudio detenido, sin la calma suficiente, sin que haya una comision especial que ilustre a la Cámara i, sobre todo, apremiados por la urgencia de remediar un mal grave, es ir a un nuevo fracaso, es perder el tiempo sin conseguir nada, es quedarnos como estamos o en una situacion todavía peor. Mientras tanto, con el otro procedimiento que prepongo se salvan las dificultades del momento, i se tiene el tiempo suficiente para hacer algo que responda a lo que todos deseamos.

La mayor parte de las causas del mal servicio que ha indicado el señor Ministro, son mas o ménos fáciles de corregir.

La apertura de nuevas salidas para nuestros productos i la construcción de líneas férreas a esas nuevas salidas depende de la accion o de la iniciativa del Gobierno; la ampliacion de los elementos de explotacion, como dobles vías, paraderos, galpones, etc., podria tambien realizarse fácilmente; la modificacion o cambio del personal i de sus rentas se haria fácilmente, intercalando en el proyecto que he diseñado lo relativo al retiro o jubilacion que contiene el proyecto del Ejecutivo; finalmente, la reforma de la lei, el mal que esta lei defectuosa origina, se corregirá en el proyecto que ha de modificarla i que estudiará la comision que he indicado.

En ese proyecto se fijarán las bases, el sistema elegido i el organismo administrativo; los detalles i la reglamentacion los hará el Presidente de la República.

ca en la forma que mejor se adapte a la nueva lei.

Como tengo la conviccion de que este es el mejor camino que puede seguirse, i como creo que en el Senado hai muchos de mis honorables colegas que podrian elaborar un proyecto como el que he insinuado, tanto mas cuanto que la comision que ha de redactarlo puede llamar a su seno a personas entendidas, insisto en mi idea del nombramiento de una comision especial i en la aprobacion, entre tanto, de un proyecto provisorio para llenar las necesidades del momento.

El señor VALDES VALDES.—Voi a hacer mui breves observaciones reservándome darles mayor amplitud en la discusion particular del proyecto.

Los inconvenientes que ha presentado la lei vijente de ferrocarriles son el resultado de las condiciones en que se dictó i del mal que con esa lei trató de evitarse. Una descentralizacion excesiva trajo como resultado una centralizacion estremada; se comprende que con administraciones absolutamente independientes unas de otras, hasta el extremo que la pasada de un carro de una seccion a otra acarreará dificultades i cambios de notas, las reacciones motivadas por estas dificultades fueran violentas i exajeradas.

Al reformarse la lei se trató de corregir un defecto; i, como sucede jeneralmente en estos casos, se cayó en el defecto contrario; por evitar una descentralizacion exajerada, se centralizó demasiado, i se ha llegado al punto de pretender dirijir todo el servicio desde Santiago, con lo que ha resultado que a medida que se prolongaban las líneas i se aumentaban los servicios, el organismo central dirijente quedaba mas alejado de su punto de accion, la que se hacia mas tardía i ménos eficaz.

El exceso del mal trajo una reaccion que pasó al otro extremo; el remedio, que está léjos de los dos extremos, estaria en un término medio. Pero yo no veo, señor Presidente, que en ninguno de los proyectos en debate, ni en el del Gobierno, ni en el de la Comision, se busque esa resultante; la verdad es que ambos pro-

yectos han sido poco estudiados, están un poco crudos.

El proyecto primitivo destruye mucho i no crea nada, nos lleva al caos, i en estas materias que están tan íntimamente vinculadas a los intereses del público, no es posible deshacer algo sin reemplazarlo por algo igual o mejor.

El proyecto de la Comision no está mejor elaborado que el otro. Su poco estudio se revela, entre otros hechos, en que no ha tomado en cuenta ni siquiera las mejores ideas de diversos proyectos anteriores mui bien pensados.

Esos antiguos proyectos tienen, entre otros méritos, una coincidencia que los abona; i es que, elaborados unos por personas de la profesion, con ideas propias i orijinales, i otros hechos por personas tambien entendidas, pero calcados en leyes o en organizaciones de paises extranjeros, coinciden en muchas de sus disposiciones capitales, adoptando medidas análogas i con prescripciones semejantes.

Recuerdo que el año de 1902, se presentó a la Honorable Cámara de Diputados un proyecto de reorganizacion completa del servicio de los ferrocarriles, elaborado por el señor don Joaquin Villarino, Ministro de Obras Públicas.

Ese proyecto, que dejaba ver una verdadera competencia i que estaba perfectamente estudiado, pasó a Comision, la que lo estudió a su turno i lo dejó casi informado. En él se contenian muchas buenas ideas que ni siquiera menciona el proyecto del Gobierno.

En aquel proyecto se establecia un consejo directivo, pero no en la forma del actual, sino compuesto esclusivamente por personas técnicas i bien pagadas, consejo en que habrian figurado especialistas distinguidos, que no tomando parte activa en los trabajos o en sus detalles, habrian servido con sus consejos i con su esperiencia científica, sin estorbar la accion del Director Jeneral, que aquel proyecto llamaba superintendente jeneral.

Ese proyecto exijia, cosa de que tampoco hablan los proyectos en debate,

cierta competencia especial en las personas que debieran componer las juntas receptoras de materiales i en las encargadas de estudiar i aceptar las propuestas.

Proponia tambien la participacion de los empleados en las utilidades de la empresa, idea que me parece mui interesante i mui útil, que tampoco menciona ninguno de los proyectos en discusion i que merece ser debidamente contemplada.

Es evidente que si los empleados tienen un interes personal en las utilidades de la Empresa, cuidarán mejor de evitar los choques i desrielamientos, de que no viajen carros de vacío cuando el público reclama porque no se le acarrean sus productos i, en todo caso, tendrán verdadero empeño en vijilar los intereses de la empresa, en atencion a que la pérdida de carbon, por viajes inútiles, i las pérdidas ocasionadas por desastres, han de disminuir sus propias ganancias.

Todas estas medidas, bien considerado, pueden ser de importancia; están consultadas en ese proyecto i no es posible prescindir de él. Todavía hai otros puntos dignos de tomarse en cuenta, como el de la subrogacion del Director Jeneral por el jefe de la traccion, técnicos ambos, i en lo cual se busca siempre la competencia.

He tenido tambien oportunidad de ver, a mas de este proyecto del señor Villarino, otro elaborado por el señor Ross, sobre la base de la organizacion de los ferrocarriles de Australia, proyecto que, como he dicho, coincide en muchos puntos con el del señor Villarino, porque parece que los ferrocarriles de Australia adolecian de los mismos defectos i presentaban los mismos inconvenientes que los de Chile. De manera que la solucion que allí se ha dado al problema, podria talvez convenir aquí.

El proyecto del señor Ross establece tambien una junta directiva en que se da mucha importancia a los ingenieros. Los miembros de esa junta directiva son mui bien remunerados, tienen una gran libertad de accion i muchas atribuciones en la

direccion del servicio. El proyecto del señor Ross toma varias precauciones para asegurar la competencia de los empleados i para los ascensos de los mas competentes, estableciendo el sistema de exámenes, tanto para ocupar puestos superiores como para la incorporacion en el servicio.

Este proyecto, como digo, toma por base la organizacion de los ferrocarriles de Australia, que aunque no sea perfecta, sirve en todo caso como esperiencia i puede dar buenos resultados. Establece entre otras cosas, cajas de ahorros para los empleados i los hace participantes de las utilidades de la empresa.

Esta última idea, lo repito, merece ser tomada en consideracion. El empleado sirve indudablemente mejor i despliega mayor celo i actividad cuando a los estímulos del cumplimiento del deber se une el interes personal.

Todavía hai otro proyecto mas. En él se establece tambien un consejo consultivo compuesto de pocas personas, mui bien remuneradas. Se da en él, como en los anteriores, mucha importancia al elemento técnico. Establece una seccion mas que el proyecto presentado por el Gobierno; considerando que la seccion de San Rosendo al sur es excesivamente estensa, la divide en dos, una de San Rosendo a Temuco i otra de Temuco a Osorno. Tambien propone la subrogacion del director jeneral por el jefe de traccion.

En todos estos proyectos, se nota la tendencia jeneral de buscar la competencia técnica.

El proyecto a que me refiero, propone asimismo los balances por secciones, lo cual tiene gran importancia, porque permite conocer, en cualquier momento, el resultado de cada seccion, i por consiguiente, permite aprovechar los procedimientos que hayan dado mejor resultado, aplicándolos a las demas secciones en sustitucion de los métodos convenientes; para estimular esta ventaja, otorga un premio a los empleados de la seccion que produjera mayor utilidad, lo cual tenderia necesariamente a una benéfica competencia

en el personal de los ferrocarriles para buscar los mejores procedimientos de explotación.

Pero lo mas importante es la competencia técnica, la única que puede llevar a un buen resultado. No basta en algunos puestos que un empleado haya servido mucho tiempo, es necesario, sobre todo, que tenga los conocimientos técnicos requeridos para prestar buenos servicios. Querer que un dibujante o un ayudante pasen a ser, con el trascurso del tiempo, ingenieros, es como suponer que un practicante de hospital pueda ser, nada mas que por obra del tiempo, un buen médico. Un empleado de la vía o de la traccion sin los conocimientos técnicos necesarios, no podrá salvar una dificultad, ni resolver un problema en un caso dado; aplicará al caso nuevo lo que está habituado a aplicar a los casos que conoce. Le faltará la teoría.

No es que yo sea partidario únicamente de la teoría; de ninguna manera. Creo solamente que, en materia de servicio de ferrocarriles, como en todo asunto técnico, la teoría debe marchar unida con la práctica.

Por esto me parece que hai mucho que agregar al proyecto del Gobierno; talvez la mejor de las soluciones seria la que ha indicado el honorable Senador por Atacama: el nombramiento de una comision que estudie detenidamente el asunto, i que pueda presentar a la Cámara un proyecto mas completo i mejor pensado. Entre tanto, para salvar las dificultades del momento, podria despacharse desde luego un proyecto de un solo artículo, si se quiere, solucionando los puntos mas capitales i facilitando provisionalmente el servicio.

Tambien hai que evitar que figuren en la lei detalles reglamentarios, que no pueden prever todos los casos i que no permiten hacer sino aquello que la lei establece, cuando, en realidad, deberia hacerse otra cosa. Por eso, el proyecto debe reducirse a lo fundamental, a lo indispensable bajo el punto de vista legal i constitucional, i dejar lo demas a la resolucion del Gobierno, conforme a lo que le proponga la junta directiva, que de-

berá ser compuesta de personas muy competentes i versadas en el ramo.

Si continuase la discusion de este proyecto, seria del caso formular estas indicaciones en la Cámara; o hacerlas en la Comision, si se acordase darle este trámite.

El señor OVALLE (Ministro de Industria i Obras Públicas).—La experiencia de la lei de ferrocarriles ha manifestado que sus defectos principales consisten en la Direccion Jeneral del servicio i en el Consejo Directivo.

La lei de 1884 suprimió las administraciones seccionales i centralizó el servicio, poniéndolo a cargo de un director jeneral i cuatro directores departamentales. Cada uno de estos directores de departamentos procede con absoluta independencia de todos los demas. Esto ha dado como resultado la anarquía.

Otro de los defectos capitales de la lei es la forma que establece para la constitucion del Consejo, compuesto de tres personas designadas por el Presidente de la República i de cuatro directores de departamento, empleados éstos que deben fiscalizar sus propias administraciones.

No solo la práctica, sino tambien los estudios hechos repetidas veces por comisiones designadas por el Ministerio de Industria aconsejan la reforma de estos dos puntos esenciales de la lei.

El proyecto presentado obedece a estas ideas. En primer lugar, divide la administracion de la empresa en secciones, que pone a cargo de administradores, con funciones propias en todas las dependencias de sus respectivas secciones. En seguida, para dar unidad a la administracion, mantiene al Director Jeneral, quien debe ser especialista en el ramo de ferrocarriles, i establece cuatro ayudantes jenerales de departamento, los que naturalmente tienen que ser tambien especialistas en la materia que se les encomienda. Tanto el Director Jeneral, como los ayudantes o jefes de departamentos administran, pero sin entrar en los pequeños detalles con respec-

to a los empleados i a la manera de manejar cada seccion.

El Consejo está consultado en este proyecto, pero se prescinde de los directores de explotacion, de traccion, etc. i se le organiza con el Director Jeneral i cuatro consejeros designados por el Presidente de la República, debiendo recaer estos nombramientos en un ingeniero i en tres personas tomadas de una lista de diez que propondrán las Sociedades Nacionales de Agricultura i de Minería i la Cámara de Comercio de Valparaiso.

El señor MAC IVER.—Siempre un Consejo irresponsable!

El señor OVALLE (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Puesto que será nombrado por el Presidente de la República, el Gobierno asume la responsabilidad. Pero si se quiere, puede hacerseles personalmente responsables en alguna forma; podria tambien dárseles un sueldo.

En cuanto a la idea de reducir el proyecto a unos pocos artículos, creo que de hecho está realizada, porque haciendo pasar todas las facultades de los directores de departamento a los administradores de seccion, de hecho queda reformada casi toda la lei; los reglamentos vendrán a establecer las atribuciones i deberes de cada uno de estos empleados.

Por lo demas, como ya he manifestado, estas ideas no son nuevas: han sido tomadas de los proyectos que existen en el Ministerio; los señores Huet, Santa María i Tagle, designados en comision hace dos años, presentaron un proyecto parecido al que está en discusion, i que consultaba ademas de los cuatro departamentos especiales que establece este proyecto, otro para el servicio de telégrafos.

Para terminar, debo declarar que no hago en manera alguna de este proyecto cuestion de amor propio; al contrario, estaria dispuesto a aceptar cualquiera indicacion que se hiciera para mejorarlo. Aun mas, no tendria inconveniente para aceptar la insinuacion hecha por el honorable Senador de Atacama para que se

pase el proyecto a una comision, siempre que ésta hubiera de desempeñar su cometido en un plazo breve.

El señor LAZCANO.—Para corregir los defectos de que adolece el servicio de los ferrocarriles del Estado conviene examinar las causas que los producen.

Se han señalado aquí, como causas de esos defectos, la lei orgánica de ferrocarriles, la deficiencia del personal i del material, la falta de puertos en la zona central que faciliten la salida al mar, i por último, el desquiciamiento jeneral de nuestra administracion pública, que se refleja en este servicio.

Por lo que respecta a la lei orgánica, me parece que el señor Ministro ha procedido con cordura proponiendo al Senado un proyecto corto que corrija los defectos señalados por la esperiencia i que satisfaga, desde luego, las necesidades que el pais reclama con mas urjencia.

El pais sufre por el mal servicio de los ferrocarriles, i si el Ministro nos propusiera un estenso proyecto que transformara totalmente la lei del 84, que en realidad requiere una reforma radical i completa, probablemente nos quedaríamos por diez o mas años aguardando el remedio de los males que con tanta urjencia necesitan ser remediados.

Persiguiendo lo mejor, que es obra de largo aliento, abandonaríamos lo bueno, que puede obtenerse desde luego, i probablemente nos quedaríamos sin nada o dejaríamos indefinidamente subsistente lo malo actual.

Este es un temor vano. Me fundo, para pensar así, en lo que ha ocurrido en esta misma Cámara con el servicio de correos i telégrafos. El Gobierno, el Congreso i la opinion pública unánimemente reconocieron, hace ya nueve años, la necesidad de reformar ese servicio, que dejaba entónces i deja actualmente mucho que desear; el Gobierno persiguió con insistencia dicho propósito ante el Congreso, sin conseguir realizarlo hasta hoy. Me parece que no me equivoco al decir que desde 1897 duerme en una de las Comisiones del Senado el proyecto que entónces se comenó a discutir, sobre reformas

de nuestros correos i telégrafos, i que se mandó a Comision porque se dijo que no era posible discutir en la Cámara, sin informes i estudios previos, reforma tan sustancial.

Creo por esto, que el señor Ministro ha procedido discretamente proponiéndonos solo las reformas mas indispensables para establecer desde luego el servicio de los ferrocarriles en buenas condiciones.

Es cosa sabida que la lei orgánica de nuestros ferrocarriles, dictada el 84, se caló íntegramente sobre la lei belga, sin tomar en cuenta las condiciones de nuestro pais, que debieron haber sido consideradas para establecer las modificaciones reclamadas por las diferencias reales entre uno i otro pais.

Lo que ocurrió con esa lei es lo que ocurre con todas las que, con ánimo ligero, se copian de otros paises, donde producen buenos resultados, creyéndose que esos mismos buenos resultados van a obtenerse en el nuestro; se olvida una circunstancia que debe siempre contemplarse, la de que una lei que es buena en un pais puede ser mala en otro. Sucede en esto lo que con las plantas exóticas: que, cuando son trasplantadas a climas diferentes, mueren por falta de las condiciones necesarias a su desarrollo, las condiciones de suelo, de aire, de calor i de luz.

Porque así pienso, he aplaudido al señor Ministro de Industria que haya procurado modificar aquello que es mas necesario i mas urgente reformar, aquello cuya inconveniencia salta a la vista de cualquiera que haga un somero estudio de la lei i que conozca algo siquiera la organizacion del servicio de los ferrocarriles.

La lei establece que la Empresa estará a cargo de una direccion jeneral, subordinada i sometida al Gobierno. Entre tanto, es un hecho que el Gobierno no ha tenido medio alguno para corregir los males que existen en la administracion de los ferrocarriles.

La direccion jeneral es en la práctica

un poder autónomo, que procede con entera independendencia i a veces contra la voluntad i las órdenes espresas del Gobierno.

De esto pueden dar testimonio todos los ministros que han servido en los últimos tiempos la Cartera de Industria i Obras Públicas. He tenido oportunidad de oír a muchos de ellos que, deseosos de corregir defectos que se notaban en el servicio, se encontraban, en la imposibilidad de hacerlo: no disponen para ello de medios prácticamente eficaces.

El señor Mac Iver no daba gran importancia a la modificacion del consejo que establece el proyecto en discusion.

Por mi parte, declaro que si se propusiera su supresion, estaria dispuesto a darle mi voto porque sé que ese Consejo es un rodaje inútil, cuyo único resultado cierto i conocido es eludir i dejar sin sancion la responsabilidad de quien debe tenerla, que es el Director Jeneral.

Pero, si el Consejo debe mantenerse, el señor Ministro de Industria ha hecho mui bien en proponer al ménos su modificacion. Su composicion actual no permite al Ministro del ramo corregir cosa alguna. Es sabido que se compone de ocho miembros, cinco de los cuales son jefes del mismo servicio, empleados de alta jerarquía en la administracion de los ferrocarriles. Siendo así, ¿cómo es posible que estos empleados, si ejecutan algo que a juicio del Gobierno merece censura, acepten en el Consejo las indicaciones o modificaciones que el Gobierno indique? Por eso, lo repito, si ha de mantenerse el Consejo, ha hecho mui bien el señor Ministro en separarlo de la Direccion Jeneral.

Otra de las causales con que se ha explicado el mal servicio es la deficiencia del personal. Con mucha verdad el honorable Senador por Atacama decia que la direccion de nuestros ferrocarriles era una especie de sanatorio para los inválidos de la política. No era esa precisamente la palabra que Su Señoría empleaba, me parece; pero la idea correspondia a esa palabra. Es verdad, por desgracia,

que jentes honorables, que han prestado servicios importantes al pais en otros ramos, pero sin competencia en el de los ferrocarriles, han sido llevados allí por exigencias de la política, o simplemente para proporcionarles un empleo.

El señor Ministro ha tratado de eliminar tambien este escollo, dando una parte mas amplia i mas directa al personal técnico. Desde luego, el señor Ministro acaba de hacer un nombramiento que el pais entero habrá recibido con aplauso; los servicios prestados por el señor Oportot, a cuyo nombramiento me refiero, i que no ha sido un ajente electoral, que no es un inválido de la política, son bien conocidos por todos. Por eso creo yo que, junto con hacer el señor Ministro un acto de justicia, ha hecho tambien un nombramiento acertado. Al decir esto, debo declarar a la Cámara que no tengo relaciones de ningun jénero con el señor Oportot, i que solo lo conozco por los servicios que ha prestado en los puestos que con especial competencia i preparacion ha desempeñado en la administracion superior de los ferrocarriles.

De manera, pues, que a esta deficiencia del personal, que se ha señalado como una de las causas de la desorganizacion de los ferrocarriles, el señor Ministro ha comenzado a ponerle remedio, colocando al frente de la Empresa a un funcionario técnico, con las dotes necesarias para encaminarla por buen rumbo i para hacerla producir los resultados que nuestras industrias, nuestro comercio, el pais entero, exigen de ella.

Estos dos medios de corregir el mal servicio de los ferrocarriles estaban al alcance del señor Ministro, i los ha puesto en práctica acertadamente. Los otros son remedios tardíos, o no dependen de la voluntad de Su Señoría. Sin embargo, voi a examinarlos lijeramente, procurando no molestar por mucho tiempo la atencion del Senado.

Es una verdad lo que afirmaba el honorable Senador por Atacama al decir que la falta de puertos en la zona central del pais dificulta sensiblemente el servi-

cio de los ferrocarriles, i de desear seria que nuestro Gobierno se preocupara de atender esta necesidad, a finde que nuestros productos no tuvieran que recorrer distancias tan enormes i recargarse con los gastos consiguientes para llegar al mar. Sabido es que solo en los extremos de nuestra estensa línea férrea, en Talcahuano i en Valparaiso, se encuentra esta salida, de manera que las provincias centrales, Curicó, por ejemplo, que es precisamente el centro de esta enorme línea de ochocientos kilómetros, ve recargados sus productos con fletes costosísimos para llevarlos al mar, pudiendo acortar esa distancia en centenares de kilómetros.

En lo que no estoi de acuerdo con el honorable Senador por Atacama es en que sea Constitucion el único puerto con estudios verdaderos i definitivos, que pueda satisfacer cumplidamente la necesidad de eliminar las distancias inútiles. El carriño a la tierra en que Su Señoría nació i donde ha pasado muchos años de su vida, probablemente ha perturbado su criterio en este punto.

Llico puede tambien satisfacer esa necesidad, porque seria un puerto comercial, de primer órden, i tendria ademas las ventajas de ser un magnífico puerto militar para resguardo de nuestra escuadra, que hoi necesitamos con urgencia. Vichuquen tiene estudios completos, hechos no por hombres vulgares o mediocres, sino por verdaderas lumbreras de la ciencia de injeniería, que han visitado nuestro pais.

El señor BALMACEDA.—I con propuestas como no se han hecho para ningun otro puerto.

El señor LAZCANO.—I con propuestas, como observa el honorable Senador, excepcionalmente ventajosas, hechas por hombres eminentes, despues de estudios prolijos i definitivos, para realizar ellos mismos las obras.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—¿Hai estudios definitivos?

El señor LAZCANO.—Completos i definitivos. Don Horacio Bliss, a quien el honorable Senador por Atacama debió

conocer en Constitucion, estudió i recomendó el puerto de Vichuquen como el mejor puerto militar i comercial que podia tener Chile.

Los señores Pothier, Cordemoy, Pröve i Dissaud hicieron de ese puerto igual recomendacion cuando fueron encargados de estudiarlo.

Los estudios hechos por el señor Dissaud fueron completos. Nuestra marina de guerra comisionó a sus oficiales mas entendidos para que cooperaran con él en los sondajes que debian practicarse para reconocer el fondo de la laguna de Vichuquen, donde no existe fango ni otros inconvenientes que hacen a veces impracticables los puertos.

Despues de estos estudios, el señor Dissaud, que es una notabilidad europea, propuso al Presidente don José Manuel Balmaceda la construccion de todas las obras necesarias para el puerto de Vichuquen por la suma de un millon cuarenta mil libras esterlinas. Note la Honorable Cámara que solo las fortificaciones de Talcahuano, segun las personas a quienes se han encargado los estudios de esas obras, costarán tres millones de libras esterlinas, casi tres veces más de lo que importan las obras completas del puerto de Vichuquen.

Pero, se me preguntará, ¿por qué no se realizó esta obra? ¿Por qué? Por la causa última que examinaré i que fué la primera que señaló el honorable Senador por Atacama, a saber, por el desquiciamiento de nuestra administracion.

Pero debo declarar tambien que estoy en desacuerdo completo con Su Señoría respecto a la fecha inicial de este desquiciamiento. Decia el señor Senador por Atacama, al principiar su discurso, que esta desorganizacion administrativa la estamos sufriendo desde los últimos diez o doce años. Para estar en la verdad, Su Señoría debió llegar hasta quince años atras, porque fué la desgraciada revolucion del 91 la que desquició en sus bases nuestra administracion pública.

El gobierno del señor Balmaceda habia ordenado hacer los estudios i habia

resuelto trasformar a Vichuquen en un hermoso puerto comercial i en un puerto militar de primer orden, acaso el mejor puerto del continente i uno de los mejores del mundo; pero despues de la revolucion del 91, nuestra Armada i nuestros puertos cayeron en manos de personas que no simpatizaban con el gobierno del señor Balmaceda ni con sus proyectos, i por eso Vichuquen, que puede dar fácil salida a los productos de cuatro o seis provincias del centro del pais, espera hasta ahora que se le haga justicia i que se realicen las obras que el señor Dissaud propuso al señor Balmaceda por la suma de un millon cuarenta mil libras esterlinas.

Así, estando de acuerdo con el honorable Senador por Atacama en que el desquiciamiento jeneral de la administracion pública es la causa principal del mal servicio de los ferrocarriles del Estado, estoy en desacuerdo absoluto con Su Señoría respecto a la fecha en que ese desquiciamiento ha principiado a producir sus efectos.

Doi grande importancia a establecer con claridad este punto de partida, que el honorable Senador por Atacama no podrá rectificar, para que en adelante, cuando me encuentre en desacuerdo con Su Señoría, cuando oigamos las frecuentes quejas del honorable Senador sobre los males que perturban la administracion del pais, quede bien definido lo que acabo de recordar ante la Honorable Cámara: la revolucion del 91 conmovió profundamente a nuestra sociedad, dejó hondas huellas en nuestra administracion pública, i a ella se deben todos los daños que hasta ahora estamos soportando.

Antes de terminar, voi a hacer todavía un recuerdo. El año de 1894, recién verificadas las elecciones, nos reunimos varios liberales con el propósito de organizar un gobierno liberal. Nos dolia ver que tres años despues de consumada la revolucion no hubiera garantías en el pais; nos dolia que hasta los jefes de partido se vieran obligados a permanecer en el destierro. A esa reunion, a que asistió el que habla, concurrieron tambien el ho-

norable Senador por Atacama i otras personas que acababan de ser elejidas el 4 de marzo de aquel mismo año como miembros de una u otra rama del Parlamento.

Allí nos pusimos de acuerdo para que el honorable Senador por Atacama organizara el nuevo Gabinete, que debia suceder al que habia presidido las elecciones con mal éxito, pues no habia dado garantías a los ciudadanos.

El honorable Senador por Atacama reconocia entónces, como reconocian todos, que esa administracion, iniciada por una persona que habia prestado servicios importantes al pais, necesitaba regularizarse i así lo dijo en el programa que leyó en esta Honorable Cámara.

Sin embargo, a los siete meses, Su Señoría tuvo que dejar el puesto de Ministro del Interior, porque no pudo conseguir su objeto de remediar el desquiciamiento administrativo, i volvió a su casa convencido de que la regularizacion de los servicios públicos no era obra de uno, sino de muchos años.

Debo hacer notar que tan desorganizadas se encontraban todos los partidos en aquella época—i a esto me veo obligado porque Su Señoría cree que esta desorganizacion data de fecha posterior—tan desquiciados estaban, que esa administracion iniciada con todo el prestigio de la victoria, trató, en noviembre de 1894, de dar reemplazante al Ministerio presidido por el honorable Senador de Atacama, cosa que no consiguió sino treinta i

dos dias despues. Cuando dejó de ser Ministro el señor Recabárran, se tardó treinta i ocho dias en reemplazarlo, i cuando se organizó, por último, el Ministerio Renjifo, fué necesario que el Presidente de la República elijiera seis hombres buenos, solicitando del Congreso que, ya que los partidos no podian ponerse de acuerdo, se le permitiera terminar su gobierno con un ministerio que no tenia base parlamentaria, pero que a lo ménos debia inspirar confianza a todos los partidos.

Esto ha ocurrido en nuestro pais i esto es la mejor prueba de que la causa de todo el desquiciamiento, de todo lo malo que ha ocurrido en los últimos tiempos, no tiene su orijen en la fecha que señalaba el honorable Senador por Atacama, ni la responsabilidad debe pesar sobre los hombres o los partidos que han actuado en los últimos diez años; la cuna del mal es un poco anterior, está en aquel acontecimiento desgraciado, en la revolucion de 1891.

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

*Se suspendió la sesion.*

## SEGUNDA HORA

*A segunda hora se constituyó la Sala en sesion secreta.*

RAFAEL EGAÑA  
Jefe de la Redaccion.

