

Sesion 24.^a extraordinaria en 1.º de diciembre de 1913

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ALDUNATE SOLAR

Sumario

Se acuerda enviar a Comision el proyecto sobre cheques i cuentas corrientes bancarias.—El señor Búrgos manifiesta algunas necesidades que se hacen sentir en la Biblioteca del Instituto Nacional.—El señor Rivera hace notar el estado de abandono en que se encuentra la administracion de justicia en Antofagasta.—El señor Guarello llama la atencion a diversos puntos relacionados con el desarrollo urbano de Talcahuano.—El señor Balmaceda reitera su peticion de los antecedentes relacionados con la explotacion i provision de guano.—El señor Valdes Vergara hace observaciones sobre el proyecto de reorganizacion de los ferrocarriles.—Se suspende la sesion.—A segunda hora termina su discurso el señor Valdes Vergara, proponiendo un contra-proyecto.—El señor Zañartu (Ministro de Obras Públicas) contesta las observaciones del señor Valdes Vergara.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Balmaceda J. Elías	Montenegro Pedro N.
Búrgos Gregorio	Ochagavía Silvestre
Claro Solar Luis	Rivera Guillermo
Correa Ovalle Pedro	Salinas Manuel
Charme Eduardo	Silva Ureta Ignacio
Echenique Joaquin	Tocornal José
Eyzaguirre Javier	Urrutia Miguel
Figueroa Joaquin	Urrejola Gonzalo
García de la H. Pedro	Valdes Valdes Ismael
Guarello Anjel	Valdes V. Francisco
Lazcano Fernando	Walker Martínez J.
Letelier Silva Pedro	Yáñez Eliodoro
Mackenna Juan E.	

I los señores Ministros de Guerra i Marina i de Industria i Obras Públicas.

Cheques i cuentas corrientes bancarias

El señor **Aldunate** (Presidente).—Dada la importancia del proyecto sobre cheques que ha remitido la Honorable Cámara de Diputados, me permito insinuar la conveniencia de darle alguna tramitacion, sea enviarlo a Comision o agregarlo a la tabla.

El señor **Yáñez**.—Es preferible que vaya a Comision.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Pasará a Comision.

Biblioteca del Instituto Nacional

El señor **Búrgos**.—Visitando esta mañana la Biblioteca del Instituto Nacional, pude imponerme de que la biblioteca que perteneció a don Pedro Montt i que fué obsequiada por su señora viuda al Gobierno, creo que para la Escuela de Dêrecho, fué luego destinada, por no tener esa Escuela dónde colocarla, a la Biblioteca del Instituto, en donde tampoco ha podido instalarse por falta de fondos para arreglarla convenientemente, a pesar de que se han solicitado en varias ocasiones.

De esta manera, ya por negligencia o realmente por falta de dinero, esa coleccion de obras, que consta de mas de veinte mil volúmenes, se encuentra completamente desatendida. El trabajo de instalacion, segun cálculos de la Direccion de Obras Públicas, costaria, a lo mas, unos diez a quince mil pesos, i como no es posible dejar por mas tiempo abandonado ese valioso obsequio, yo desearia saber qué piensa el señor Ministro de Instruccion Pública, si tendria de dónde sacar fondos i si

está dispuesto a presentar un proyecto con este objeto. En caso que no lo hiciera el Gobierno, el Senador que habla tomara la iniciativa i, entretanto, ruego al señor Ministro de Guerra se sirva transmitir estas observaciones a su honorable colega.

El señor **Corbalan** (Ministro de Guerra i Marina).—Con el mayor agrado transmitiré las observaciones de Su Señoría i espero que serán atendidas por el señor Ministro de Instrucción Pública.

El señor **Rivera**.—He pedido la palabra, en primer lugar, para confirmar lo que acaba de decir el honorable Senador de Concepción. Yo también he podido imponerme de que esas obras están abandonadas, a medio encajonar i desparramadas en dos pequeños cuartos, abandono que debe cesar, no solamente por el carácter del obsequio, sino también por el valor intrínseco que tiene.

Juzgados de Antofagasta

El señor **Rivera**.—En seguida, señor Presidente, deseaba llamar la atención del Gobierno al estado en que se encuentra la administración de justicia en Antofagasta. He recibido algunas cartas en las que se me dice que los jueces propietarios no están casi nunca en sus puestos, por una causa o por otra. Actualmente el juez del primer juzgado está supliendo uno en Santiago, i hasta hace poco había sido reemplazado por el del segundo juzgado, quien a su vez se ha ausentado también. A esto hai que agregar que los interinos no llegan oportunamente, de modo que puede decirse que allá no hai justicia de primera instancia, lo que es sumamente grave en atención a que en esos juzgados se ventilan cuestiones trascendentales, muy especialmente sobre constitución de la propiedad salitrera, que tienen grande importancia para el Fisco i para los particulares.

Debe, pues, regularizarse esta situación, i si los jueces están usando de permiso lejítimo, debe nombrárseles oportunamente los reemplazantes, a fin de que no haya solución de continuidad en la administración de justicia. Por lo tanto, i en ausencia del señor Ministro de Justicia, me permito rogar al señor Ministro de Guerra se sirva transmitir estas observaciones, que responden a un verdadero clamor público, a su honorable colega.

El señor **Corbalan** (Ministro de Guerra i Marina).—Con igual agrado comunicaré las observaciones de Su Señoría, i como lo dije cuando contesté al honorable Senador de Concepción, espero también que serán tomadas

muy en cuenta por el señor Ministro de Justicia.

En Talcahuano

El señor **Guarello**.—Con ocasión de un reciente viaje que he efectuado al puerto de Talcahuano, he podido imponerme de algunos hechos sobre los cuales deseo llamar la atención del Gobierno i de la Cámara. Si bien es verdad que algunos de ellos corresponden mas bien a la administración comunal, creo sin embargo que el Gobierno debe tomar injerencia en ellos, por tratarse de asuntos relacionados con uno de nuestros principales puertos, que por esta causa tiene cierto carácter de internacional. Espero, por esto, que el Gobierno, sea usando de sus propias facultades, sea por medio de una indicación oportuna, procurará corregir inmediatamente males que se deben a la negligencia de las autoridades o a su falta de previsión.

Desde luego, me llamó la atención en las instalaciones eléctricas del ferrocarril que va de Talcahuano a Concepción que el trolley no tuviera defensa de ningún género. Probablemente las respectivas Municipalidades no han tomado las medidas del caso por haber creído que esto corresponde al Gobierno, en virtud de la ley que autoriza al Presidente de la República para conceder el uso de las calles i plazas. Por fortuna, parece que hasta el momento no ha ocurrido ningún accidente, pero es de elemental previsión tomar alguna medida para evitarlos en lo futuro.

En seguida, llama también la atención la cantidad de callejuelas que atraviesan las vías férreas que entran a la ciudad. No sé si cuando se hicieron las primitivas expropiaciones o si ha sido posteriormente, pero es el hecho que hai partes en que a sesenta centímetros de las líneas existen viviendas donde pululan infinidad de niños chicos, con peligro constante de la vida. I tanto es así, que no hai semana en que no haya un muerto o un herido de mas o menos gravedad. Por muy respetable que sea el derecho de propiedad, las autoridades no debieran permitir esas viviendas tan allegadas a las líneas férreas, i si por ahora no se las expropia porque se dice que va a cambiarse la vía férrea, debe a lo menos tomarse alguna medida temporal para evitar ese peligro permanente.

También me ha llamado vivamente la atención el desarrollo enorme que está tomando el radio urbano de la población, sin previsión para lo futuro i contrariando las leyes vijentes. La ley del año 43 ordena que tanto las

nuevas calles como las antiguas que se prolonguen deben tener veinte varas o sea diecisiete metros; i sin embargo, se han abierto calles de ocho a diez metros. I esto se ha hecho o por descuido de la Municipalidad o con su autorizacion, pero, en todo caso, el Gobernador, como presidente de la corporacion i en cumplimiento de su deber, debió haber puesto atajo a esta irregularidad.

Si la ciudad sigue progresando con la misma rapidez que ahora, como es de suponer, habrá mas tarde que hacer espropiaciones que serán costosísimas para el necesario ensanche de las calles i para recuperar los terrenos de que hoi se han apoderado los particulares. El Gobierno debe tomar sus medidas, pues vale mas prevenir que hacer mas tarde grandes desembolsos. Esta clase de poblaciones, como Talcahuano, Valparaiso, Puerto Montt, Antofagasta i otras análogas, no pertenecen únicamente al vecindario, sino a la Nacion entera, porque como ya lo dije, tienen cierto carácter internacional, que impone al Gobierno la obligacion de atenderlas en forma que correspondan al progreso del pais.

Por último, me he encontrado allí con una novedad, con que se ha adoptado el sistema de pulperías, i lo que es mas grave, se ejerce por un empleado de la Administracion Pública. Un oficial del resguardo es el que tiene este negocio, el que vende a los individuos de la policía marítima; i como es el encargado de pagarles sus salarios, naturalmente se paga de preferencia. Este sistema, que se llama jeneralmente de comisarias i que nosotros llamamos pulperías, está condenado en todas partes. Sin embargo, entre nosotros sigue tomandose gran desarrollo. En Valparaiso, los llamados capataces, esto es, los que contratan la jente de mar, tienen este negocio i venden sus artículos a los individuos que contratan, con lo que gran parte de los jornales pasan a sus manos. Esta verdadera explotacion, que ha sido causa de algunas huelgas, está en manos de esos individuos que son intermediarios con los patrones, a quienes los contratados echan erróneamente la culpa de la explotacion de que son víctimas. Si este sistema se infiltra en la Administracion Pública, como sucede con el caso del oficial del resguardo de Talcahuano, adquiere ya mayores caracteres de gravedad i se hace necesario que el Gobierno tome medidas para impedir su desarrollo.

Estas breves observaciones que me he permitido formular no las he hecho privadamente a los señores Ministros, porque temo que con los continuos cambios ministeriales no

den el resultado apetecido, i suceda que vea perdidos mis esfuerzos, como me ha sucedido con otras materias de que he tratado personalmente con algunos señores Ministros, i de las que no he dado cuenta a la Cámara por no ocupar su tiempo.

Esplotacion de guano

El señor **Balmaceda** —He preguntado si han llegado los antecedentes que pedí en sesiones pasadas sobre contratacion i provision de guano para la agricultura i se me ha dicho que no han llegado todavía. Como este asunto es urgente, me permito rogar a la Mesa se sirva dirigir oficio al señor Ministro de Hacienda, reiterando la petición de esos antecedentes a fin de que se envíen a la Comision respectiva. Me permito tambien rogar nuevamente a los miembros de esta Comision, en vista de la urgencia del negocio, que se sirvan evacuar su informe a la brevedad posible.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Ofrezco la palabra antes de la órden del dia.

Terminados los incidentes.

Se dirigirá el oficio solicitado por el honorable Senador de Ñuble en la forma acostumbrada.

Reorganizacion de los ferrocarriles

El señor **Aldunate** (Presidente).—Entrando a la órden del dia, corresponde continuar la discusion del proyecto que reorganiza los ferrocarriles del Estado.

Puede usar de la palabra el honorable Senador de Santiago señor Valdes Vergara, que la habia pedido.

El señor **Valdes Vergara**.—Antes de ocupar un asiento en el Senado he aplaudido como ciudadano al actual Ministro de Ferrocarriles por su espíritu público, que lo mueve a trabajar con perseverancia en bien del pais, i por su entereza de carácter, que le da independencia para resolver los asuntos del Departamento de su cargo, sin preocuparse de los intereses de partido.

Obligado ahora, por la representacion que invisto, a tomar parte en el debate sobre el proyecto de lei que reorganiza los ferrocarriles, vengo a discutir con el honorable Ministro, a hacer objeciones al plan de reformas que él ha elaborado, a escuchar las razones que alegue en defensa de su obra i contribuir de este modo, en union de mis honorables colegas, a que se haga luz completa sobre las

causas del estado de ruina financiera en que los ferrocarriles se encuentran i a que se ponga remedio con acierto a este mal, tan profundo i tan perturbador de los presupuestos nacionales.

La red central de los ferrocarriles del Estado es un organismo esencial de nuestra vida de nacion, de tal suerte que ésta sufre grandes perjuicios si aquélla no funciona con regularidad. La riqueza pública i la privada, el comercio i las industrias, el bienestar de las familias, la diaria alimentacion de los habitantes, requieren, como necesidad de carácter primordial, que los trenes trafiquen a toda hora, trasportando productos i viajeros de unos sitios a otros del territorio nacional. No se concibe, en verdad, cómo podríamos vivir hoy si nos faltase este poderoso instrumento de circulacion, que mantiene en no interrumpido contacto a los productores i consumidores de toda la República.

Pero los ferrocarriles del Estado son tambien un factor de primera magnitud en nuestro régimen fiscal. Para construirlos i equiparlos se ha invertido, durante cincuenta años, un crecido capital tomado en préstamo bajo la fe de la Nacion. Para administrarlo se ha creado un servicio público que ocupa veinte mil personas, tantas como el Ejército i la Armada juntos; que tiene empleados de la categoría mas alta en nuestra administracion; que maneja fondos, celebra contratos i realiza obras en cada año, por valores que ya exceden de cien millones de pesos; que constituye en cierto modo un Estado dentro del Estado, i que, ademas, impone gravámenes al crédito i a los presupuestos de la República.

En el primer sentido, como instrumento de circulacion para el transporte de personas i el acarreo de productos, la red de ferrocarriles fiscales presta servicios bastante satisfactorios. No todo anda bien ella; mucho podria hacerse para mejorarla, para atender al público con mayor cuidado i para hacer el acarreo de la carga con ménos retardo i tambien con ménos pérdidas por sustracciones, deterioros i extravíos. Mui léjos está de ser perfecto lo que tenemos; pero tampoco es del todo malo, i habria evidente injusticia en desconocer que la administracion es mas meritoria de aplausos que de reproches por lo que hace para mantener un tráfico normal en todas las líneas.

Por mi parte, declaro que me causa admiracion el buen servicio de trenes de pasajeros en las líneas por las cuales viajo constantemente. En los últimos cinco años he viajado dos o cuatro veces por semana por la línea de

la primera seccion, i no pasa de seis el número de veces que el tren ha llegado con retardo a la estacion de término. Esto revela buen servicio de explotacion en una línea de tráfico tan intenso. Corrobora lo que digo el hecho de que, habiéndose cambiado de improviso, hace pocos meses, el personal superior de las cuatro administraciones de la Red Central, el servicio haya continuado con toda regularidad, como si funcionase de un modo mecánico. Hai pues, buen régimen para atender al cumplimiento exacto de los itinerarios, i ello es un notable progreso sobre el órden de cosas establecidas ántes de 1907, época en que jamas llegaba un tren a la estacion de término a la hora exacta.

Me es grato decir estas palabras en elogio de la administracion de los ferrocarriles, por lo mismo que debo emplear otras palabras de severa censura para condenar el régimen financiero que nos presenta a la Empresa en lamentable estado de bancarrota. No encuentro, señor Presidente, en el lenguaje parlamentario un calificativo que espresese con fidelidad lo que pienso sobre el régimen económico de esta Empresa de Ferrocarriles del Estado, que gasta sin tasa ni medida, que destruye por abandono sus propios elementos de trabajo, que no tiene moderacion en sus consumos, que lleva su contabilidad de un modo incorrecto, i que parece dirigida con el deliberado propósito de producir cada año un déficit mayor que el precedente.

La Red Central de nuestro ferrocarriles tiene condiciones escepcionalmente favorables para trabajar con la certidumbre de obtener una fuerte ganancia sobre los capitales invertidos. Recorre un valle de los mas fértiles de la tierra, comunica poblaciones entre las cuales hai activísimo movimiento de productos i de personas, de tal manera que se ve escasa de material para un tráfico que va siempre en aumento. En cualquier otro pais esta Empresa seria el mas lucrativo de los negocios. Sin embargo, en nuestras manos no es negocio, sino un desastre. En vez de ganar siquiera el interes de esos capitales, trabaja a pura pérdida, necesita para cubrir sus gastos un auxilio fiscal de veinte por ciento sobre sus entradas brutas i, como si esto fuera poco, no castiga su material rodante gastado por el uso, ni atiende a la conservacion de la via para que ésta se mantenga como debe ser, en perfecto estado de servicio.

Cuando en una ciudad o en una nacion el número anual de muertos sube de treinta por mil sobre el número de habitantes, se presume con razon que su clima es insalubre o que

su sociedad no vive con arreglo a los preceptos de la higiene. Si la proporción de muertos sube de cincuenta por mil, ya puede presumirse que hai alguna epidemia o alguna enfermedad infecciosa de carácter endémico. Se conoce el caso de una nación en que el número de muertos suele ser mayor que el de nacidos en cada año. El hecho se explica por causas que no son conciliables con la moral cristiana.

Una regla análoga puede aplicarse a las empresas de ferrocarriles. Un ferrocarril construido en condiciones favorables para tener asegurado un tráfico comercial abundante i lucrativo, debe dar una utilidad líquida no inferior a treinta i cinco por ciento de sus entradas brutas, despues de cubrir todos los gastos i de atender ampliamente a la perfecta conservacion de la via i del material rodante. Cuando disminuye esa proporción entre la utilidad líquida i las entradas brutas, es lícito suponer que algo funciona mal en la empresa, que algun vicio ha echado raiz en su administracion. La cosa es mucho mas grave cuando los gastos consumen todas las entradas brutas i requieren ademas, de un modo permanente, diez, quince o veinte millones de pesos de auxilio anual. Entónces hai el derecho de pensar que esa empresa de ferrocarriles alimenta en sí misma un foco de podredumbre, i que es necesario estirparlo con rapidez i con energía si se tiene sinceramente el propósito de no tolerar abusos i no amparar indignidades.

Nó, señor Presidente; no es posible disimular que la administracion financiera de los ferrocarriles del Estado está sufriendo las consecuencias perniciosas de algunos jérmes corruptores, que poco a poco se han desarrollado en su complejo organismo. Tengo un alto concepto del Director Jeneral que hoi administra la Empresa. Reconozco en él cualidades de intelijencia i de carácter que le hacen acreedor a todo mi respeto. Pienso que sus predecesores en el cargo tambien han sido dignos de confianza. Pero estoi cierto de que el Director Jeneral es impotente para corregir vicios ocultos i antiguos que se propagan favorecidos al mismo tiempo por las facilidades que a la corrupcion ofrece un personal numerosísimo, disperso en mas de dos mil doscientos kilómetros de longitud, i por la impunidad que el desquiciamiento político en que vivimos asegura en estos casos a los que son diestros en maquinaciones electorales.

El mal ha tomado cuerpo merced al régimen de explotacion fiscal de los ferrocarriles. Seria engañarse voluntariamente el esperar que

esto pueda ser corregido solo con tener un hombre honrado i competente en la Direccion Jeneral i con darle buenos auxiliares en el personal mas inmediato a sus órdenes. El remedio no vendrá sino cuando la Direccion, junto con ser apta i correcta, tenga independencia plena para organizar la Empresa por método industrial i comercial, ajeno del todo a la vida política, i cuando esté interesada de un modo positivo en que la explotacion produzca ganancias líquidas.

Lo corriente es que se atribuya el fracaso financiero de nuestros ferrocarriles fiscales a las tarifas de fletes i se afirme que éstas son excesivamente bajas. Me parece, señor Presidente, que cuando se quiere tener unas tijeras en buen estado de servicio, se debe cuidar con igual esmero sus dos hojas. No es aceptable que se principie por declarar que son bajas las tarifas de los ferrocarriles, sin considerar que los gastos de la Empresa son talvez excesivos. Es cierto; las tarifas actuales no alcanzan a cubrir los gastos. Por eso hai déficit, por eso el Fisco pierde cada año tantos millones de pesos. Mas, esto no quiere decir que las tarifas sean bajas, puesto que, si los gastos de los ferrocarriles disminuyesen, podría haber ganancias, i entónces habria razon para decir que las tarifas son justas.

A mi juicio es peligroso i puede hacer mayores daños esta inclinacion a apartar los ojos de los gastos de los ferrocarriles para mirar exclusivamente las tarifas. Creo que ante todo merece estudio mui prolijo el modo cómo se gastan los cien millones de pesos que la Empresa pide para su presupuesto de 1914. Esto es cuestion de alta moralidad, de honradez gubernativa, que el honorable Ministro puede afrontar con la autoridad que tiene, mas que por sus funciones oficiales, por su prestigio de hombre recto e inflexible en el cumplimiento del deber.

Si los gastos son exajerados, deben moderarse; si hai abusos i fraudes en algunas dependencias administrativas de los ferrocarriles, deben reprimirse i castigarse con mano enérgica; si las tarifas en realidad son bajas i no cubren ni los gastos necesarios de administracion, deben subirse sin contemplacion alguna a intereses de personas o de gremios. Pero esto no es materia de simple opinion, de afirmativas o negativas hechas a la lijera, sino de estudios concienzudos, que hagan ver con transparencia la verdad.

Yo temo mucho que en el actual régimen administrativo de los ferrocarriles haya una corrupcion organizada en grande escala, especialmente en lo que se relaciona con el pago

de jornales, con los consumos de carbon i otros materiales, i con las obras nuevas ejecutadas por administracion.

Voi a detenerme en el primer punto, el de los jornales. Si álguien, en una faena industrial, agrícola o de otra especie, establece como regla hacer el pago semanal de jornales sin comprobar jamas la exactitud de las listas de operarios formadas por los mayordomos, fatalmente tiene que ser engañado i robado. En las listas figurarán operarios reales i operarios ficticios, i sucederá tambien que éstos sean mas numerosos que aquéllos. No necesito detenerme a demostrar a mis honorables colegas la exactitud de esta observacion. Pues bien, la Empresa de los ferrocarriles paga lista de operarios, dispersos en centenares de grupos en las estaciones, las maestranzas i las vias, por millones de pesos en cada año. En 1911 se pagaron jornales en la Red Central por valor de veintiocho millones quinientos veintinueve mil novecientos noventa i siete pesos, i empleados a contrata por seis millones ochocientos cincuenta i nueve mil doscientos noventa i seis pesos. No cito cifras de 1912 porque la Direccion Jeneral aun no ha publicado su Memoria de ese año. Tengo antecedentes para creer que estos pagos se hacen por listas, sin comprobar que los operarios sean reales. Mas que eso, he sido informado por uno de los miembros de la Comision investigadora que nombró no hace mucho la Cámara de Diputados, de que las listas pagadas de operarios de la maestranza de Santiago contenian semana tras semana exactamente el mismo número i los mismos nombres de obreros. Ese personal tenia el privilegio de no enfermarse jamas, de asistir íntegros todos los dias i a todas horas a las faenas, de percibir siempre idéntico jornal. Eran i talvez continúan siendo hombres artificiales, libres de dolencias i de vicios, no hombres de carne i hueso como todos. Esto, que sobrepasa los límites de lo creible, ha sucedido en Santiago, i no es temerario suponer que el caso se repita en el resto de la Red Central. Lo mas extraño es que el pago se haya hecho así por sistema, pues ello envuelve en la misma culpa a los que forman las listas, a los que las aceptan i a todos los que intervienen en la operacion. Nadie podria calcular ni aproximadamente lo que por este camino sale de Arcas Fiscales sin ser invertido en servicio de los ferrocarriles.

El señor **Aldunate** (Presidente).—A segunda hora podrá continuar Su Señoría con la palabra.

Se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Reorganizacion de los ferrocarriles

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

Puede seguir haciendo uso de la palabra el señor Senador por Santiago.

El señor **Valdes Vergara**.—Otro cauce abierto para el escape de esta corriente de fondos fiscales es el capítulo de las obras construidas por administracion. Tal como está constituida la Empresa de los ferrocarriles, nadie tiene interes en que los consumos se hagan i las obras se construyan con economía. Toda la accion superior de los administradores se reduce a que los trenes corran sin tropiezo i a que las obras necesarias sean construidas. El costo es lo secundario, pues el Fisco paga i no acarrea responsabilidad el que los gastos sean excesivos. Recordaré el caso de la doble via entre Valparaiso i Quilpué, con el puente de Las Cucharas i el túnel de Las Palmas. Se ha trabajado en esas obras durante muchos años i nadie sabe cuánto han costado. No seria pequeña sorpresa la que tendria el pais si fuera posible determinar con exactitud lo que el Fisco ha pagado i compararlo con una tasacion del costo real hecha por peritos honrados.

En las compras i consumo de carbon, de lubricantes, de durmientes i otros materiales habria tambien mucho campo de estudio. En eso, como en los jornales i las obras nuevas, domina el mismo principio de que el Fisco paga i de que la Empresa de los ferrocarriles puede desatender todo lo que se relaciona con la cuestion de recursos, para cuidar solo de que no se paralice el movimiento normal de los trenes; la parte financiera, que es esencial en toda administracion de ferrocarriles, no afecta en lo mas mínimo en Chile a los jefes de la Empresa fiscal, i eso basta para que ésta haya llegado a la situacion presente, en la que trabaja con pérdida anual de muchos millones.

La pérdida no es conocida con exactitud, porque la contabilidad de la Empresa adolece de defectos semejantes a los de la contabilidad fiscal. Los balances nunca castigan el material deteriorado. No se carga a la cuenta de G nancias i Pérdidas partida alguna por ese capítulo. Los gastos de conservacion de la via son reducidos a lo mas urgente, a lo que no admite espera; i se hace este abandono por-

que otros gastos desmedidos se llevan el total de las entradas.

Por consiguiente, de año en año va acumulándose en deterioros de la vía i del material rodante una pérdida de muchos millones, que debe agregarse al exceso de gastos sobre las entradas.

Esta pérdida oculta, que deliberadamente se disimula en las cuentas de cada año, es saldada con el auxilio fiscal, i entónces la Empresa anota en sus libros la operacion mas singular que uno puede imaginarse: recibe el dinero del Fisco para saldar su déficit, es decir, para perderlo, i abona ese dinero a la cuenta de capital. Se produce así el raro fenómeno de que las pérdidas de cada año son capitalizadas como si fuesen riqueza adquirida. Cuanto mas pierda la Empresa, tanto mas sube su capital. Este capital en el balance de 31 de diciembre de 1911 era de quinientos quince millones cuatrocientos cincuenta i tres mil trescientos cincuenta i un pesos. En el balance de 1912, que se me ha comunicado privadamente, subió a quinientos cuarenta i seis millones seiscientos noventa i dos mil seiscientos cuarenta i tres pesos. A este paso pronto el capital será de ochocientos millones de pesos i estará representado, la mitad por valores existentes i la otra mitad por valores que se perdieron. Este modo de hacer balances seria ridículo si no se tratase de una Empresa fiscal que compromete el crédito del Gobierno de la República.

Me he ocupado de examinar la Memoria del Director Jeneral i la Memoria del servicio de fondos correspondientes al año 1911, pues hasta la fecha no están impresos los mismos documentos del año 1912. A cada paso encuentro contradicciones entre los informes que sobre el servicio dan los empleados superiores.

No quiero fatigar al Senado con detalles numéricos que serian demasiado estensos. Observaré solo que en la Memoria del Director, entre las páginas 25 i 103, hai una diferencia de mas de cien mil toneladas i de un millon setecientos veintiocho mil pesos oro en el carbon consumido en el año 1911. Observaré tambien que entre las páginas 25 i 26 de la Memoria del Director i el cuadro número 71 de la Memoria del servicio de fondos, hai una diferencia de tres millones seiscientos cincuenta i tres mil trescientos veinticuatro pesos en los jornales pagados en la Red Central durante el año 1911.

Estas irregularidades manifiestan falta de método en la contabilidad, ausencia de interes por el buen orden financiero, descuido grave

en los trabajos mas delicados de la oficina, indiferencia por el buen o mal empleo de los dineros que maneja la Empresa. El mal ejemplo viene de arriba. El desorden reinante en la Direccion de Contabilidad Fiscal, ese desorden defendido como un fuero propio de los contadores de la Nacion, forma escuelas en otras eependencias fiscales, i francamente yo no me atrevo a censurar con toda enerjía las malas cuentas de la Empresa de los ferrocarriles, cuando veo que las malas cuentas del Estado no alarman a los administradores de la Hacienda Pública.

El honorable Ministro trae al debate del Senado un proyecto de lei que reorganiza los ferrocarriles i que ha sido favorablemente informado por la Comision respectiva. El proyecto tuvo su oríjen en la Cámara de Diputados, que lo despachó despues de larga discusion en forma algo diversa de la que ahora tiene. En sesiones anteriores los honorables Senadores de Curicó i de Cautin han espuesto, con acopio de fundadas observaciones, que se trata en realidad de restablecer, con pocas variantes, la lei de 1884, i que, por tanto, no puede esperarse de la lei en proyecto un remedio eficaz contra el desastre financiero de los ferrocarriles, ya que éstos conservarán el carácter de Empresa fiscal administrada bajo la tutela del Estado i sujeta siempre a las influencias malsanas de una política que no es capaz de constituir Gobierno estable i fuerte para mantener con firmeza el orden administrativo.

Participo en todo de las ideas espresadas por mis dos honorable colegas, i temo, como ellos, que el proyecto de lei en debate no produzca otro resultado que el de prolongar algunos años mas el desastroso réjimen financiero existente en los ferrocarriles fiscales. Yo no veo otro remedio para el mal que el de constituir los ferrocarriles en una entidad autónoma, provista de recursos propios, obligada a hacer sus gastos i conservar sus bienes i renovarlos con las entradas ordinarias del tráfico, independiente en todo para organizar su réjimen administrativo i su oríjen económico en forma que corresponda a los fines industriales i comerciales para los cuales las líneas han sido construidas.

Es oportuno a este propósito comparar la situacion administrativa i económica en que hoy están la Empresa de los ferrocarriles fiscales de Chile i la Compañía del Ferrocarril de Antofagasta, cuya explotacion es dirigida por un administrador en nombre de los accionistas que residen en Lóndres.

En nuestros ferrocarriles fiscales imperan el déficit, la desatencion de la vía, el mal estado

i la escasez del material rodante, la oscuridad i el retardo de las cuentas. En el ferrocarril de Antofagasta hai ganancia cada año mayor, una via en perfecto estado de conservacion, un material rodante que parece siempre recién salido de las fábricas constructoras, una contabilidad clara, llevada al dia i presentada oportunamente a los accionistas. Tengo desde hace varios meses la Memoria i balance del ferrocarril de Antofagasta correspondiente al 31 de diciembre de 1912, i todavía no puedo conseguir los mismos documentos de la Empresa de los ferrocarriles del Estado.

El oríjen de tanta diferencia entre la situacion i los procedimientos de las dos empresas está en que la una es administrativa con métodos comerciales i la otra lo es con métodos fiscales, como si no fuese otra cosa que un rodaje de la administracion política de la Republica.

No pretendo tener una medida justa para apreciar los actos i las consecuencias de la administracion de las dos empresas. No intento ni entrar en ese terreno lleno de dificultades que me harian caer en graves errores. Pero el exámen de los balances—el de 1912 de Antofagasta i el de 1911 de nuestra Empresa fiscal—ofrece algunas enseñanzas útiles al tratarse de la lei que estamos discutiendo.

La Memoria del ferrocarril de Antofagasta explica los actos administrativos del año i presenta un balance de ganancias i pérdidas, acompañado de cuadros especiales, con el detalle de cada una de las cuentas de gastos.

Estos ascienden a novecientos cuarenta i cinco mil cuatrocientos ochenta i nueve libras esterlinas, como sigue:

Administracion . . .	£ 101,893.	3.1 %	10.76
Via i edificios . . .	218,387.	27	23.10
Locomotoras i carros	166,809.	15.1	17.65
Traccion	261,240.	11.8	27.63
Esplotacion	112,575.	12.2	11.9
Muelle	84,583.	12.5	8.96

Los gastos de la Red Central de los ferrocarriles del Estado en 1911 ascendieron a sesenta i tres millones seiscientos setenta i tres mil doscientos setenta i siete pesos, como sigue:

Administracion . . .	\$ 1.836,727.	17 %	2.88
Via i edificios . . .	9.671,656.	94	15.2
Locomotoras i carros	16.123,534.	20	25.32
Traccion	19.800,047.	26	21.10
Esplotacion	16.241,311.	81	25.5

Esta comparacion entre los gastos proporcionales de cada servicio se hace mas demostrativa con el siguiente detalle:

ANTOFAGASTA

Gastos jenerales	£ 115,942	% 12
Sueldos	161,534	17.10
Jornales	235,507	25.30
Materiales	251,037	26.50
Carbon	144,945	15.30
Agua	36,524	3.80

£ 945,489 % 1000

RED CENTRAL DE CHILE

Gastos jenerales	\$ 2.885,044	% 4.50
Sueldos	6.992,090	11
Jornales	28.517,006	44.80
Materiales	8.466,601	13.3
Carbon	16.802,536	26.4

\$ 63.673,277 % 100

A primera vista la comparacion entre los gastos de las dos empresas parece no dar luz. Hasta la diferencia de monedas se presenta como un obstáculo para reducir resultados prácticos i esperiencia segura. Pero el exámen detenido de las cifras pone pronto en evidencia el hecho mui significativo de que las dos empresas obedecen en su jestion administrativa a reglas diferentes, a propósitos casi contradictorios.

La empresa del ferrocarril de Antofagasta cuida, el primer término, de tener una administracion sólida, independiente, largamente remunerada, con positivo interes personal en que todo se haga a la perfeccion i en que las ganancias anuales no cesen de aumentar.

En segundo término esa empresa atiende con esmero a la conservacion de la via, gasta en ello cuanto es preciso para que no haya el menor desgaste, i de este modo consigue que al fin de cada año la obra parezca recién construida. El dinero empleado con presteza i con acierto en esos trabajos mantiene la via en condiciones de ser esplotada casi sin riesgos de accidentes i se traduce en grandes economías, porque disminuye otros gastos i evita las pérdidas enormes que la destruccion del material rodante ocasiona en las líneas férreas cuya conservacion no es atendida con tanto esmero.

Estos dos puntos fundamentales de una buena administracion ferroviaria son justa-

mente los mas abandonados en nuestro régimen fiscal.

El Director Jeneral de los ferrocarriles del Estado en Chile i los empleados superiores que trabajan a sus órdenes carecen de independencia para proceder como lo exijia siempre el buen servicio i no tienen interes alguno directo en los resultados comerciales de la Empresa, ni responsabilidad la mas mínima en las pérdidas que resulten de cada balance. Son simples empleados fiscales con rentas fijas, con rentas escasas diré tambien, i no seria razonable pretender que ellos hagan labor análoga a la que realizan con libertad de accion i por su propio interes los buenos administradores de ferrocarriles particulares. De esta inferioridad de nuestra administracion fiscal resultan el descuido de la vía, en cuya conservacion se gasta mucho ménos de lo necesario i un desembolso crecido en reparaciones i reemplazos de material rodante que sufre desperfectos considerables por aquella causa.

Revelan tambien estas comparaciones el hecho de ser mui subida la cuota que en la Red Central de Chile corresponde a pago de jornales.

Acaso esto sea un indicio revelador de que tiene fundamento serio la sospecha, ya insinuada, de que la Empresa paga una fuerte proporcion de jornales no ganados, por la mala práctica de atender solo a las listas de operarios, sin comprobar en cada casos que éstos tengan existencia real i que hagan trabajo efectivo.

La nueva lei en proyecto para reorganizar los ferrocarriles del Estado atiende mas a la forma que al fondo de la administracion. Modifica el sistema actual del Director sin Consejo Administrativo i parece inspirado por el propósito de dar a la Empresa independencia de los elementos políticos. Pero no hai nada en ella para fundar sobre cimiento firme una administracion autónoma, que tenga, a la vez, libertad de proceder como lo exigen los intereses comerciales de la Empresa, i responsabilidad positiva por los resultados financieros, si éstos son adversos por sus errores o por su descuido.

Entré tanto, éste es el eje de la cuestion. Comprendo que no se ponga ni en discusion la idea de vender los ferrocarriles. Comprendo tambien que no quiera oír hablar de su arrendamiento, porque esto no deja de envolver peligros de importancia.

Pero, ¿acaso es imposible constituir la Empresa como entidad distinta del Estado i con

el fin de hacer un buen servicio que cubra los gastos i sirva en parte los intereses del capital invertido en construir los ferrocarriles?

Hai un ejemplo que merece ser estudiado por nuestros gobernantes. Me refiero al ejemplo de Suiza, que ha constituido los ferrocarriles federales en una empresa comercial del todo independiente, dejando a cargo de ella el servicio de intereses i amortizacion de los bonos emitidos para comprarlos, junto con la obligacion de construir las nuevas líneas que sean necesarias. Mis honorables colegas, los Senadores de Curicó i de Cautin han dicho que, segun sus noticias, los ferrocarriles suizos han caido en el mismo desastre que los nuestros, despues que el Gobierno federal adquirió la propiedad de ellos. Tengo a la vista el balance jeneral i la cuenta de ganancias i pérdidas de esos ferrocarriles, correspondiente a 31 de diciembre de 1912. Estos documentos demuestran que son perfectamente administrados, que su explotacion deja una utilidad líquida de treinta i tres por ciento sobre las entradas brutas i que con dicha utilidad se hace el servicio del capital, representado por mil cuatrocientos setenta i cuatro millones trescientos ochenta i cuatro mil novecientos francos en empréstitos del tres i medio por ciento i del cuatro por ciento. Despues de pagado este servicio, queda un saldo neto de trece millones setecientos ochenta mil ochocientos siete francos que no pasa a rentas jenerales de la Confederacion, sino que permanecen caja de la misma Empresa para su futuro desarrollo.

No me ha sido posible obtener el texto de la lei suiza que ha creado esta entidad independiente para la administracion de los ferrocarriles federales. Si la lei que está en debate no fuera tan urgente, justificado estaria pedir su aplazamiento por un mes o mes i medio, para dar tiempo a que el Senado conozca aquella lejislacion especial. Siendo imposible este retardo, me atrevo a tomar la iniciativa de proponer un contra-proyecto con el propósito de hacer la reforma absoluta de la Red Central de los ferrocarriles i de convertirla en una administracion comercial independiente, entregando por contrato su explotacion a una Sociedad anónima, de la cual será accionista principal el Estado.

Se busca con este proyecto la autonomía comercial e industrial de los ferrocarriles, sin que dejen éstos de ser propiedad del Estado, mediante una asociacion del Fisco con capitales privados que traigan a la administracion de la Empresa la iniciativa i el celo que cada cual pone en defensa de sus intereses cuando

de su propio esfuerzo depende la magnitud de los resultados que pueda alcanzar.

El desastre financiero de los Ferrocarriles del Estado es un hecho que sale de lo comun, que tiene caracteres excepcionales, i no puede ser corregido sino con actos i procedimientos de excepcion. Se dirá que esta idea de constituir una Sociedad anónima entre el Fisco i capitalistas privados, para contratar con ella la administracion de los ferrocarriles, no se armoniza con los principios fundamentales de nuestro Derecho Público. Lo reconozco, esto es exacto; pero, si alguna vez se justifica el empleo de medidas extraordinarias para corregir grandes males i prevenir grandes peligros, difícilmente se presentará un caso mas grave i mas urgente que el de poner orden en la vergonzosa ruina financiera de los ferrocarriles fiscales.

Ruego, pues, al honorable Presidente, que se digne dar cuenta del proyecto de lei que envio a la Mesa.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se va a dar lectura al contra-proyecto que propone el honorable Senador.

El señor **Secretario**.—Dice así:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Se autoriza al Presidente de la República:

1.º Para contratar un empréstito externo con cinco por ciento de interes i uno por ciento de amortizacion, hasta por la cantidad de cuatro millones de libras esterlinas e invertir su producto en la compra de material rodante i la construccion de obras nuevas en la Red Central de los Ferrocarriles del Estado.

2.º Para contratar la administracion de la Red Central de los Ferrocarriles del Estado con una Sociedad anónima que se organice en Chile para ese objeto i tenga un capital efectivo de un millon de libras esterlinas a lo ménos.

3.º Para suscribir hasta la mitad del capital efectivo de la Sociedad anónima a que se refiere el número anterior.

Art. 2.º El contrato de administracion estipulará las siguientes condiciones:

1.ª El Estado pagará a la Sociedad, por sus servicios en 1914, la diferencia entre las entradas i los gastos de la Red Central, segun el presupuesto ya formado para ese año. El pago se hará por duodécimas partes al fin de cada mes. En los años siguientes la Sociedad tendrá garantía del Estado para dar a sus accionistas un dividendo de ocho por ciento.

2.ª Será de cargo de la Sociedad el servicio del empréstito externo que el Presidente de la República contrate en virtud de la autorizacion conferida por el artículo 1.º de la presente lei.

Será de carho tambien de la Sociedad el servicio de las obligaciones impuestas a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado por el artículo 2.º de la lei número 1,498, de fecha 1.º de febrero de 1911.

3.ª El veinticinco por ciento de la utilidad de cada balance será distribuido como sigue con cargos a la cuenta de ganancias i pérdidas:

Dos quintas partes se dará como participacion en los beneficios, a los directores de la Sociedad i a los empleados superiores de los ferrocarriles en la forma que determinen los estatutos.

Dos quintas partes se abonarán a un fondo pecial para atender a los gastos extraordinarios de conservacion i renovacion del material.

Una quinta parte se abonará a la Caja de Ahorro de los ferrocarriles en favor de los operarios i de los empleados que no tengan participacion en los beneficios.

4.ª Si el saldo declarado al Haber de la cuenta de Ganancias i Pérdidas de la sociedad fuese superior al quince por ciento de su capital efectivo, la mitad del exceso corresponderá al Estado i será entregada al Director del Tesoro. Esta participacion del Estado será de tres cuartos del exceso sobre quince por ciento, si el saldo de Ganancias i Pérdidas fuere superior al veinticinco por ciento del capital.

5.ª Las tarifas de pasajes, equipajes i carga serán sometidas cada dos años a la aprobacion del Presidente de la República. En todo lo demas, la sociedad procederá libremente dentro de las disposiciones establecidas en la lei jeneral de ferrocarriles i por sus propios estatutos.

6.ª Las tarifas i los sueldos, gratificaciones i jornales serán fijados en oro i se cobrarán i pagarán en metálico o en moneda corriente con el recargo que corresponda segun el premio del oro fijado por el Gobierno para el cobro de los derechos de internacion.

7.ª Tendrán pasaje libre por los ferrocarriles las personas que actualmente gozan de esta franquicia por mandato de la lei.

8.ª La sociedad pasará mensualmente al Ministerio de Ferrocarriles la cuenta jeneral de pasajes, fletes i servicios de cualquier clase que tengan oríjen en órdenes escritas dadas por los Departamentos de Estado en virtud de

la lei, i recibirá el pago dentro del plazo de treinta dias.

9.ª El plazo del contrato de administracion no excederá de veinticinco años.

Art. 3.º Las acciones suscritas por el Estado serán representadas en el Consejo Directivo de la Sociedad por tres directores de nombramiento del Presidente de la República, con acuerdo del Consejo de Estado. Las demas acciones serán representadas por cuatro directores elejidos por los propietarios de ellas en asamblea jeneral de accionistas.

Art. 4.º El Presidente de la República pedirá el acuerdo del Consejo de Estado para dar su aprobacion a los estatutos de la Sociedad.

Art. 5.º Se deroga al número 8 del artículo 2.º de la lei número 2,498, fecha 1.º de febrero de 1911.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Como quedan solo pocos minutos para el término de la sesion, me permitirá la Cámara que me refiera, aunque en términos mui jenerales a las interesantes observaciones que ha hecho el honorable Senador por Santiago, señor Valdes Vergara.

Debo comenzar por dar al honorable Senador, como tambien a los demas señores Senadores que han hecho uso de la palabra, mis agradecimientos por los conceptos benévolos que han espresado para el Ministro de Industria i Obras Públicas.

El honorable Senador por Santiago decia al comenzar sus observaciones que nuestra red ferroviaria tiene condiciones verdaderamente ventajosas para obtener una gran utilidad. En realidad no puede desconocerse que efectivamente tiene alguna de esas condiciones ventajosas, como que hai secciones de la línea en que el servicio está verdaderamente congestionado, como sucede entre Valparaiso i Santiago; pero tambien es preciso reconocer que tiene la red otras condiciones absolutamente desfavorables, como es la de que casi toda la carga pesada, como la madera i los animales que abastecen a las grandes ciudades, vienen del sur hácia el norte, i en cambio como es mui fácil comprobarlo, el equipo tiene que volver vacío hácia el sur, recorriendo así setecientos kilómetros o mas sin utilidad alguna para la Empresa.

Esto se debe al espíritu que ha orientado la construccion de nuestros ferrocarriles. Como decia en sesion pasada, con criterio político i verdaderamente previsor, la construccion de nuestros ferrocarriles ha ido siempre marchando hácia el norte i hácia el sur, sin preocuparse jamas de construir ramales hácia la

costa. Esta circunstancia obliga a las provincias del sur a traer sus productos a los principales centros de consumo por medio de los ferrocarriles, de manera que la madera, por ejemplo, tiene que recorrer setecientos kilómetros de vía férrea para ser embarcada en Valparaiso i continuar al norte. En este sentido la condicion de nuestros ferrocarriles, léjos de ser favorable es absolutamente desfavorable.

La mayor parte de las deficiencias o defectos anotados por el honorable Senador son exactos. En materia de jornales se cometen en la Empresa abusos increíbles, pero ello se debe a la absoluta falta de medios para establecer un control intelijente para el trabajo. Las maestranzas son campos abiertos, verdaderos hacinamientos de máquinas anticuadas, i los operarios trabajan en medio del humo i de la oscuridad mas completa. En la Mestranza de Valparaiso, por ejemplo, los operarios no se ven ni las manos a las cinco de la tarde. En estas condiciones es imposible establecer una vijilancia efectiva del trabajo de cada cual.

Debo declarar que me han producido una agradable impresion los datos que ha dado el honorable Senador, respecto del ferrocarril de Antofagasta. Esos datos vienen a matar el prejuicio, tan arraigado entre nosotros, de que la Administracion de los ferrocarriles gasta en empleados sumas excesivas, que allí se ha desarrollado la empleomanía en forma alarmante. Los datos que ha dado Su Señoría están demostrando que, léjos de gastar en sueldos sumas excesivas, nuestra Empresa gasta ménos, mucho ménos que la jeneralidad de los ferrocarriles del mundo.

Un gráfico que tengo a la mano demuestra que los rubros que aumentan enormemente los gastos de nuestros ferrocarriles son el carbon i los jornales. Todos sabemos que, debido a las huelgas de operarios que se han producido, ha habido necesidad de aumentar considerablemente los jornales; pero yo estoi seguro de que aun conservando los altos jornales i disminuyendo el número de operarios mediante el empleo de maquinarias modernas i adecuadas, se podria rebajar el porcentaje de gastos de jornales en una cifra considerable.

No digo yo que no haya deficiencias que corregir en la administracion de los ferrocarriles, pero tengo absoluta confianza en el nuevo personal directivo i administrativo, porque veo que dia a dia está corrijiendo defectos, disminuyendo el número de operarios, a pesar de lo cual no disminuye el trabajo de

las maestranzas, tomando medidas, en fin, tendientes al mejoramiento del servicio.

Por eso digo que los rubros que ha señalado el honorable Senador como causantes de las pérdidas de la Empresa, pueden rebajarse considerablemente si se proporcionan a ésta los elementos que necesita, las instalaciones indispensables, si se permite a la nueva administración continuar en la labor en que con tan laudable celo se encuentra empeñada.

Otras de las causas que contribuye a producir el mismo efecto, es la que a hecho presente también el honorable Senador, la relativa al gasto de carbon. Sin duda alguna éste es un punto importantísimo, pero me parece que en esta materia no se puede hacer con justicia una comparación de nuestra Empresa con la del ferrocarril de Antofagasta. La gran mayoría, casi la totalidad de la carga que transporta ese ferrocarril va de bajada, así es que puede decirse que se transporta por escurrimiento. La zona salitrera está a mil quinientos o dos mil metros de altura i el territorio boliviano a mayor altura aun, de manera que el transporte de la carga hasta Antofagasta ocasiona mui poco gasto de carbon. Ese es el motivo por qué ese ferrocarril gasta por este capítulo mucho menos que los ferrocarriles del Estado.

Hace algunos dias yo preguntaba al Director del ferrocarril de Antofagasta, cuál era la vida económica de una locomotora, i me contestó que a lo mas duraban veinte años. Me agregó que cuando una locomotora tenia mas de veinte años se reemplazaba, porque de otra manera su conservacion se hace mui dispendiosa. Ya he manifestado al Honorable Senado, que nosotros tenemos en servicio mas de doscientas locomotoras, que han trabajado mas de veinte años, i aun hai algunas que tienen cerca de cincuenta años de uso.

Agréguese a eso que todas las locomotoras de nuestros ferrocarriles recorren un kilometraje mui superior al que recorren en cualquier otro ferrocarril.

Como no quiero fatigar al Honorable Senado, continuaré en la sesion próxima.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

Por la primera hora,
RAFAEL EGAÑA.

Por la segunda hora,
ANTONIO ORREGO BARROS.