

## Sesion 12.<sup>a</sup> ordinaria en 23 de Junio de 1913

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES BALMACEDA I PUGA BORNE

### SUMARIO

Se aprueba el acta de la sesion anterior.— Cuenta.—El señor Rivera don Miguel solicita diversos datos del señor Ministro de Hacienda.—Se aprueban dos proyectos sobre concesion de permisos para conservar la posesion de bienes raices a la Sociedad de Socorros Mutuos Igualdad i Trabajo de Santiago i a la Sociedad de Socorros Mutuos de Talca.—El señor Bunster hace observaciones en defensa de la conducta funcionaria del Intendente de Bio Bio.—En el mismo sentido se espresa el señor Rios Ruiz.—El mismo señor Bunster hace presente el mal estado de los caminos de la provincia de Bio-Bio.—El señor Arellano hace observaciones sobre arrendamiento de un local para la Escuela Profesional de Niñas de Talca i pide los antecedentes de este asunto.—El mismo señor Diputado solicita copia de todos los contratos sobre provision de carbon para los Ferrocarriles del Estado desde el 1.<sup>o</sup> de enero del año en curso.—El mismo señor Diputado pide al señor Ministro de Hacienda que ajite en el Senado el despacho del proyecto sobre mejoramiento del puerto de Constitucion.—El señor Rios Ruiz hace observaciones sobre el desarrollo que toma en el pais la epidemia de viruela.—El mismo señor Diputado hace observaciones sobre la situacion legal en que se encuentra la concesion para la construccion del ferrocarril por Antuco.—El señor Bañados pone en conocimiento de la Cámara un telegrama de Punta Arenas sobre la conducta funcionaria del jefe del Resguardo de la Aduana de ese puerto.—El mismo señor Diputado hace observaciones sobre la conducta funcionaria del prefecto de policía de Talca-

huano.—El señor Vicuña don Augusto manifiesta la necesidad de introducir algunas reformas en el Reglamento de la Cámara i pide al señor Presidente que anuncie para alguna de las sesiones próximas el proyecto que tiene por objeto establecer que no tendrán primera hora las sesiones especiales i extraordinarias.—Sobre el mismo asunto usa de la palabra el señor Robles.—El señor Ministro de Obras Públicas contesta las observaciones hechas en sesiones anteriores sobre el ferrocarril de Santiago a Valparaiso, sobre la construccion de un puente en el rio Maipo i sobre la construccion de otro puente en Rio Bueno.—El señor Anguita pide al señor Ministro de Justicia la creacion de una oficina del Registro Civil en el pueblo de Freire.—El señor Vicuña don Ismael pide al señor Ministro de Obras Públicas que ordene reparar el camino público de Las Choicas.—El señor Rodríguez don Luis Martiniano pide al señor Ministro de Obras Públicas una nómina de la distribucion de los fondos para caminos en las diversas provincias de la República.—Contesta el señor Ministro de Obras Públicas i, sobre el mismo asunto referente a reparaciones de caminos usan de la palabra varios señores Diputados.—Se pone en discusion jeneral el proyecto sobre reorganizacion de los Ferrocarriles del Estado i queda pendiente el debate.

### DOCUMENTOS

Oficio del señor Ministro de Justicia sobre los antecedentes solicitados relativos a la separacion i reposicion del director de la Penitenciaría de Talca.

Informe de la Comision de Hacienda sobre el proyecto que aumenta los derechos de internacion de las maderas estranjerias.

Informe de la Comision de Gobierno sobre un proyecto referente al establecimiento de Juntas de Alcaldes en las comunas de Curacautin i Galvarino.

Informe de la Comision de Gobierno sobre un proyecto que segrega una subdelegacion del departamento de Castro i la anexa al de Quinchao.

Informe de la Comision de Gobierno sobre solicitudes particulares.

Mocion de la Comision de Policía Interior sobre inversion de diversas sumas en el pago de trabajos efectuados en la Cámara de Diputados.

Mocion del señor Rivera don Miguel para pagar el valor de unos terrenos en Traiguén.

*Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:*

«Sesion 11.<sup>a</sup> ordinaria en 21 de junio de 1913.—Presidencia de los señores Balmaceda i García de la Huerta.—Se abrió a las 3 hs. 44 mts. P. M., i asistieron los señores:

Alamos, Ruperto	Molina, Joaquin
Alessandri, Arturo	Molina, Luis Adan
Anguita, Héctor	Oyarzún, Enrique
Bañados, Guillermo	Pozo, Samuel
Barbosa, Enrique	Puga Borne, Julio
Bermúdez, Enrique	Quezada, Armando
Boza Lillo, Agustin	Ramírez, Pablo
Campillo, Luis E.	Rivas V., Manuel
Canto del, Rafael	Rivera, Luis Alfredo
Cárdenas, Nolasco	Rivera, Miguel
Claro L., Samuel	Robles, Víctor V.
Correa B., Agustin	Rodríguez, Luis M.
Costa J., Enrique	Rossetot, Alejandro
Cox Méndez, Ricardo	Ruiz V., Eduardo
Espinosa J., Manuel	Saavedra, Cornelio
Förster, Guillermo	Silva S., Jorje
Fóster R., Manuel	Silva, Matías
García, Ignacio	Silva C., Romualdo
Guzman M., Roberto	Toro Lorca, Santiago
Huneus, Francisco	Urrejola, Rafael
Ibáñez, Maximiliano	Urzúa R., Arturo
Insunza, Abdon	Urzúa, J. Oscar
Izquierdo, Luis	Valencia, Absalon
Larrain Claro, Carlos	Veas, Bonifacio
Larrain, José Maneuel	Vicuña S., Augusto
Lorca P., Rafael	Vicuña C., Luis
Matta, Felipe S.	Vidal, Francisco A.
Matte, Jorje	Zañartu P., Héctor
Mena, Mauricío	i el pro-Secretario.

Se leyó i fué aprobada el acta de la última sesion celebrada el dia anterior.

Se dió cuenta

1.º De dos informes de la Comision de

Lejislacion i Justicia, acerca de las solicitudes de la Sociedad de Socorros Mutuos Igualdad i Trabajo, de la ciudad de Santiago; i Sociedad de Artesanos de Socorros Mutuos de Talca, en que piden permiso para conservar la posesion de algunos bienes raices que poseen.

Quedaron en tabla.

2.º De una mocion suscrita por los señores Espinosa Jara i Barbosa, en que formulan un proyecto de lei por el cual se conceda a la viuda del profesor don Orlando Cristini, doña Teresa Coverti de Cristini i a sus hijos Alba, Elena i Delia Cristini Coverti, una pension mensual de ochenta i tres pesos treinta i tres centavos durante el término de diez años.

Se mandó a Comision de Guerra i Marina.

3.º De dos solicitudes particulares:

La primera de doña Clara Rosa Bastidas, viuda del sarjento-mayor graduado del Ejército don Florencio Almarza Rivera en que pide se le conceda la correspondiente pension de montepío militar.

La segunda de don Benjamin Fontecilla, sarjento-mayor retirado de Ejército, en que pide abono de servicios para los efectos de su retiro.

Se mandaron a Comision de Guerra i Marina.

Entrando a ocuparse de los asuntos de la tabla de fácil despacho, anunciados en la sesion anterior, se puso en discusion jeneral el proyecto que amplía el plazo de arrendamiento de la Isla Grande de Wellington.

Usaron de la palabra los señores Bañados i Espinosa Jara, quien hizo indicacion para que se retirara el proyecto de esta tabla.

Así se acordó.

Se puso, en seguida, en discusion jeneral i particular a la vez, el proyecto que concede suplemento a diversos ítem del presupuesto del Ministerio del Interior.

Usaron de la palabra los señores Rodríguez don Luis Martiniano, Rivas Vicuña (Ministro del Interior), Anguita, Bañados, Fóster, Urzúa don Oscar i Correa Bravo.

Cerrado el debate, se puso en votacion el proyecto i fué aprobado por asentimiento unánime.

El proyecto aprobado dice así:

«Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para invertir las siguientes cantidades en cubrir el mayor gasto que ha ocasionado en 1912 el mantenimiento de los servicios del Ministerio del Interior, que se espresan a continuacion:

Cuatro mil pesos en costear la publicacion

dei *Boletín de Sesiones del Senado* i las demas publicaciones de esta misma Cámara, en conformidad al contrato vijente i acuerdos que adopte la Comision de Policía Interior.

Doce mil pesos en costear la publicacion del *Boletín de Sesiones de la Cámara de Diputados* i las demas impresiones de esta misma Cámara, debiendo hacerse los respectivos contratos por la Comision de Policía Interior.

Catorce mil pesos en arriendo de las casas en que funcionan las oficinas de las intendencias i gobernaciones i mayores cánones, i para gastos de traslacion de estas oficinas a nuevos locales.

Un mil ciento cincuenta i tres pesos treinta centavos en gastos de trasporte de empleados de las intendencias i gobernaciones.

Seis mil cuatrocientos cincuenta i un pesos seis centavos en el alumbrado i agua potable de las oficinas de las intendencias i gobernaciones;

Once mil novecientos treinta i cuatro pesos cincuenta i dos centavos en pago de suplentes de intendentes i gobernadores.

Sesenta i cinco mil pesos en gastos jenerales de las policías.

Cuarenta i un mil pesos en arriendo de cuarteles.

Doscientos veintitres mil pesos en el vestuario i equipo para cuatro mil hombres de infantería i tres mil cuatrocientos de caballería, que deberán adquirirse en licitacion pública.

Cincuenta mil pesos en forraje para tres mil quinientos caballos.

Treinta mil pesos en pasajes, fletes, viáticos i embalajes.

Trescientos treinta i ocho mil novecientos veintiseis pesos dieciocho centavos en el sostenimiento del cuerpo de Carabineros.

Veintiocho mil pesos en proveer a las oficinas de correos de artículos de escritorio i de útiles para el empaquetado de la correspondencia.

Cincuenta i cinco mil pesos en la provision de valijas i candados.

Cinco mil pesos en el pago de los empleados suplentes por licencia, suspensiones u otras causas.

Diecisiete mil pesos en arrendamiento de locales destinados a oficinas de correos.

Dos mil pesos en imprevistos.

Veintiocho mil pesos en baterías eléctricas, aparatos telegráficos i demas materiales.

Ocho mil pesos en pago de empleados suplentes.

Doce mil pesos en pago de trasportes i fletes.

Siete mil pesos en pago de imprevistos.

Tres mil pesos en el alumbrado del Ministerio del Interior i oficinas de su dependencia.

Quinientos pesos en telegramas i publicaciones de avisos.

Cuarenta mil pesos en la impresion del *Diario Oficial*, memoria, Anuario i Guia del Ministerio del Interior i otras impresiones consultadas en el contrato respectivo».

Entrando a los incidentes de primera hora, el señor Veas solicitó que se dirijiera oficio al señor Ministro de Ferrocarriles pidiéndole que se sirva remitir a la Cámara los antecedentes relativos a la separacion del Encargado de las carboneras de Curicó, don Ismael Mogollones.

El señor Urrejola llamó la atencion del señor Ministro de Industria i Obras Públicas hácia la necesidad de que el Gobierno adopte una resolucion acerca del problema relacionado con la línea férrea de Santiago a Valparaiso, a fin de dar mayores facilidades al comercio para la conduccion de mercaderías al puerto de este último nombre.

Usaron, ademas, de la palabra sobre el particular los señores Espinosa Jara i Rivas Vicuña (Ministro del Interior) i que manifestó que transmitiría al señor Ministro de Ferrocarriles los deseos del señor Diputado.

El señor Silva don Matías formuló diversas observaciones respecto de la administracion de justicia dentro de la jurisdiccion que abarca la Corte de Apelaciones de Talca.

Terminó pidiendo al señor Ministro de Justicia que se sirva recabar en el Consejo de Estado la formacion de terna para proveer las dos plazas vacantes existentes en esa Corte.

Contestó el señor Alessandri (Ministro de Hacienda) i usó, ademas, de la palabra el señor Pozo.

El señor Baños hizo algunas observaciones acerca de una disposicion de la Direccion Jeneral de la Armada, segun la cual se considera como puerto de escala de itinerario a los vapores que recalán en Punta Arenas, con el esclusivo objeto de proveerse de carbon i víveres, obligándolos en consecuencia a pagar la contribucion de faros i valizas, i terminó pidiendo al señor Ministro de Marina que tenga a bien ordenar que se deje sin efecto esa disposicion, que perjudica grandemente los intereses de Magallanes.

Contestó el señor Matte (Ministro de Marina).

El señor Larrain Claro hizo indicacion para que se acuerde volver a la Comision de Gobierno la mocion presentada por varios señores Diputados sobre aumento de sueldo a los intendentes i gobernadores, conjuntamente con los proyectos que hai pendientes sobre la misma materia.

Usó de la palabra acerca de esta indicacion el señor Correa Bravo, i se dió ella por aprobada por asentimiento unánime.

El señor Veas formuló observaciones acerca de la separacion del empleado de los Ferrocarriles del Estado, encargado de las carboneras de Curicó, don Ismael Mógollon.

El señor Robles preguntó al señor Presidente si, en conformidad a las indicaciones aprobadas respecto de la tabla de las sesiones de los días miércoles, se entendia que a continuacion del proyecto de Código Orgánico de Tribunales deberia la Cámara ocuparse de los asuntos de la tabla ordinaria.

El señor Balmaceda (Presidente) contestó afirmativamente, i para que no haya lugar a dudas podria quedar nuevamente así establecido.

Por asentimiento unánime quedó así acordado.

El señor Anguita formuló algunas observaciones acerca de la necesidad de despachar el proyecto presentado por Su Señoría en union del señor Rodríguez don Aníbal, para que se nombren juntas de alcaldes para las comunas de Curacautin i Galvarino, que carecen de Municipalidad, a fin de que pueda llegarse a la formacion de registros electorales, i pidió al señor Presidente que se sirva anunciar dicho proyecto para la tabla de fácil despacho de una sesion próxima.

Usaron de la palabra sobre el mismo asunto los señores Rivas Vicuña (Ministro del Interior) i Balmaceda (Presidente).

El señor Rosselot llamó la atencion del señor Ministro del Interior hácia la necesidad de enviar un médico que atienda a los variolosos que hai en el lazareto de Parral.

Contestó el señor Rivas Vicuña (Ministro del Interior) i usó, ademas, de la palabra sobre el particular el señor Barbosa.

El señor Bermúdez pidió a los señores Ministros presentes que se sirvieran transmitir al señor Ministro de Colonizacion el deseo de la Comision encargada de estudiar los problemas que se relacionan con el territorio de Ma-

gallanes de ser oida ántes de que se tome una resolucion respecto de la realizacion de la idea de destinar doscientas mil hectáreas de tierras en ese territorio a la colonizacion.

Contestó el señor Rivas Vicuña (Ministro del Interior) que transmitiría el señor Ministro de Colonizacion los deseos del señor Diputado.

El señor Cárdenas llamó la atencion hácia la situacion en que se encuentran los habitantes del pueblo de Rio Bueno, con motivo de haberse cortado el puente del mismo nombre i a ciertas comunicaciones recibidas por Su Señoría referentes a existir la pretension de construir i explotar por particulares un puente para comunicar ese pueblo con el resto del pais, lo que acarrearía para sus habitantes un grave perjuicio.

El mismo señor Diputado formuló algunas observaciones para manifestar la necesidad de que se inicie cuanto ántes un ramal de ferrocarril entre Rio Bueno i La Union.

El mismo señor Diputado manifestó que habia recibido algunos telegramas de Neuquen, segun los cuales se le hacia saber que se habia designado Cónsul de Chile en esa rejion a una persona que no era grata para la mayor parte de los chilenos allí residentes. Llamó la atencion del señor Ministro de Relaciones Exteriores hácia esta circunstancia.

Contestó el señor Rivas Vicuña (Ministro del Interior) que transmitiría a los señores Ministros de Relaciones Exteriores i de Industria i Obras Públicas las observaciones del señor Diputado.

El señor Rivera don Miguel formuló algunas observaciones acerca de la conducta funcionaria del Intendente de Bio-Bio.

Usaron, ademas, de la palabra sobre este mismo asunto los señores Rivas Vicuña (Ministro del Interior) i el señor Valencia.

El señor Mena manifestó su deseo que el señor Ministro de Industria i Obras Públicas, al pronunciarse sobre una solicitud de prórroga del contrato de construccion de un puente sobre el rio Maipo, cerca del pueblo denominado «Lo Gallardo», tome las medidas necesarias para asegurarse que dentro de dicha prórroga será definitivamente terminado el puente.

El mismo señor Diputado llamó la atencion del señor Ministro del Interior hácia la

necesidad de que se despache pronto el proyecto de agua potable del puerto de San Antonio.

Contestó el señor Rivas Vicuña (Ministro del Interior) quien manifestó, además, que transmitiría al señor Ministro de Industria i Obras Públicas las observaciones del señor Diputado acerca de la construcción de un puente sobre el río Maipo.

El señor Balmaceda (Presidente) anunció para la tabla de fácil despacho de la sesión próxima los proyectos que conceden permiso para conservar bienes raíces a la «Sociedad de Socorros Mutuos Igualdad i Trabajo» i a la «Sociedad de Artesanos de Socorros Mutuos de Talca».

Se ordenó despejar las galerías.

Dentro de la orden del día se constituyó la Cámara en sesión secreta para continuar ocupándose de la interpelación formulada por el señor Izquierdo sobre la actuación del Interuncio Apostólico Monseñor Sibilía i de su regreso al país.

*Se dió cuenta:*

1.º Del siguiente oficio del señor Ministro de Justicia:

«Santiago, 20 de junio de 1913.—Acuso recibo a V. E. de su oficio número 27, de 19 del actual, en el que se reitera la petición formulada por el señor Diputado don Miguel Rivera, referente al envío a esa Honorable Cámara de los antecedentes relacionados con la destitución i reposición del director de la Penitenciaría de Talca, don Ismael Letelier, i especialmente los informes de los inspectores señores Melo i Contardo.

Hago presente a V. E. que desde que se recibió en este Ministerio el oficio de esa Honorable Cámara a que se alude en la nota que tengo el honor de contestar, se está haciendo una copia del expediente solicitado, copia que aun no ha sido terminada debido a la extensión de los documentos que forman dicho expediente.

Dios guarde a V. E.—*Arturo Alessandri*».

2.º De los siguientes informes de la Comisión de Gobierno:

«Honorable Cámara:

La Comisión de Gobierno se ha impuesto del proyecto remitido por el Honorable Senado, que segregará del departamento de Castro las subdelegaciones 13 Chelin i 14 Quehui,

con el islote Imeldeb, que forma parte de esta última, i anexa estas subdelegaciones al departamento de Quinchao, con los números 7 i 8.

Este proyecto tuvo su origen en una solicitud elevada al Gobierno el año 1901 por los habitantes de las islas de Chelin i Quehui, que fué remitida al Congreso con el mensaje de fecha 16 de diciembre de 1902.

La solicitud de los habitantes de Chelin i Quehui ha sido favorablemente informada por el Intendente de la provincia, los gobernadores de Castro i Quinchao i por el jefe de la Sección de Jeografía i Minas de la Dirección de Obras Públicas.

Todos los informes están acordes en que las islas de Chelin i Quehui es mas conveniente que formen parte del departamento de Quinchao, que se forma con todas las islas adyacentes a la Isla Grande de Chiloé, que al departamento de Castro, que está formado por esta última isla.

Estas subdelegaciones se encuentran seis veces mas distantes de Castro que de Achao, i por esta razón recurren a este pueblo para todas las transacciones de urgencia, en vez de hacerlo al pueblo de Castro; además, con esta medida vendría a disminuir la desproporción en el número de habitantes en que se encuentra el departamento de Quinchao, respecto al de Castro.

La Comisión considera muy atendibles las razones espuestas i propone, en consecuencia, a la Honorable Cámara preste su aprobación al proyecto del Honorable Senado en los mismos términos en que ha sido remitido.

Sala de la Comisión, 27 de noviembre de 1912.—*Luis M. Rodríguez*.—*Guillermo Bahamonde*.—*Carlos Larrain Claro*.—*N. O. Ugarte Vial*.

Acepto el informe anterior.—Santiago, 21 de junio de 1913.—*Romualdo Silva C.*»

«Honorable Cámara:

La Comisión de Gobierno ha tomado en consideración, conjuntamente, una solicitud formulada en 1908 por numerosos vecinos de la comuna de Curacautin, i una moción presentada recientemente por los señores Diputados don Anibal Rodríguez i don Héctor Anguita, en que se pide i se propone respectivamente la organización de juntas de alcaldes en las comunas de Curacautin i Galvarino, para que ejerzan las atribuciones de las municipalidades hasta que estas corporaciones se constituyan en conformidad a la ley.

La comuna de Curacautin fué creada por

decreto supremo de 29 de setiembre de 1903, i la de Galvarino por decreto de 4 de enero de 1908, pero en ninguna de ellas existe Municipalidad ni autoridad análoga que la reemplace.

La lei de municipalidades vijente, en su artículo 1.º, faculta al Presidente de la República para crear municipalidades en las poblaciones en que creyere conveniente establecerlas, oyendo al Consejo de Estado; pero no lo faculta para nombrar una junta de alcaldes que tenga las facultades i las obligaciones correspondientes a las municipalidades, por el tiempo que trascorra desde la creacion de la comuna hasta la eleccion de municipales mas inmediata.

Por efecto de este vacio de la lei, las comunas de Curacautin i de Galvarino han carecido, la primera desde hace nueve años, i la segunda desde hace cuatro años, de una autoridad que tenga a su cargo la atencion de los servicios i la recaudacion de las atribuciones municipales.

No es necesario enumerar los inconvenientes que semejante situacion produce en cualquiera parte del pais, i mui especialmente en una rejion como la de la antigua frontera, que se encuentra en pleno desarrollo de su cultura i de su riqueza.

A subsanar los males producidos por la situacion espresada tiende la solicitud de los vecinos de Curacautin i la mocion de los señores Rodríguez i Anguita.

La Comision estima perfectamente fundadas las proposiciones que ha tenido a la vista, i las ha refundido en el proyecto de lei que va al final de este informe.

En él consulta la autorizacion del Presidente de la República para nombrar las juntas de alcaldes, que han de ejercer las atribuciones de las municipalidades hasta que éstas sean elejidas, i el procedimiento necesario para llegar a la implantacion del réjimen legal permanente por medio de la formacion de registros electorales donde éstos no existan o de una integracion donde solo existan parcialmente.

En consecuencia, la Comision somete a vuestra aprobacion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Autorízase al Presidente de la República para designar una junta de tres alcaldes para cada uno de los territorios municipales de Curacautin i Galvarino.

Art. 2º Las juntas de alcaldes referidas ejercerán en sus territorios respectivos todas

las atribuciones que la lei asigna a las municipalidades, hasta las fechas en que se instalen las primeras municipalidades que se elijan en conformidad a la lei de elecciones.

Art. 3.º Quince dias despues de nombradas las juntas de alcaldes a que esta lei se refiere, el Presidente de la República fijará la fecha para que se inicien los procedimientos determinados por lei de 20 de agosto de 1890 para la formacion de los registros electorales.

Sala de la Comision, 27 de noviembre de 1912.— *Cárlos Larrain Claro.*— *Guillermo Bahamonde.*— *Malaquías Concha.*— *Pablo Ramírez.*

El último acerca de la mocion de los señores Rodríguez don Aníbal i Vicuña don Claudio en que proponen se conceda a la viuda e hija soltera de don Domingo Amunátegui Rivera una pension de seis mil pesos anuales.

3.º Del siguiente informe de la Comision de Hacienda:

«Honorable Cámara:

La Comision de Hacienda ha dedicado un estudio detenido i prolijo al proyecto suscrito por numerosos señores Diputados en que se propone el alza de los derechos que en la actualidad pagan a su internacion las maderas extranjeras i tiene la honra de esponeros en este informe la opinion que de él se ha formado.

La industria maderera, en cuya implantacion i mantenimiento están invertidos cuantiosos capitales nacionales, pasa en estos momentos por una séria crisis: dia a dia vemos que algunos de los numerosos aserraderos que esplotan los bosques del sur, tienen que levantar sus faenas i quedar de pára; a diario se oyen las quejas de nuestros industriales madereros que, despues de largos años de trabajos i de injentes desembolsos, ven que sus esfuerzos no han sido coronados por el éxito.

Cierto es que contribuye al malestar de esta industria el mal de los servicios de los ferrocarriles del Estado, que no acurra la inmensidad de maderas que hai hacinadas desde largo tiempo en las estaciones del sur, pero tambien es cierto que la principal causa de su decadencia proviene de la competencia incontrarrestable que le hacen las maderas extranjeras que se introducen al pais casi libres de derechos.

Aunque el espíritu de la lei del 97 sobre tarifas aduaneras fué fijar a las maderas extranjeras para construcciones un treinta i cinco

por ciento de derechos de internacion, la diferencia que hoy existe entre la avaluacion oficial del artículo i su precio comercial ha traicionado dicho espíritu basta el punto que hoy se paga mas de un diez por ciento de derechos sobre el valor real de las maderas.

Esta situacion es justo que cese, i justo tambien que se dicte una lei que por lo ménos deje a las maderas extranjeras en la verdadera situacion en que quiso colocarlas la lei del 97.

Si alguna industria nacional es digna de proteccion especial por parte del Gobierno, ella es la industria maderera, porque los capitales invertidos en ella son casi en su totalidad chilenos, porque los obreros que ocupa en sus labores son chilenos tambien, porque no necesita en su trabajo materia prima importada, porque sus esfuerzos i sus faenas han abierto al comercio i a la civilizacion enorme zona de nuestro territorio i porque sus productos pueden competir ventajosamente en calidad con los mejores artículos similares extranjeros.

Evitar la introduccion al pais de maderas extranjeras por medio de un impuesto, no acarrearía mal alguno: el pino tendría un digno representante en nuestro roble pellin, i en nuestro pino nacional las maderas para ebanistería que se importan podrían sustituirse por otras chilenas no ménos buenas en calidad, i mientras tanto los millones que año tras año van a otros países en cambio de las maderas que nos mandan, quedarían en el pais dando vida a una industria nacional.

Prosperando la industria de la esportacion de nuestros bosques, prosperarían con ella muchas otras industrias: los ferrocarriles que ella tendiera para llegar a los valles interiores de la cordillera, donde crecen millones de pinos, haría viable la instalacion de numerosas industrias en aquellas rejiones i abriría a la agricultura grandes estensiones de terrenos planos i susceptibles de cultivo, que hoy no se explotan por la gran distancia que los separa de las estaciones ferroviarias.

Por último, la explotacion de bosques, al llegar a ser remunerativa, propendería sensiblemente a evitar los roces de las selvas australes, puesto que los dueños de ellas preferirían trabajar las maderas ántes que quemarlas como lo hacen hoy, para aprovechar el dinero en labores agrícolas.

Todas estas razones han llevado al ánimo de la Comision de Hacienda, el convencimiento de la justicia i conveniencia que encarna la adopcion de las medidas propuestas en el proyecto en informe; pero estimando, al mismo

tiempo, que los impuestos que se fijan son un tanto subidos, ha acordado introducir diversas variantes en él.

Se ha modificado la redaccion del artículo 1.º

Se ha fijado el monto del derecho que él consulta, en seis centavos oro de dieciocho peniques por unidad.

Como este impuesto viene a representar un alza considerable sobre el gravámen hoy existente, que es solo de un centavo i ocho décimos, se ha estimado conveniente no adoptar el alza escalonada que consulta el artículo 2.º i suprimir, en consecuencia, este artículo.

Ademas, el artículo 1.º del proyecto no hacia referencia a las maderas labradas o sea acepilladas, machihembradas, etc., i con lo cual esta clase de maderas, quedando sujetas al impuesto hoy existente, iban a pagar ménos derechos que las en bruto o simplemente aserradas.

A evitar esta anomalía tiende el segundo inciso que se ha agregado al artículo 1.º

El impuesto para las maderas de ebanistería a que se refiere el artículo 3.º se ha reducido de quince a diez centavos oro de dieciocho peniques.

Con estas modificaciones, el proyecto que la Comision de Hacienda somete a la deliberacion de la Honorable Cámara, queda redactado como sigue:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Las maderas de pino, algarrobo, roble i demas que se introduzcan al pais para construcciones pagarán, a su internacion, un derecho de seis centavos oro de dieciocho peniques por cada unidad de treinta centímetros de ancho por treinta de largo i dos i medio centímetros de grueso.

Las mismas maderas labradas o sea acepilladas, machihembradas, etc., pagarán un derecho de diez centavos oro de dieciocho peniques por la misma unidad de medida indicada anteriormente.

Art. 2.º Las maderas de jacarandá, rosa, ébano, nogal, caoba, cedro colorado, cedro blanco, fresno, cerezo, lignum vital, olmo, jenízaro, cira i las demas maderas finas que se clasifiquen como de ebanistería, pagarán un impuesto de internacion de diez centavos oro de dieciocho peniques por la misma unidad de medida a que se refiere el artículo 1.º

Art. 3.º Esta lei empezará a rejir desde el día de su publicacion en el *Diario Oficial*.

Sala de la Comision, 21 de junio de 1913,  
— Armando Quezada A. — R. Urrejola. — H. Zanartu. — Guillermo Subercaseaux.

Sin aceptar la supresion del artículo 2.º del proyecto.—*Oscar Urzúa*.

4.º Del siguiente proyecto formulado por la Comision de Policía Interior:

«Honorable Cámara:

La Comision de Policía Interior ha ordenado diversos gastos de carácter extraordinario que se hacia necesario efectuar a fin de mejorar las condiciones del local destinado al funcionamiento de la Cámara i de las oficinas de su dependencia.

Entre éstos, el de mayor importancia ha sido el de la renovacion del alumbrado eléctrico, que se encontraba en condiciones que constituian una amenaza para el edificio. Este trabajo, aun no terminado, se calcula que, incluyendo los avisos de peticion de propuestas, confeccion de planos, contratacion de la obra i artefactos, importará la cantidad de cincuenta i un mil quinientos ochenta i cuatro pesos cincuenta centavos.

La colocacion del cuadro en la Sala de Sesiones ha demandado tambien algunos gastos, que ascienden a la cantidad de mil ochocientos noventa i nueve pesos.

En el mobiliario se han hecho tambien algunos arreglos, cuyo costo asciende a la suma de tres mil novecientos cuarenta i nueve pesos ochenta centavos.

Se ha colocado parquet en las salas de reunion de los señores Diputados i oficinas de secretaria i se han hecho reparaciones en el edificio, como ser pintura, trasformacion de puertas, etc., gastos que ascienden a la suma veintiun mil veintiun pesos cuarenta i cinco centavos.

Ademas de los gastos extraordinarios ya enumerados hai que tomar en cuenta tambien los orijinados por la comision encargada de estudiar los servicios públicos i necesidades del territorio de Magallanes que se trasladó a principios del año en curso al mencionado territorio i la gratificacion acordada por la Comision de Policía Interior a solicitud de la comision encargada de estudiar la reforma del arancel aduanero, al señor Julio Alejandro Frías, por los servicios prestados a dicha comision, gastos que sumados dan la cantidad de quince mil doscientos sesenta i ocho pesos setenta i cinco centavos.

El transporte, embalaje, seguro, etc., del cuadro que se ha colocado en la testera de la Sala de Sesiones, han ocasionado un gasto que alcanza a la suma de ciento cincuenta i cuatro libras esterlinas.

Se necesita, ademas, atender al pago de los cuatro *panneaux* que se han contratado en

Europa para la sala i que importan la cantidad de seiscientos cincuenta libras esterlinas.

A fin de atender a los gastos enumerados anteriormente, la Comision tiene la honra de proponer a la Honorable Cámara que preste su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Se autoriza la inversion de las siguientes cantidades en atender al pago de gastos efectuados en la Cámara de Diputados:

Cincuenta i un mil quinientos ochenta i cuatro pesos cincuenta centavos en la renovacion del alumbrado eléctrico de la Cámara;

Cinco mil ochocientos cuarenta i ocho pesos ochenta centavos en reparacion del mobiliario, colocacion del cuadro en la Sala de Sesiones i otros gastos;

Veintiun mil veintiun pesos cuarenta i cinco centavos en la colocacion de parquets en las salas i oficinas de la Cámara i otros trabajos.

Diez mil pesos en la gratificacion acordada por la Comision de Policía al señor Julio Alejandro Frías por los servicios prestados a la Comision encargada de estudiar la reforma del arancel aduanero.

Cinco mil doscientos sesenta i ocho pesos setenta i cinco centavos en los gastos efectuados por la Comision encargada de estudiar los servicios públicos i necesidades del territorio de Magallanes;

Dos mil cincuenta i dos pesos ochenta i dos centavos, oro de dieciocho peniques, en el transporte, embalaje, seguro del cuadro colocado en la Sala de Sesiones; i

Ocho mil seiscientos sesenta i cuatro pesos cincuenta centavos, oro de dieciocho peniques, valor de cuatro *panneaux* contratados para la Sala de Sesiones.

Estas cantidades se deducirán del producto de los arrendamientos de terrenos de la Tierra del Fuego, en conformidad a la lei número 2.753, de 28 de enero de 1913, i al decreto número 441 bis, de 7 de mayo último, del Ministerio de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion.»

Sala de la Comision, 23 de junio de 1913.  
—*Cárlos Balmaceda S.*—*M. García de la Huerta.*—*A. Rodríguez.*—*Ismael Vicuña S.*—*Luis Serrano A.*—*H. Arancibia Laso*».

5.º De la siguiente mocion:

«Honorable Cámara:

Para ejecutar las obras destinadas a proveer a Traiguén de agua potable, fué necesario espropiar seis hectáreas de terreno del fundo



San José, de propiedad de la señora Ester de la Maza v. de Bunster, i tomando en cuenta que ese terreno está, podria decirse, sobre la poblacion de Traiguén, que el fundo se menoscaba con la espropiacion i que, aparte de otros perjuicios que se le ocasionan, tiene que soportar diversas especies de servidumbre, la Comision de Hombres Buenos i el Supremo Gobierno convinieron en pagar a la señora de la Maza la cantidad de veinte mil pesos por el terreno espropiado.

Segun los documentos oficiales, que adjunto, el Gobierno decretó en 1911 el pago de los referidos veinte mil pesos; pero por no haber tenido conocimiento de dicho decreto la parte interesada en recibir el dinero, aquella suma pasó a rentas jenerales de la Nacion, como consta del certificado, tambien adjunto, espedido por la contaduría de la Direccion de Obras Públicas.

Mientras tanto, el Gobierno ha tomado posesion del terreno i empezado la ejecucion de las obras sin pagar el valor de aquél, i como en el presupuesto no hai partida o ítem especial de donde pueda sacarse esa cantidad, me veo obligado a presentar a vuestra consideracion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para que pague a doña Ester de la Maza v. de Bunster, el valor de los terrenos espropiados en Traiguén, destinados a la captacion, planta elevadora i estanque del agua potable de la mencionada ciudad.

Santiago, 23 de junio de 1913.—*Miguel Rivera*, Diputado por Angol».

Peticion de datos

El señor **pro-Secretario**.—El señor Rivera don Miguel pide que se oficie al señor Ministro de Hacienda a fin de que se sirva enviar a la Cámara todos los antecedentes relacionados con la liquidacion del Banco Mobiliario, en cuanto esos antecedentes tengan relacion con la deuda que dicho Banco tiene a favor del Fisco.

Permisos para conservar la posesion de bienes raices

El señor **Balmaceda** (Presidente).—Corresponde ocuparse de los proyectos anunciados para el primer cuarto de hora.

El señor **pro-Secretario**.—El informe de la Comision dice:

«Honorable Cámara:

La Comision de Lejislacion i Justicia ha tomado en consideracion la solicitud presentada por la Sociedad de Socorros Mutuos Igualdad i Trabajo, de la ciudad de Santiago, para que se le permita conservar la posesion de un bien raiz que adquirió con fecha 30 de noviembre de 1911, i que está ubicado en la calle de Andes número 3028.

La institucion mencionada tiene personalidad jurídica, que le fué concedida por decreto supremo número 1,250, de 18 de abril de 1905.

Se ha acompañado copia de la escritura de compra-venta.

La Comision estima que se debe acceder a la solicitud, en la forma acostumbrada, i en consecuencia, tiene el honor de formular el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

«Artículo único.—Concédese a la Sociedad de Socorros Mutuos Igualdad i Trabajo, de la ciudad de Santiago, el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para conservar, durante treinta años, la posesion del bien raiz ubicado en la calle de Andes números 3028 i 3036.

Sala de la Comision, 20 de junio de 1913.—*J. Gustin Correa Bravo*.—*A. Valencia*.—*RuPERTO Alamos*.—*Miguel Rivera*.—*Alejandro Lira*».

El señor **Balmaceda** (Presidente).—En discusion el proyecto de acuerdo.

El señor **Silva Cortés**.—He pedido la palabra, no para oponerme al despacho de este proyecto, señor Presidente, sino para hacer una recomendacion a la Comision de Lejislacion i Justicia.

Desde hace tiempo pende de su estudio un proyecto de lei encaminado a suprimir la disposicion que impone la necesidad de que las sociedades análogas a la de que se trata, acudan a la Honorable Cámara en demanda de estos permisos.

Esta es una traba contra el derecho de asociacion, idéntica a muchas otras que contiene nuestra lejislacion positiva, i que convendria hacer cesar.

Aprovecho, por esto la presente oportunidad para rogarle a la Honorable Comision de Lejislacion i Justicia que informe cuanto antes el proyecto de que he hecho referencia, a fin de que se despache una reforma necesari-

ria, que hará desaparecer disposiciones legales que carecen de fundamento.

Por lo demas, sabido es que cuando se presentan solicitudes de esta naturaleza, en favor de tales o cuales instituciones, se conceden los permisos sin ningun inconveniente.

La reforma de nuestro Código Civil es necesaria; i por esto he querido hacer la recomendacion referida a la honorable Comision informante.

El señor **Balmaceda** (Presidente). — Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votacion, daré por aprobado el proyecto de acuerdo.

Aprobado.

El señor **pro-Secretario**. — El informe relativo a la Sociedad de Artesanos de Socorros Mutuos de Talca dice así:

«Honorable Cámara:

La Comision de Lejislacion i Justicia ha tomado en consideracion la solicitud en que la Sociedad de Artesanos de Socorros Mutuos de Talca pide permiso para conservar la posesion de un bien raíz que tiene adquirido en aquella ciudad por escritura pública de 9 de junio de 1903, en la calle Tres Sur.

La institucion tiene personería jurídica otorgada por decreto supremo número 27, de setiembre de 1889.

Se han acompañado los estatutos de la Sociedad i copia de la escritura de compra-venta.

La Comision considera que no hai inconveniente para conceder la autorizacion solicitada, limitando su duracion al término de treinta años, que se acostumbra en este jénero de permisos.

En consecuencia, tenemos el honor de formular el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

«Artículo único.—Concédese a la Sociedad de Artesanos de Socorros Mutuos de Talca el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para que pueda conservar, durante treinta años, la posesion de un bien raíz ubicado en la calle Tres Sur de dicha ciudad, con los deslindes siguientes: al norte, Custodio Vargas C.; al oriente, Solano Letellier; al poniente, con Anastasio Vallejos, que ántes era de Clodomiro Albornoz; i al sur, la calle de Tres Sur.

Sala de la Comision, 20 de junio de 1913.  
—*Agustin Correa Bravo*.—*A. Valencia*.—*Ruperto Alamos*.—*Miguel Rivera*.—*Alejandro Lira*.

El señor **Balmaceda** (Presidente).—En discusion el proyecto de acuerdo.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votacion, lo daré por aprobado.

Aprobado.

### Tabla primera hora

El señor **Balmaceda** (Presidente).—Anuncio para el primer cuarto de hora de la sesion próxima el proyecto de la Comision de Policía, que autoriza la inversion de la cantidad necesaria para el pago de varios trabajos ejecutados en el edificio de la Cámara.

El señor **Robles**.—Desearia que el señor Presidente se sirviera anunciar para una de las sesiones próximas el proyecto sobre defensa de la ciudad de Concepcion, contra las crecidas del Bio-Bio.

Las dificultades que se presentaron en otra ocasion por el despacho de este proyecto han desaparecido ya.

El señor **Balmaceda** (Presidente).— Ese proyecto figuró en la tabla de fácil despacho de las sesiones del período anterior, i entiendo que la dificultad que hubo para despachar este asunto ya no existe. De modo que no hai inconveniente en acceder a lo solicitado por Su Señoría.

Queda anunciado el proyecto para el segundo lugar de la sesion próxima.

### Intendente de Bio-Bio

El señor **Bunster**.—Sintiendo contrariar a mi honorable amigo el Diputado por Angol, me creo en el deber de adherir a la justificada defensa que el honorable señor Valencia hizo en la sesion del sábado pasado de la conducta funcionaria del Intendente de Bio-Bio, señor Manuel Ossa Borne.

Conozco al señor Ossa Borne i me crec en el deber de declarar que es un perfecto caballero i un cumplido funcionario que se ha desempeñado siempre con absoluta correccion.

Aguardo los antecedentes que ofreció traer el honorable señor Valencia para hacer mas luz en favor de la conducta del Intendente de Bio-Bio.

### Caminos

El señor **Bunster**.—Ya que estoi con la palabra, voi a hacer algunas observaciones que

espero han de llegar a conocimiento del señor Ministro de Obras Públicas, relativas al mal estado en que se encuentran los caminos de la provincia de Bio-Bio, especialmente el que conduce de la Laja a Los Anjeles.

He recibido cartas de los vecinos de esa comarca en que me manifiestan que esos caminos están intransitables, lo que perjudica grandemente el acarreo de los productos i el desarrollo de esa zona. Debido a esta situación, solo ha podido trasportarse el cuarenta por ciento de la cosecha última. Se comprende perfectamente que esto es irregular, i espero que el honorable Ministro, que se impondrá por la prensa de mis observaciones, tomará las medidas necesarias del caso para remediar los males que dejo señalados.

### Escuela Profesional de Niñas de Talca

El señor **Arellano**.—Habria deseado que estuviera presente el honorable Ministro de Industria i Obras Públicas; pero ya que no está en la sala espero que oportunamente han de llegar a su conocimiento las observaciones que voi a formular sobre el arrendamiento del local de la Escuela Profesional de Mujeres de Talca.

Desde hace cinco años ha estado arrendada al Fisco la casa que servia para el funcionamiento de este establecimiento, i que llenaba todas las condiciones que exige la higiene i la comodidad de las alumnas.

Como se terminara el plazo del contrato, se pidieron nuevas propuestas públicas. Se presentaron entónces dos proponentes: el mismo propietario de la casa que se habia ocupado durante cinco años i otro nuevo. Se aceptó la propuesta del antiguo arrendatario: ofició al Intendente de Talca para que estendiera la escritura pública correspondiente. Pero esa escritura no se alcanzó a estender, i por razones que no quiero dar a conocer a la Honorable Cámara, se dejó sin efecto la propuesta aceptada.

Por un nuevo decreto se mandó pedir nuevas propuestas para el arrendamiento del local.

En esta ocasion se presentaron los mismos proponentes anteriores i sin razon alguna, i con perjuicio de los intereses del Fisco, se tomó en arrendamiento otra casa distinta de la que ántes sirviera para la Escuela Profesional.

El arrendamiento del nuevo local es por un cánon superior al que ántes pagaba el Fisco. El edificio es inferior en condiciones higiénicas i tambien en la proporcion del nú-

mero de dependencias que los establecimientos de esta clase requieren.

Se pidieron informes a la directora i a la comision de higiene de aquella localidad sobre el nuevo local, i estos informes, que fueron desfavorables a las condiciones de la casa que se trataba de arrendar, no fueron tomados en consideracion por el señor Ministro.

Para que la Cámara pueda imponerse con detenimiento de estos documentos, i persuadirse de que con el procedimiento observado no solo se perjudican los intereses fiscales sino que se pone tambien en peligro la vida de las alumnas, yo solicito se dirija oficio al señor Ministro de Industria i Obras Públicas para que se sirva remitir a esta Cámara los antecedentes orijinales sobre el arrendamiento de la casa en que funciona la Escuela Profesional de Niñas de la ciudad de Talca.

Con los antecedentes a la vista, usaré de la palabra a fin de imponer al pais i a la Cámara cómo se manejan los fondos fiscales.

### Compra de carbon para los Ferrocarriles

El señor **Arellano**.—Solicito tambien del señor Presidente se sirva ordenar se dirija oficio al señor Ministro de Industria i Obras Públicas a fin de que remita a la Honorable Cámara copia de todos los contratos sobre provision de carbon para los Ferrocarriles del Estado, desde el 1.º de enero de este año hasta la fecha; las casas con quienes se haya contratado este carbon i las cantidades i precios que se hayan convenido.

### Puerto de Constitucion

El señor **Arellano**.—Deseaba tambien hacer algunas observaciones al señor Ministro de Hacienda, que tampoco se encuentra en la sala, sobre la necesidad de activar las obras del puerto de Constitucion.

Espero que Su Señoría se impondrá por la prensa de estas observaciones i se servirá tomar alguna medida sobre el particular.

El pueblo de Constitucion es uno de los que requieren con mas urjencia que cuanto ántes se le ejecuten las obras necesarias para dejarlo en condiciones de facilitar la importacion i esportacion.

Al respecto se encuentra pendiente en el Honorable Senado un proyecto en el que se consultan fondos para ese objeto. Yo considero necesario que el Ejecutivo active ese proyecto.

Constitucion es puerto que todos mis hono

rables colegas conocen, de manera que escuso encarecerles la urgencia que hai de habilitarlo en forma tal que llene las necesidades que enjendra la actividad del comercio moderno.

Dentro de mui poco tiempo se terminará la construccion del canal de Panamá, i nos vamos a encontrar sin un solo puerto en condiciones satisfactorias; las obras de Valparaiso recién se inician, i las de San Antonio igualmente.

No es posible, pues, que la República, teniendo una estensa costa, vea que sus ferrocarriles cruzan por frente a los puertos, no habilitados naturalmente, i haya necesidad de llevar los productos a lo largo del territorio, para entregarlos a Valparaiso o a Talcahuano.

El puerto de Constitucion, señor Presidente, está destinado a servir a las provincias de Talca, Lináres, Maule i aun Nuble.

Es necesario, pues, ayudar a los productores de esas provincias, ahorrándoles camino, i, en consecuencia, facilitándoles los fletes. Esta es la única manera tambien de hacer cesar la plétora de carga en Valparaiso i Talcahuano.

Las obras del puerto de Constitucion deben iniciarse cuanto ántes; ellas servirán a una de las zonas mas importantes del país.

Por esto es que pediria al señor Ministro de Hacienda que, una vez impuesto por la prensa de estas observaciones, se sirva activar en el Honorable Senado el pronto despacho del proyecto a que me he referido.

### Epidemia de viruelas

El señor **Rios Ruiz**.—Los datos dados a la publicidad sobre la epidemia de viruelas, que se desarrolla en Santiago, son alarmantes, porque la mortalidad es mui alta, lo que indica que la epidemia es del carácter mas maligno. Yo creo, señor Presidente, que deben tomarse inmediatamente las medidas mas enérgicas para ahogarla, si es posible, en su cuna, que, como es sabido, consisten en la vacunacion preventiva, el aislamiento de los enfermos i la desinfeccion de los objetos i locales contaminados. En casos semejantes, en épocas anteriores, se han establecido estos servicios cuando ya la epidemia ha tomado un gran desarrollo i ha hecho numerosas víctimas entre los habitantes de la capital. No debe olvidarse que la hijiene pública tiene como objeto preferente evitar el desarrollo de las enfermedades contagiosas, i mientras no se tomen las medidas que he indicado, la epidemia continuará de dia en dia adquiriendo mayores proporciones, diezmando a nuestra poblacion.

### Ferrocarril transandino por Antuco

El señor **Rios Ruiz**.—Deseo, señor Presidente, llamar la atencion del honorable Ministro de Ferrocarriles hácia la situacion irregular en que se encuentra la concesion del ferrocarril transandino por Antuco. Ya en diversas ocasiones he manifestado a la Honorable Cámara que esta concesion ha caducado: que se cumplió el plazo i la prórroga autorizada por la lei para que este ferrocarril se construyera hasta la frontera con la República Argentina, i que el concesionario solo ha hecho la parte fácil, habiendo recibido mas o ménos ochenta mil libras esterlinas, cantidad que le ha permitido hacer la parte de la línea que tiene en actual esplotacion.

Yo deseo que el honorable Ministro se sirva manifestar cuál es la opinion del Gobierno sobre la situacion legal de esta concesion, i sí, en cumplimiento de la lei especial, se ha nombrado un inspector que vijile los itinerarios i tarifas del espresado ferrocarril

Desearia saber tambien, señor Presidente, si todavía están vijentes las franquicias que otorgó la lei a los concesionarios: que consisten en liberacion de derechos de los materiales i herramientas que se internen para la construccion del ferrocarril i rebaja del noventa por ciento en los ferrocarriles del Estado i para sus empleados i trabajadores.

### Intendente de Bio-Bio

El señor **Rios Ruiz**.—Pasando a otro asunto, deseo, señor Presidente, decir dos palabras respecto al cargo que en la sesion última hizo el honorable Diputado por Angol al Intendente de Bio-Bio.

Ya mi distinguido colega de diputacion, el honorable señor Valencia, manifestó a la Honorable Cámara que el documento leído por el honorable Diputado demuestra que el Intendente, acogiéndose a los beneficios de la lei de Aduanas, se colocó en situacion de desplegar mayor actividad en descubrir el contrabando. Deseo dejar constancia, señor Presidente, que el Intendente, al hacer el denuncia, se ajustó a indicaciones precisas del jefe del Resguardo de Fronteras.

Me es satisfactorio, señor Presidente, dejar constancia, desde este banco, que el Intendente de Bio Bio es un mandatario celoso que vive entregado al cumplimiento honrado de sus deberes, atendiendo con talento i altura de miras a cuanta obra de bienestar i pro-

greso se relacione con la provincia de Bio-Bio.

El señor **Balmaceda** (Presidente).—El honorable Ministro de Industria i Obras Públicas se impondrá por la prensa de las observaciones que ha hecho Su Señoría, porque no se podría pasar oficio en la forma pedida por Su Señoría.

### Derechos de aduana en Magallanes

El señor **Bañados**.—Aunque la Comision parlamentaria que fué a Magallanes ya ha informado a la Honorable Cámara sobre la mision principal que llevaba referente a la supresion de la Aduana de esa localidad, creo que es mi deber poner en conocimiento de mis honorables colegas un telegrama que he recibido del presidente de la Cámara de Comercio de Magallanes, por el cual se comunica que un empleado público, — el jefe del Resguardo de esa localidad, — está haciendo publicaciones en los diarios de Santiago, Valparaiso i de otras ciudades, en contra de la idea relativa a la supresion de esa Aduana.

Como el empleo que desempeña ese funcionario lo creo incompatible con otra ocupacion, ruego al señor Secretario se sirva dar lectura al telegrama a que me he referido.

El señor **Secretario**.—El telegrama dice así: «Punta Arenas, 22 de junio de 1913.—Honorable Diputado don Guillermo Bañados.—Cámara de Diputados.—La Cámara de Comercio de Punta Arenas se permite manifestar a US. que las informaciones referentes a la Aduana mandadas desde aquí a *El Mercurio*, deben ser recibidas con reserva, por cuanto emanan del comandante del Resguardo de la Aduana del Puerto, señor Zenon Murillo, que es corresponsal de ese diario, Al mismo tiempo, nos hacemos un deber en hacer presente a US. que el mayor movimiento de mercaderías nacionales cabotaje, no es debido a réjimen aduanero, sino a mayores facilidades de vapores línea Braun i Blanchard, que tocan los puertos de la costa i reciben carga a bajo flete.

Recomendado. — *R. Stubenrauch*, Presidente».

El señor **Bañados**.—Los datos que da el señor Presidente de la Cámara de Comercio son perfectamente exactos, i ruego a la Cámara los aprecie en su verdadero valor.

Siempre que ha habido facilidades de transporte entre Magallanes i los puertos del norte, esa rejion ha preferido los productos nacionales; pero, cuando no ha habido estas facilidades, ha tenido, aun contrariando sus intereses, que recurrir a otros paises

Yo recuerdo que cuando navegaban los tras-

portes nacionales *Angamos* i *Casma*, iban siempre de Valparaiso, Talcahuano, Tomé i otros puntos, repletos de mercaderías, i lo mismo pasa actualmente con los vapores de Braun i Blanchard; pero cuando paralizaron sus viajes los trasportes mencionados, el comercio de aquella rejion se vió obligado a efectuar sus compras en otros paises, a proveerse de productos en los puertos de la costa argentina, en Montevideo i hasta en España.

Por otra parte, los derechos de Aduana que se cobran en Punta Arenas no tienen importancia alguna para el Erario, pues ni siquiera alcanzan para costear el pago de los empleados respectivos.

Deseo que el señor Ministro del ramo llame al orden al empleado que distrae su tiempo en dañar los intereses nacionales.

### [Prefecto de policía de Talcahuano

El señor **Bañados**.—Pasando a otro orden de cosas, i ya que está presente el señor Ministro del Interior, debo decir que he recibido de Talcahuano nuevas informaciones respecto a la conducta funcionaria del prefecto de policía de esa localidad.

Estas informaciones se refieren a cargos mas concretos.

Se me dice que hai un proceso iniciado en contra de este empleado, en que se le hacen cargo apoyados en documentaciones que no pueden ser desmentidas. Entre otros cargos, se formula el de que el prefecto pone en comunicacion, por su propia voluntad, a reos que están incomunicados.

Tambien que cobra contribuciones al comercio, esto costa de los recibos agregados al sumario que se le instruye, habiendo uno por veinticinco pesos a una soia casa comercial.

Ademas se le acusa de flajelacion.

Estos delitos son gravísimos, en todo concepto, i requieren un pronto castigo del culpable.

Otro dato que tambien se me consigna es que el espresado prefecto de policía ha sido condenado a consecuencia de delitos que cometió en Lebu cuando desempeñaba iguales funciones en esa localidad, i no puede, por lo tanto, permanecer en el servicio público un hombre que ha sufrido una condena.

Con el fin de no ahargar mas estas observaciones pongo los documentos que tengo a la mano a la disposicion del honorable señor Ministro del Interior, i dejo la palabra.

El señor **Rivas Vicuña** (Ministro del Interior).—Tomaré debida nota de las observaciones del honorable señor Diputado.

## Reforma del Reglamento

El señor **Balmaceda** (Presidente).— Puede usar de la palabra el honorable Diputado por Santiago, señor **Vicuña**.

El señor **Vicuña** (don Augusto).—En las últimas sesiones del período pasado me permití formular indicación a fin de que se diera preferencia a la reforma del Reglamento de la Cámara en algunos puntos que están mencionados en dos informes que se encuentran en la Mesa.

La reforma del Reglamento, si fué ayer un asunto de actualidad, lo es mas aun en la hora presente.

Llegaremos a las sesiones de fines de año i estoi cierto que la opinion pública hará a la Honorable Cámara los mismos reproches que le hizo en el período pasado.

Lleva la Cámara veintiseis dias de funcionamiento i todavía estamos ocupándonos de cuestiones que no se refieren, de ningun modo, a los problemas importantísimos que están por resolverse.

Es verdad, señor Presidente, que en la cuestion de reforma del Reglamento se ha avanzado un tanto, i me refiero, al espresarme así, a la forma limitada de la clausura del debate.

Pero en esta parte el Reglamento debe todavía reformarse, porque es un absurdo establecer que diez miembros de la Cámara puedan oponerse a las decisiones de ciento i tantos Diputados.

Nuestro Reglamento, a decir verdad, está en pugna con los principios constitucionales, en pugna con el réjimen representativo de Gobierno i en pugna tambien con el réjimen parlamentario, pues este réjimen implica el gobierno de la mayoría, en tanto que ahora estamos, se puede decir, en pleno réjimen de minoría.

Yo podria demostrar a la Cámara cómo en todos los países del mundo este sistema de la clausura del debate está entregado, lisa i llanamente, a la resolucion de la Cámara.

Me voi a referir a dos o tres de los países en que no se acepta el criterio absurdo que rije en la Cámara de Diputados de Chile.

En el Reichstag alemán, la clausura tiene que ser apoyada por treinta miembros, i en tal caso se vota inmediatamente. En la Cámara de Diputados del Reino de Prusia existe la misma disposicion, i en la Cámara de los Comunes existe un reglamento del año 87, segun el cual toda cuestion que haya sido propuesta a la Cámara, debe ser resuelta inmediatamente, sin debate ni enmienda, salvo que, a juicio de

la Mesa, o del Speaker, como se llama allí a la Mesa, vaya en contra de los derechos de la minoría.

En el Senado i en la Cámara de Diputados de Bélgica, en el Senado español, en la Cámara de Diputados de España, en la Cámara de Diputados de Grecia, en la de Italia, en la de Holanda, en el Gran Consejo del Canton de Berna, todas las cuestiones sobre clausura del debate están sometidas a la Cámara i no a la minoría. Creo que Chile es el único país que tiene...

El señor **Claro Lastarria**.—Si me permite Su Señoría...

Aquí en Chile tambien está sometida a la Cámara la clausura del debate. Solo que hai una escepcion en favor de la minoría.

El señor **Vicuña** (don Augusto).—Nó, señor. En todos los países del mundo están sometidos estos asuntos a las decisiones de la Cámara.

El señor **Claro Lastarria**.—Eso significa otra cosa, señor Diputado.

El señor **Vicuña** (don Augusto).—Están sometidos a la Cámara. Por lo demas, Su Señoría entiende bien lo que estoi diciendo.

Allí las Cámaras votan las proposiciones de clausura i no basta, como aquí, esa oposicion de diez miembros para que cualquier proyecto pueda ser detenido.

En fin, señor Diputado, yo no estoi discutiendo, ni tampoco voi a proponer cosa alguna, sino que avanzo ideas, porque estas cosas tienen que abrirse camino poco a poco.

Hai otro punto, señor Presidente, en que se está abusando en nuestras Cámaras de una manera enorme. Me refiero a la peticion de segunda discusion.

En todos los países, segun apuntes que he tomado de los reglamentos de diversas Cámaras, la segunda discusion está sometida a la votacion de la Cámara misma.

Por esto, los señores Izquierdo, Huneeus i García Huidobro, con mui buen acuerdo, han presentado un proyecto a fin de que la segunda discusion sea sometida, como en todas partes, a la resolucion de la Cámara.

Muchos de los asuntos de interes nacional, que el país quiere que se resuelvan, no hacen camino precisamente por el abuso de la segunda discusion, que, por otra parte, está, como digo, en contra de nuestro réjimen de Gobierno, porque en el réjimen parlamentario el Gobierno lo hacen las mayorías i no las minorías.

A propósito de la segunda discusion, debo espresar que, segun mis apuntes, en la Cámara de los Señores de Prusia se exigen diez

miembros a lo ménos para pedir la segunda discusion.

En la Cámara de los Comunes, el Speaker entrega esta peticion a la resolucion de la Cámara, que es la única que puede postergar los debates.

En la Cámara de Béljica, la postergacion de un debate depende tambien de la voluntad de la mayoría.

En la Cámara Italiana tambien depende de la mayoría de la asamblea la segunda discusion de un proyecto.

Lo mismo pasa en Francia i en España.

Es tiempo, honorable Presidente, de que nuestro Reglamento deje ser un instrumento de los partidos.

Las prescripciones del Reglamento de la Cámara deben guardar estricta consonancia con la fórmula de Gobierno parlamentario que nos rije; en vez de ser un arma de los partidos, debe convertirse en un medio que permita al pais emprender el vuelo hácia el progreso.

En el informe que se encuentra sobre la Mesa de la Cámara, con la firma de los señores Izquierdo i Huneus, se consigna una frase cuyo alcance es grave.

Allí se dice que en nuestro pais la responsabilidad del Gobierno no está radicada en ninguna parte i que en los dias de los grandes desastres i de las grandes crisis que pueden sobrevenir, cada cual se sacudirá de su responsabilidad.

El Gobierno culpará al Congreso; éste, al Ministerio, i los miembros de las Cámaras se inculparán entre sí, por la mui sencilla razon de que podria decirse que el Reglamento nos impide hacer obra útil i duradera.

Pero como tenemos en nuestra mano el medio de reformar el Reglamento; como sobre esta materia se han presentado dos voluminosos informes de Comision, que aguardan su discusion en la Cámara, no podremos alegar ante el pais la excusa de que no trabajamos a causa de los defectos de que adolece el Reglamento.

En fin, como he dicho, yo solo avanzo ideas generales en esta materia.

Sé por esperiencia propia, aunque no hace mucho tiempo que ocupo un asiento en esta Cámara, que todos estos negocios levantan oposicion i que los asuntos un poco complejos la Cámara no los despacha en corto tiempo.

Por estas consideraciones, voi a proponer a la Honorable Cámara algo que el año pasado contaba con la aceptacion de todos mis honorables colegas.

Me refero al proyecto de reforma al Reglamento en la parte relativa a las sesiones especiales o estraordinarias.

Estas sesiones especiales, segun los dos informes que están sobre la Mesa de la Cámara, no deben tener primera hora, salvo el caso de que en los tres dias anteriores a ellas no se haya celebrado ni siquiera una sesion ordinaria. De esta manera quedaria resguardado el derecho de las minorias, ya que en los tres dias anteriores es de suponer que habrá una sesion ordinaria, a lo ménos.

Creo que en favor de los intereses del pais podriamos aprobar esta reforma del Reglamento, para facilitar el despacho de los importantes proyectos que están en discusion en las sesiones especiales.

Vemos que las sesiones ordinarias son perdidas en asuntos que si interesan a los partidos, no interesan al pais ni a la mayoría de la jente que no quiere preocuparse de política.

Por eso haria indicacion para que en el primer cuarto de hora de la sesion de mañana se trate del proyecto de reforma del Reglamento que se refiere a suprimir los incidentes en las sesiones especiales, en la misma forma que lo consignan los dos informes que están en la Mesa.

El señor **Balmaceda** (Presidente).—¿En el primer cuarto de hora de la orden del dia, señor Diputado?

El señor **Vicuña** (don Augusto).—Nó, señor; como es una reforma que la creo de fácil despacho, i como me parece que la Cámara estará de acuerdo en suprimir los incidentes en las sesiones especiales, creo que podria ser despachado este negocio en el cuarto de hora destinado a los asuntos de fácil despacho.

El señor **Cox Méndez**.—Hai que advertir que los proyectos de reforma del Reglamento tienen la misma tramitacion de los proyectos de lei.

El señor **Vicuña** (don Augusto).—Sin embargo, yo propuse en las sesiones del año pasado que se tratara este mismo asunto en el primer cuarto de hora de una sesion i no pudo ser despachado por oposicion de un honorable colega.

El señor **Balmaceda** (Presidente).—La indicacion del honorable Diputado necesitaria contar con el apoyo unánime de la Cámara.

El señor **Vicuña** (don Augusto).—Entonces yo dejo el arbitrio del señor Presidente el acuerdo de anunciar este proyecto si Su Señoría lo considera de fácil despacho.

El señor **Saavedra**.—Podria dedicarse una sesion especial para tratar de este negocio.

Mientras la Cámara no reforme su Reglamento, el Gobierno no puede marchar. Por eso esta cuestión es quizás la más importante urgente que hai por resolver,

El señor **Rodríguez** (don Aníbal).—Lo primero es reformar los hombres políticos.

El señor **Vicuña** (don Augusto).—Si hai dificultades, realmente yo preferiría que hubiera una sesión especial. Pero como en este tiempo no es probable poder celebrar sesiones nocturnas, creo que lo mejor sería que el señor Presidente anunciara este proyecto para mañana o pasado, ya que para prestarle aprobación bastaría, me parece, su simple lectura.

Repito, pues, que ruego al señor Presidente se sirva anunciar este proyecto para la tabla de fácil despacho de una de las sesiones próximas.

El señor **Balmaceda** (Presidente).—Muy bien, señor Diputado. Para una de las sesiones próximas podría ser anunciado el proyecto a que se ha referido Su Señoría.

El señor **Robles**.—¿Me permite, señor Presidente?

El señor **Balmaceda** (Presidente).—Está inscrito el honorable Diputado por Imperial.

El señor **Saavedra**.—Yo deseo hacer algunas observaciones al señor Ministro de Hacienda, i como Su Señoría no está en la Sala en estos momentos, voi a reservarme para otra oportunidad.

No tengo, pues, ningún inconveniente para que el honorable Diputado por Cañete use de la palabra.

El señor **Robles**.—Las observaciones que acaba de hacer el honorable Diputado por Santiago son muy interesantes, i no creo que haya alguien que se oponga a la reforma del Reglamento de la Cámara.

Pero me voi a permitir decir algunas palabras sobre la base que da el honorable Diputado a sus observaciones.

Señor Presidente, es inexacto, a mi juicio, que en la Cámara sean obstruidos los proyectos que se someten a su deliberación.

Por eso yo preguntaría al honorable Diputado por Santiago cuál proyecto ha sido obstruido en el actual período de sesiones.

El señor **Vicuña** (don Augusto).—Se ha hecho obstrucción, señor Diputado, al proyecto que limita la publicidad de la pena de muerte, primer proyecto de índole social que se ha presentado a la Cámara en estas sesiones.

El señor **Veas**. Pero se ha procedido con un buen espíritu.

El señor **Robles**.—El honorable Diputado confunde lo que es una obstrucción parlamentaria.

Parece que Su Señoría estima que para no obstruir hai que limitarse simplemente a decir sí o no cuando se tratan en la Cámara diversos proyectos de lei.

No todos los negocios pueden tratarse en un cuarto de hora.

Es natural que discutamos los proyectos que se nos presentan i que no se limite nuestra labor a venir a hacer aquí movimientos de cabeza afirmativos i negativos.

El proyecto a que se refiere el honorable Diputado, por su importancia, no es de aquellos que pueden despacharse con un sí o un no.

¿Es esto una obstrucción? ¿O quiere Su Señoría, repito, que el papel de los Diputados quede limitado lisa i llanamente a decir «sí o no», cuando se someten a nuestra consideración los altos negocios del Estado?

Considero que esta grito que levantan algunos sobre la obstrucción parlamentaria es absolutamente inexacta e infundada.

I, perdóneme el honorable Diputado que vuelva a preguntarle, ¿cuál proyecto ha sido obstruido en la Cámara?

Salvo ocasiones muy contadas i muy raras, la Cámara dice siempre «sí» a los Ministros que conocen los proyectos que se discuten.

¿Cuándo la Honorable Cámara ha dicho no a un Ministro que entienda las cosas i que sepa lo que dice?

Actualmente, señor Presidente, el partido radical está en la oposición. Pues bien, ¿no hemos visto que ayer no más se ha despachado aquí un suplemento de más de un millón de pesos al Ministerio del Interior, sin discutirlo siquiera?

Si un Ministro pide preferencia para tratar cualquier negocio, la Cámara acuerda invariablemente esa preferencia.

Pero de ahí a venir a decir que en la Honorable Cámara se obstruye porque no nos limitamos simplemente a votar afirmativa o negativamente, hai mucha distancia.

Sostener esto último es sostener un error: no puede afirmarse que a la Honorable Cámara no le cabe otro papel.

En otro día, cuando tenga oportunidad de inscribirme, hablaré con más detención sobre esta materia.

Por ahora, solo diré a la Honorable Cámara que los cuatro años que llevo de vida parlamentaria, solo un proyecto ha sido obstruido aquí, uno, nada más que uno.

I jamás por jamás, la Honorable Cámara desatiende las peticiones de un Ministro que sabe lo que dice i sabe lo que pide.

Esto no quiere decir que yo me oponga al despacho de la reforma del Reglamento.



No me opongo. Por el contrario, considero necesaria esa reforma.

Pero es bueno que las cosas se coloquen en su verdadero terreno i que se sepa una vez mas que la Cámara desatiende las peticiones de los Ministros que demuestran no conocer la materia que tratan i que en cambio atiende i sigue a los Ministros que saben lo que dicen i conocen las necesidades que quieren satisfacer con los proyectos que nos presentan.

### Ferrocarril de Santiago a Valparaiso

El señor **Zañartu** (Ministro de Ferrocarriles).—En sesion pasada los honorables Diputados señores Urrejola, Huneeus i Espinosa Jara hicieron importantes observaciones acerca del estado en que se encuentra la vía férrea entre Santiago i Valparaiso con respecto al recargo enorme de mercaderías i pasajeros que se trasportan por esta vía.

Sus Señorías se refirieron a los proyectos que se habian elaborado para mejorar esta situacion, que es ya apurada i que lo habia de ser mucho mas aun, cuando se abra el Canal de Panamá.

El estudio de este problema preocupa al Gobierno desde hace tiempo, ya que se refiere a un asunto de sumo interes para el pais.

Pero es bueno, para que queden las cosas en su lugar, decir que si bien es efectivo que el estado de esta línea es de recargo i que la situacion tendrá que empeorarse con la apertura del Canal de Panamá, tambien es efectivo que con la apertura del puerto de San Antonio se descargará esta línea, sobre todo de la conduccion del carbon para la Empresa de los Ferrocarriles, que saldrá por este puerto.

Sin embargo, no quiere decir esto que el Gobierno no se haya preocupado o no se preocupe de este problema.

Hai diferentes proyectos para corregir esta situacion. Uno mui antiguo consistia en hacer salir un ferrocarril desde Melipilla, que pasando por Casablanca, llegara hasta Quilpué o Valparaiso. Este proyecto, segun estudios hechos por la Direccion de Obras Públicas, costaba alrededor de veinte millones de pesos, i en realidad, no mejoraba en mucho la situacion; primero porque el largo virtual de la línea resultaba mas o ménos igual a la longitud de la vía que hoi une a Santiago con Valparaiso, i segundo porque en la adopcion de este proyecto se recargaria considerablemente el acarreo de la línea de San Antonio a Santiago, en la parte comprendida entre Melipilla i Santiago.

Otro proyecto consulta un ferrocarril que pase por Curacaví, Casablanca i Quilpué.

Los estudios de este ferrocarril están bien hechos, pero su construccion importaria alrededor de cuarenta millones de pesos, i aun cuando se acortaria la distancia en una tercera parte, hai que tener en vista que se trata de suma no despreciable i que es necesario meditar mucho ántes de embarcarse en la ejecucion del proyecto.

Por otra parte, el Gobierno debe estudiar tambien las consecuencias que traerán para el pais la apertura del Canal de Panamá i la construccion del puerto San Antonio.

Hai un tercer proyecto, fruto de un estudio hecho a la lijera por la Direccion de Obras Públicas, que tiene por objeto evitar el recorrido de la cuesta del Tabon.

Este último consiste en llevar la línea desde Tiltil a Quilpué, i cuesta alrededor de un millon a un millon doscientas mil libras.

La Cámara ve que la ejecucion de este proyecto es sumamente cara, i, ademas, consulta un túnel que tendrá siete u ocho kilómetros de largo, segun la pendiente que se le quisiera dar a la línea.

Los ingenieros que hai aquí en la Cámara i los que se hayan ocupado de estos asuntos, saben lo que significa la construccion de un túnel de tal estension. Estas obras, a mas de ser sumamente costosas, ofrecen problemas dificiles, como el de la ventilacion.

Así es que este proyecto, que es mui interesante i conveniente, no se puede adoptar a la lijera, sino que el Gobierno debe meditarlo mucho.

El señor **Huneeus** (don Francisco).—¿Me permite el señor Ministro?

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Con mucho gusto.

El señor **Huneeus** (don Francisco).—Es precisamente para referirme al trazado de La Dormida, a que hacia mencion Su Señoría.

Su Señoría decia que cuesta un millon de libras esterlinas, mas o ménos veinticuatro a veinticinco millones de pesos de nuestra moneda. Pero debe considerar tambien el señor Ministro el ahorro de cuarenta i tantos millones de kilómetros de trayecto que significa la ejecucion de ese proyecto.

Ese es el punto que se debe estudiar, el aspecto económico; o sea si convendria invertir este millon de libras esterlinas en presencia del ahorro que significaria el menor recorrido de cuarenta i tantos kilómetros para la carga.

Es una cuestion de cifras, sencillamente.

Agradezco la benevolencia del señor Ministro.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Era lo que decia. El Gobierno estudia esta cuestion, dada la situacion actual, dado el mayor gasto que orijina el recorrido por el Tabon; valdria la pena llevar a cabo este proyecto.

Si el Gobierno se convence que convendria construir este desvio, se pedirán al Congreso los fondos necesarios para hacer los estudios del caso.

### Puente en el rio Maipo

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—El honorable señor Mena hizo tambien algunas observaciones referentes a la construccion de un puente sobre el rio Maipo, en Lo Gallardo.

Segun las observaciones de Su Señoría, se han concedido al contratista de este puente algunas prórrogas para la terminacion de los trabajos. Es efectivo el hecho, i si pide otra, habria que concederle, seguramente.

Pero la concesion de estas ampliaciones es justificada, porque el contratista tenia que hacer fundaciones sobre un terreno cuya consistencia no podia prever ántes de comenzar los trabajos, i ademas, porque la Direccion de Ferrocarriles le ha atrasado considerablemente el acarreo de los materiales necesarios para la obra.

Sin embargo, al concedérsele esta prórroga al contratista, se ha estipulado, como condicion, que él correrá con todos los gastos que ella pueda ocasionar al Fisco. Ademas, se le ha manifestado que debe terminar el trabajo en este año, bajo la sancion de que el Gobierno no consultará en el presupuesto venidero fondos para el pago de la obra.

Así es que con todas estas medidas eficaces i efectivas, el contratista se apresurará, seguramente, i el vecindario interesado puede estar seguro de que la obra se terminará en este año.

### Puente sobre el Rio Bueno

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Debo tambien ocuparme de las observaciones que el honorable señor Cárdenas hacia en la sesion pasada sobre el puente de Rio Bueno, puente que ha sido destruido por los temporales últimos. Su Señoría manifestaba que un particular habia ofrecido reconstruir ese puente, i reembolsar

los gastos que hiciera, estableciéndose un derecho de peaje a su favor.

Es perfectamente efectivo el dato que daba el honorable Diputado, pero el Gobierno se apresuró a rechazar esa solicitud, por considerarla, a todas luces, inconveniente. I tan pronto como tuvo noticia de la destruccion de ese puente, dió orden de que se procediera a su reconstruccion, de tal manera que, en breves dias, el tráfico quedará restablecido, en forma provisoria, talvez, pero restablecido, al fin.

### Antecedentes solicitados

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Antes de terminar, i ya que estoy con la palabra, debo manifestar al honorable Diputado por Valparaiso, señor Veas, que la Secretaría de Ferrocarriles está juntando los antecedentes que Su Señoría ha solicitado, i que, tan pronto como estén listos, tenderé el mayor gusto de traerlos a la Cámara.

Es cuanto tenia que decir, señor Presidente.

### Oficina del Registro Civil en Freire

El señor **Anguita**.—Deseaba preguntar al señor Ministro, o a quien corresponda, si se ha recibido una solicitud de los vecinos del pueblo de Freire, en que piden la creacion de una oficina del Registro Civil, en aquella localidad.

El pueblo de Freire está en el extremo sur de la provincia de Cautin, tiene numerosa poblacion i, como se encuentra a gran distancia de otras oficinas del Registro Civil, se están formando allí familias irregularmente, por falta de una oficina del Registro Civil

De manera que los vecinos han solicitado, con mucha justicia, la creacion de una oficina de Registro Civil.

Desearia saber si esta solicitud habrá llegado a conocimiento del Ministro respectivo.

El señor **Rivas Vicuña** (Ministro del Interior).—El honorable Ministro de Justicia se encuentra fuera de Santiago; llegará mañana, i creo que entónces podrá contestar la pregunta formulada por Su Señoría.

### Puente en Rio Bueno

El señor **Rodríguez** (don Luis Martiniano).—Ya que está presente el honorable Ministro de Industria i Obras Públicas, desearia saber si han llegado a conocimiento de Su Señoría los datos relativos al restablecimiento del tráfico por el puente de Rio Bueno.

Este tráfico se ha restablecido, segun noticias que tengo, merced a gastos onerosos hechos por los vecinos.

Debido al estado de incomunicacion en que estos vecinos se encontraban, establecieron un servicio de lanchas i convinieron en el pago de los pasajes i en el del transporte de sus mercaderías.

Yo creo, dados estos hechos, que seria equitativo abonar a estos vecinos los gastos en que han tenido que incurrir para llevar a cabo el restablecimiento del tráfico en aquella zona.

Someto esta insinuacion al criterio del honorable señor Ministro.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Los antecedentes que tengo sobre este particular, señor Presidente, son los que ya he espuesto ante la Honorable Cámara.

Pero, en vista de lo que ha dicho el honorable Diputado, estudiaré la situacion que se ha creado a los vecinos a que se refirió Su Señoría, pudiendo adelantar, desde luego, que no me parece que haya inconveniente en arreglar esta situacion en la forma insinuada por Su Señoría. Si la Direccion de Obras Públicas comprueba la efectividad de los gastos hechos, será natural, me parece, abonarlos a los vecinos.

### Camino de las Choicas

El señor **Vicuña** (don Ismael).—Voi a llamar la atencion del señor Ministro de Industria i Obras Públicas, señor Presidente, sobre algo que considero de bastante interes: se trata del camino que conduce de Las Choicas, mineral cuyos productos salen todos hácia Tinguiririca. Es éste un camino de mucho tráfico, i sirve a una rejion minera i montañosa, en la que, tambien, se encuentra un balneario al cual concurren unas séiscientas o setecientas familias durante los meses del verano.

Hoi dia este camino está destruido, a pesar de que la compañía minera Las Choicas invirtió en él, mas o menos, un millon de pesos.

En mi concepto, con la suma de sesenta mil pesos se le podria arreglar en forma de dejarlo perfectamente habilitado para el tráfico.

Doi estos datos al señor Ministro de Industria i Obras Públicas para que Su Señoría, si lo tiene a bien, favorezca a esa zona con la suma que he indicado.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Me he preocupado, señor Presidente, de ver los fondos que quedan dis-

ponibles para reparacion de caminos; i he visto que para el arreglo de caminos mineros solo hai unos quince o dieciocho mil pesos, suma mui escasa, como puede comprenderlo Su Señoría.

Sin embargo, dentro del prorratio que habrá de hacerse de esta suma, atendida la importancia de los caminos por reparar, habré de esforzarme por complacer los deseos del honorable Diputado por San Fernando.

### Reparacion de caminos

El señor **Rodríguez** (don Luis Martiniano).—Rogaria, señor Presidente, al señor Ministro de Industria i Obras Públicas, que se sirviera traer a la Cámara los datos relativos a la distribucion que se ha hecho, entre las distintas provincias de la República, de los fondos destinados a reparacion de caminos.

Con frecuencia se dice en las provincias que Santiago i Valparaiso, en lo que atañe a la distribucion de los dineros públicos, disfrutan de una especie de mayorazgo, consumiendo así de preferencia mucha parte de los fondos de la Nacion.

Datos positivos no tengo al respecto, pero creo que esto en gran parte se verá confirmado con los datos que nos traiga el honorable señor Ministro.

Hai provincias, señor Presidente, donde nada o casi nada se ha gastado, i donde, en consecuencia, en esa materia nada se ha hecho

Esto me hace temer que tengamos que ser odiosos i molestos en las futuras discusiones del presupuesto; pues hai que prevenir el inconveniente de que queden muchas provincias en situacion de no poder atender sus necesidades.

Me permito, pues, solicitar del señor Ministro de Industria i Obras Públicas que se sirva enviar a la Cámara los antecedentes relativos a la distribucion de los fondos consultados para construccion i reparacion de puentes i caminos, con especificacion, si ello es posible, de lo invertido por el actual Ministro i por los anteriores.

Por lo demas, honorable Presidente, yo reconozco que los fondos que se acuerdan para este objeto son escasos, debido a lo cual no se satisfacen debidamente todas las necesidades que en esta materia se dejan sentir. Pero, no es posible que continúe tal estado de cosas, mucho ménos en el sur de la República, en donde no hai ferrocarriles, o si los hai, en don-

de no se puede llegar a ellos por falta de caminos de acceso.

Pero, como he dicho, comprendo que con solo doscientos mil pesos no se pueden satisfacer cumplidamente todas estas necesidades.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Querria saber si lo que desea el honorable Diputado es una lista detallada de las inversiones a que Su Señoría se ha referido.

El señor **Rodríguez** (don Luis Martiniano).—Deseo, honorable Ministro, conocer la distribución hecha, entre las distintas provincias, de los fondos destinados a reparaciones de puentes i caminos.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Con mucho gusto traeré el dato que solicita Su Señoría; i si hice esta pregunta al honorable Diputado, es porque hai tambien un ítem destinado a contribuir a estas reparaciones cuando a ellas contribuyen a su vez las municipalidades o los vecinos.

Por lo demas, no es raro que en el sur de la República los caminos se encuentren en situacion lamentable i que aun se hayan trazado dos ferrocarriles sin haberse construido ántes los correspondientes i necesarios caminos de acceso. Pero, el Gobierno estudia actualmente un proyecto en virtud del cual no se construirá en lo sucesivo ningun ferrocarril sin sus correspondientes caminos. Así como estudia un plan de obras públicas, así tambien estudia un proyecto sobre construcción de estos caminos; pues lo cree una necesidad elemental.

Pero, como muy bien lo ha dicho el honorable Diputado, las sumas acordadas para puentes i caminos son insignificantes, por lo cual el Gobierno se preocupa de estudiar la mas justa i equitativa distribución de estos fondos, como asimismo, la forma en que deben ser aumentados. A este objeto tiende el proyecto que el Gobierno tiene en estudio; i así la Cámara podrá tambien determinar equitativamente esta distribución, atendidas las necesidades que en esta materia se dejen sentir entre las distintas localidades i pueblos del país.

### Servicio de camineros

El señor **Espinosa Jara**.—Ya que se trata de caminos, señor Presidente, quiero hacer una insinuación al honorable señor Ministro de Industria i Obras Públicas en el sentido de que se sirva restablecer el servicio de camineros.

La Honorable Cámara comprenderá que es mucho mas eficaz el trabajo hecho por las cuadrillas de camineros, compuestas de operarios preparados, que conocen perfectamente este servicio, que el trabajo que pueden hacer peones que no han estado nunca ocupados en esta clase de faenas.

Considero pues, señor Presidente, por los datos que tengo sobre la materia, que estas cuadrillas de camineros responden a un buen servicio público. De modo que creo se ha hecho una mala obra desorganizando este servicio, para el cual muchas veces se conceden fondos arbitrariamente por empeños de Senadores, de Diputados i por la idea que se forma un Ministro sobre este particular, sin contar, a veces, con los antecedentes del caso.

En cambio, señor Presidente, cuando las provincias i departamentos estaban dotadas de tales o cuales cuadrillas de camineros, este servicio bastaba para atender a las necesidades de las respectivas rejiones.

Todavía, vemos que en la actualidad se hace necesario, a veces, que el Ministro de Industria decrete la inversión de crecidas sumas, —diez o veinte mil pesos,—para la reparación de un camino, habiéndose presentado el caso de que con semejantes cantidades de dinero el Gobierno ha quedado corto para satisfacer la necesidad que se queria atender.

Hechas estas observaciones, señor Presidente, creo que el señor Ministro havia una obra buena ocupándose en estudiar los resultados que podria producir este sistema de reparar los caminos por medio de cuadrillas de camineros; i si Su Señoría viera que es conveniente para el servicio restablecerlas, me parece que seria llegado el caso de que ellas se restablecieran.

Esta es una simple recomendación que dirijo al honorable Ministro del ramo.

### Caminos de la provincia de Bio-Bio

El señor **Bunster**.—Quiero, señor Presidente, aprovechar la presencia del señor Ministro de Industria i Obras Públicas para hacer presente a Su Señoría el mal estado en que se hallan los caminos de la provincia de Bio-Bio.

### Trafico de Pillanlelun a Lautaro

El señor **Balmaceda** (Presidente).—Puede usar de la palabra el honorable señor Anguita.

El señor **Anguita**.—He pedido la palabra, señor Presidente, para llamar la atención del señor Ministro de Industria i Obras Públicas

sobre una cuestion que se relaciona con la materia de que se trata.

En la provincia de Cautin, señor Presidente, hai una parte del rio que lleva este nombre, que ha obstaculizado en absoluto el camino público, impidiendo el tráfico desde la estacion de Pillanlelbun al pueblo de Lautaro en forma que dicho tráfico no puede hacerse, debido a que un pedazo del rio ha invadido, como digo, el camino público; i como no existe puente ni nada de que puedan valerse los vecinos para hacer sus viajes, tienen que recurrir a los trenes con este objeto.

El vecindario que no puede vivir así, ha empezado a recolectar dinero para depositarlo en Arcas Fiscales con el fin de que con estas sumas, junto con la cuota con que contribuye el Gobierno i la Municipalidad, sirvan para tener allí un buen puente.

Estos fondos se han solicitado ya del Gobierno; pero como aun no se han conseguido, los vecinos han continuado reuniendo erogaciones.

Pero como aun no se reunen todas las que se necesitan, i esto puede demorar, llamo la atencion del Gobierno para que pida al Director de los Ferrocarriles que lo informe sobre el peligro que hai de que la línea del ferrocarril sea invadida por las aguas del Cautin en una estension de doce a quince cuadras de Lautaro al sur, pues en la actualidad las aguas llegan hasta unos cincuenta centímetros de la misma línea. De tal modo que, con otra lluvia, es casi seguro que la línea férrea se verá inundada, produciéndose así daños muy difíciles de reparar, ya que de Lautaro al sur todas las poblaciones quedarían aisladas.

Por eso llamo sobre esto muy especialmente la atencion del honorable Ministro a fin de que Su Señoría pida informe sobre este particular; i a fin, tambien, de que se decida a obtener los fondos necesarios para evitar el serio peligro que el rio se lleve la línea del ferrocarril.

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

### Peticion de antecedentes

El señor **pro-Secretario**.—El señor Vicuña don Augusto solicita que se dirija oficio al señor Ministro de Hacienda para que se sirva remitir a la Cámara los antecedentes que existan en el Ministerio en que se solicita la creacion de la Aduana de Santiago.

### Pension a la familia del estudiante Macuada

El señor **Villegas** (Ministro de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion).—¿Me permite el señor Presidente?

El señor **Balmaceda** (Presidente).—Con la vènia de la Honorable Cámara puede usar de la palabra el señor Ministro.

El señor **Villegas** (Ministro de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion).—Deseo saber si ha sido ya informada, señor Presidente, una mocion que presenté el año pasado con el objeto de acordar una pension de gracia a la familia del estudiante Macuada, sacrificado en el cumplimiento de su deber durante la epidemia de fiebre amarilla que apareció en Antofagasta.

El señor **pro-Secretario**.—Creo que está informada.

El señor **Villegas** (Ministro de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion).—De todos modos, rogaria a la Honorable Cámara que se sirviera acordar discutir de preferencia este negocio en la próxima sesion secreta, dedicándole unos diez minutos.

El señor **Balmaceda** (Presidente).—Si hubiera unanimidad se acordaria discutir la mocion a que se refiere el honorable señor Ministro en la primera sesion secreta que celebre la Honorable Cámara.

Acordado.

### Reorganizacion de los ferrocarriles

El señor **Balmaceda** (Presidente).—Entrando en la órden del dia, corresponde discutir el proyecto sobre reorganizacion de los ferrocarriles.

Se va a leer el informe.

*Se comienza a dar lectura al informe.*

El señor **Claro Lastarria**.—Se podria suspender la lectura del proyecto, en vista de que ha sido distribuido impreso a todos los honorables Diputados i de que es muy estenso.

El señor **Puga Borne** (vice-Presidente).—Si no hubiera inconveniente, se suprimiria la lectura.

El señor **Correa Bravo**.—¿Cómo, señor Presidente?

El señor **Puga Borne** (vice-Presidente).—El señor Claro Lastarria propone suprimir la lectura en vista de que el proyecto ha sido repartido impreso a los señores Diputados.

El señor **Correa Bravo**.—Habria aceptado este temperamento, que el señor Ministro i la Cámara seguramente no estarian distantes de

aceptar, siempre que se aprobara hoy el proyecto en jeneral i que su discusion particular no tuviera lugar hasta pasado tres dias.

El señor **Claro Lastarria**.—Tendria el sentimiento de oponerme, porque deseo hablar en la discusion jeneral.

El señor **Huneus** (don Francisco).—Podríamos oír las observaciones de los señores Diputados en la discusion jeneral; despues entraríamos a la discusion particular.

El señor **Puga Borne** (vice-Presidente).—Ese seria el curso natural del debate.

El señor **Correa Bravo**.—Solo he querido ahorrar tiempo a la Cámara, porque no podemos entrar a la discusion de un proyecto que solo ahora conocemos, i que solo están en situacion de debatir los miembros de la Comision informante. Por esa razon, dentro del propósito que tengo de no obstaculizar el despacho del proyecto, proponia su aprobacion jeneral, dejando la discusion particular para el lunes de la semana próxima.

El señor **Puga Borne** (vice-Presidente).—Pero ya ha visto Su Señoría que ese temperamento no tiene la aceptacion de la Cámara, por cuanto hai señores Diputados que desean hablar en la discusion jeneral.

El señor **Veas**.—Pero esto no seria inconveniente para omitir la lectura.

El señor **Puga Borne** (vice-Presidente).—Si el señor Correa Bravo no se opone a que se omita la lectura, se podria proceder en esa forma.

El señor **Correa Bravo**.—Ya he dicho que no me opondria siempre que se dejara la discusion particular para otro dia.

El señor **Puga Borne** (vice-Presidente).—Reglamentariamente basta que Su Señoría se oponga a que se entre a la discusion particular para que ésta quede para la sesion próxima.

El señor **Correa Bravo**.—Lo sé, señor Presidente, pero mi deseo es que ni hoy ni mañana entremos a la discusion particular.

El señor **Urzua** (don Oscar).—Eso dependeria del desarrollo que tengan las observaciones del honorable Diputado señor Claro.

El señor **Correa Bravo**.—Me atreveria a preguntar al señor Ministro si aceptaria que dejáramos para el lunes la discusion particular, sin perjuicio de tratar hoy i mañana el proyecto en discusion jeneral.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Mi propósito es que este proyecto se despache cuanto antes, ya que él es la base de toda reorganizacion que nos conduzca a un buen servicio en materia de ferrocarriles. Si, dentro de este propósito, la Cá-

mara creyera que la forma propuesta por el señor Correa Bravo es la mas conducente al rápido despacho de este proyecto, no habria inconveniente para aceptarlo. Me atreveria a proponer al honorable Diputado por Llanquihue que dejáramos la discusion particular para el miércoles i nos ocuparíamos en la sesion de mañana de los asuntos de la tabla acordada para el miércoles.

El señor **Claro Lastarria**.—La sesion del miércoles está destinada al proyecto de Código Orgánico de Tribunales.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Haríamos un cambio: destinaríamos la sesion del martes al proyecto de Código Orgánico de Tribunales i la del miércoles a este proyecto. Tendria así dos dias el señor Diputado para estudiar este asunto como lo desea.

Creo que con esto conciliamos el propósito de despachar pronto este proyecto i el propósito honorable Diputado por Llanquihue de preparar las observaciones que piensa hacer en la discusion particular.

El señor **Correa Bravo**.—Yo no tengo inconveniente para que discutamos en esta sesion en jeneral i en seguida nos saltemos a la sesion del miércoles para continuar discutiendo.

El señor **Puga Borne** (vice-Presidente).—Solicito el acuerdo unánime de la Cámara para cambiar la tabla del miércoles por la de mañana.

Hai oposicion, honorable Diputado.

El señor **Espinosa Jara**.—Si no hai acuerdo, sigamos la lectura.

El señor **Huneus** (don Francisco).—Podríamos oír a los señores Diputados lo que quieren decir sobre la discusion jeneral i una vez que hayan concluido, i si se hubiera de votar en jeneral el proyecto, entónces seria el momento de acordar el cambio que insinuaba el señor Ministro de cambiar la tabla del miércoles por la del martes. Pero no podemos saber si podrá ser aprobado en jeneral hoy, antes de oír a los honorables Diputados que han manifestado deseos de terciar en el debate.

El señor **Claro Lastarria**.—I no sabemos tampoco si hai otros Diputados que quieran tomar parte en él.

El señor **Espinosa Jara**.—Lo práctico seria oír a los Diputados i evitarnos la lectura.

El señor **Puga Borne** (vice-Presidente).—Como el señor Correa Bravo ha manifestado que no acepta el temperamento que se ha insinuado, se va a continuar la lectura.

(Se continúa i termina la lectura del proyecto).

El señor **Balmaceda** (Presidente).—En discusion jeneral el proyecto.

El señor **Claro Lastarria**.—Es un deseo unánime del pais, señor Presidente, que la Cámara éntre a ocuparse de este problema de la reorganizacion del servicio de los Ferrocarriles del Estado, que es un problema que se presenta con caracteres de innegable importancia para su desarrollo económico i financiero en jeneral; pero, creo yo tambien que la gravedad del problema exige del Congreso Nacional que lo aborde i lo estudie con tranquilidad para llegar a la solucion que mejor corresponda a las necesidades que se trata de satisfacer.

No tengo el propósito de ocupar la atencion de la Honorable Cámara, sino en la forma mas breve i concisa posible. Quitaré a mis observaciones toda latitud, limitándome a hacer notar los puntos dignos de llamar la atencion de mis honorables colegas, para que dentro de la discusion de este negocio pueda llegarse a adoptar la solucion mas conveniente en las presentes circunstancias.

He dicho, señor Presidente, que el problema se presenta en las actuales circunstancias con caracteres de gravedad i urgencia. Para resolverlo, ante todo hai que construir la base de este edificio; debe la Cámara optar por cuál sistema es el mas conveniente para la mejor organizacion de los Ferrocarriles del Estado.

Seáme permitido a este respecto recordar en breves palabras lo ocurrido sobre esta materia en nuestro pais primeramente.

Hasta el año 1850, escepto el de Copiapó, que fué construido en 1845, los ferrocarriles entre nosotros no existian.

En 1850 se formó una Sociedad Anónima para construir el ferrocarril de Santiago a Valparaíso; i en 1855, otra sociedad, tambien anónima, para construir el ferrocarril al sur; i por un privilejio especial se concedia incidentalmente a estas sociedades la administracion de estos ferrocarriles.

Esta concesion de 1855, igual a la de 1850, daba en órden a la administracion a las sociedades concesionarias mucha libertad de accion. El Estado podia contribuir con una suma que no podia exceder de la cuarta parte del capital invertido i las tarifas debian fijarse por treinta i cinco años. Al cabo de treinta i cinco años las tarifas debian ser nuevamente sometidas al Gobierno, que podia reducirlas, pero con una limitacion: la de que no podian disminuirse en forma tal que fueran a reducir las utilidades a ménos del quince por ciento del capital invertido.

Estos esfuerzos se hicieron en época en que se necesitaba ligar a Valparaíso con Santiago i con el sur de la República.

Debo recordar que cuando el Estado habia adquirido ya la casi totalidad de las acciones de la Empresa del Ferrocarril a Valparaíso, se dictó la lei de 10 de junio de 1864, cuyo artículo 1.º decia:

«La administracion correrá a cargo de un superintendente, bajo la direccion superior del Gobierno».

Así se vino a sintetizar el sistema que mas tarde se adoptó en nuestra lejislacion sobre administracion de los ferrocarriles.

Sabe la Honorable Cámara que ántes de esta lei de 1864, se dictó con fecha 4 de agosto de 1862 la lei llamada de Policia de Ferrocarriles, que se aplica a la explotacion de todos los ferrocarriles, sean de propiedad fiscal o particular.

Esta lei contiene en su título IV, si mal no recuerdo, las reglas concernientes a la explotacion.

La construccion de ferrocarriles hácia el sur que se desarrolló lentamente a cuya historia no haré por la brevedad con que deseo desarrollar mis observaciones, hizo necesario dictar a mediados de 1884 una nueva lei que organizara en forma definitiva la administracion de los ferrocarriles que pertenecian al Estado. Esa lei se promulgó con fecha 4 de enero de 1884, i en su artículo 1.º dispone:

«La administracion será ejercida bajo la direccion superior del Gobierno, por un director jeneral, asistido de un Consejo».

La lei del 84 trabajó en este pais hasta febrero de 1907, i digo que trabajó en este pais, señor Presidente, porque no hai otra disposicion legal que haya venido a alterar el sistema establecido por esa lei de 1884.

¿Qué ocurrió entónces, señor Presidente? ¿Qué motivó esta lei de 1907? ¿Fué orijinada por la necesidad de mejorar el servicio de los ferrocarriles, acaso porque la disposicion legal del 84 fuera mala? ¿O la motivó la necesidad de alterar las condiciones existentes i previstas por esa lei, porque la situacion del pais hubiese cambiado?

Nó, señor Presidente; la lei del 84 hizo crisis i la hizo por dos factores, de que me ocuparé mas tarde en particular: primeramente porque el Estado es siempre mal administrador, i en segundo lugar, por la política.

El juego incesante de estos dos factores fué desquiciando el sistema entero, i a medida que avanzaba el progreso del pais, crecia tambien la máquina de la administracion pública i se acentuaba la urgencia de satisfacer sus nuevas

necesidades. Así llegó el momento en que se vió claramente que en materia de administracion de ferrocarriles, la accion del Estado, en la forma determinada por la lei de de 1884, no bastaba ya para atender las necesidades de la Empresa de Ferrocarriles. Era preciso modificar el sistema que habia servido hasta 1887.

Con este objeto se dictó la lei orgánica de Ministerios, de 21 de junio de 1887, que proveia al desarrollo comercial e industrial del pais, creando el Ministerio de Industria i Obras Públicas i dictando las nuevas disposiciones referentes a la construccion i direccion de las líneas de ferrocarriles, que hasta entonces eran pocas.

Esa lei decia en su artículo 8.º: «Corresponde al Ministerio de Industria i Obras Públicas: La construccion i direccion de los Ferrocarriles del Estado».

He dicho i repito que la intervencion de la política interna en este servicio ha contribuido poderosamente a malearlo; porque esto está en la conciencia de todos nosotros. I todo el mundo sabe tambien hasta qué extremo ha llegado esa perniciosa intervencion en el organismo de la Empresa.

Para combatir estos males se dictó, andando el tiempo, la lei 1,933, de 8 de febrero de 1907, que contiene cinco artículos, el primero de los cuales me permitirá leer la Honorable Cámara, porque sintetiza cuál era la verdadera situacion de los Ferrocarriles.

Dicha lei fué algo así como un golpe de bisturí que se aplica a una enfermedad que no admite espera.

Esa lei dice: «Artículo 1.º Mientras se reorganiza al servicio de ferrocarriles del Estado por medio de una lei, la administracion de éstos será ejercida por un Director Jeneral, ingeniero especialista en ferrocarriles».

El artículo 2.º decia: «El Presidente de la República dictará dentro del plazo de seis meses, los reglamentos necesarios para la reorganizacion provisoria del servicio fijando las atribuciones, obligaciones i sueldos del director jeneral i empleados».

El Congreso quiso por medio de esta lei hacer un ensayo, suspendiendo los efectos de la lei de 1884 i entregando al Presidente de la República la direccion i administracion superior de la Empresa, asesorado por un injeniero especialista, a fin de que procediese a reorganizar el servicio en forma que correspondiera a los anhelos del pais en materia de buena administracion de ferrocarriles.

En 1912, i desempeñando la cartera de Industria i Obras Públicas el actual honorable Ministro, tuvo Su Señoría una idea que con-

ceptúo de grande importancia. Me refiero a la creacion del Ministerio de Ferrocarriles,

Para darle forma práctica a esa idea el honorable señor Zañartu presentó al Congreso un mensaje en que señalaba la necesidad de crear una reparticion especial que pudiera dedicarse a vijilar la marcha de los ferrocarriles.

Completaba así Su Señoría la lei orgánica de Ministerios del año 1887, que ya he tenido ocasion de citar.

Habian trascurrido cinco años bajo el imperio del sistema creado por la lei de febrero de 1907. Habia ya caducado la autorizacion que se conferia al Presidente de la República, quien tenia presentado al Congreso el proyecto que debia reemplazar a la lei de 1907.

El honorable Ministro hizo entonces agregar un artículo transitorio en la lei 2,613 de 17 de enero de 1912, que crea el Ministerio de Ferrocarriles.

Ese artículo dice:

«Mientras se dicta la lei que reorganiza el servicio de ferrocarriles, el Director Jeneral tendrá las atribuciones que señala la lei de 4 de enero de 1884 a este funcionario i las que por la misma lei corresponden al Consejo Directivo, debiendo someter a la aprobacion del Gobierno los acuerdos que segun la misma lei lo requieran; se someterán tambien a la aprobacion suprema la peticion o resolucion de las propuestas públicas que excedan de diez mil pesos».

Como ve la Cámara, en este caso se quiso afianzar la autorizacion dada por la lei de 1907, armando a un funcionario que se llamaría Director Jeneral de los Ferrocarriles, con un poder vastísimo i sin mas limitacion ni contrapeso que la autoridad del Supremo Gobierno.

Al mismo tiempo se iniciaron en esta Cámara varios proyectos sobre esta materia. Pero, ántes de referirme a este punto, quiero que la Cámara se penetre de la base en que, a mi juicio, debe descansar la nueva lei que vamos a despachar ahora.

Esta base la debemos estudiar, discutiendo previamente cuál será el sistema que debe adoptarse para la buena marcha i correcta administracion de este servicio.

En esta materia, señor Presidente, i estudiando lo que en otras ocasiones ocurre, creo que no podemos encontrar en ninguno de ellos la solucion práctica que es necesario aplicar en nuestro pais.

¿Por qué?

Porque, con escepcion de Alemania, i de una línea en Francia, los ferrocarriles de los demas paises son explotados por compañías particulares.



Saben mis honorables colegas que los Estados Unidos, que en materia de ferrocarriles van a la cabeza del mundo entero, han llegado a organizar una administracion verdaderamente interesante.

En toda la Europa, con escepcion de Alemania, prospera la administracion particular de los ferrocarriles, i todos los que hayan viajado, todos los que hayan leído, saben que éste es el sistema que parece mejor i mas adaptable a las circunstancias.

Pero si esto es así, ¿por qué en Alemania no fracasó el sistema fiscal?

I debo advertir que llamo sistema fiscal al sistema en que el Estado administra por sí mismo.

No fracasó este sistema en Alemania, señor Presidente, porque ese país está constituido,—lo diré en una sola palabra,—militarmente, porque hai allí una organizacion en la cual desde lo mas alto hasta lo mas bajo, siempre se encuentra una cabeza que sea responsable i alguien que mande, i porque los ferrocarriles alemanes son considerados como uno de los elementos necesarios a la seguridad del país, en primer término, i al desarrollo de las industrias, en segundo lugar.

En Francia el Estado en parte es administrador de los ferrocarriles, señor Presidente.

En Francia, el Estado adquirió el control de una línea particular que se llama «Ouest-Etat», i durante los tres o cuatro años que el Estado la ha tenido bajo su administracion, ha dejado ya noventa millones de francos de déficit.

El señor **Subercaseaux**.—¿I en Bélgica, señor Diputado?

El señor **Claro Lastarria**.—En Bélgica tienen otro sistema misto, del cual me voi a ocupar brevemente.

He querido citar estos ejemplos de la administracion de ferrocarriles por parte del Estado, para demostrar que este sistema no solo ha fracasado en Chile sino tambien fuera de él.

¿Por qué? Sencillamente porque el Estado es mal administrador.

Se me dirá, entónces, que habria que arrendar los ferrocarriles chilenos a una compañía particular, i que si el Estado es incapaz de administrar, ¿por qué no los entrega?

Yo responderé, señor Presidente, que, a mi juicio, no es ésta la solucion del problema.

En Chile, los Ferrocarriles del Estado tienen un doble carácter: son un medio de proteccion que el Estado emplea en favor de las industrias i de la agricultura i son tambien un medio de progreso en cuanto facilitan las comunicaciones.

Tienen todas las características de una empresa industrial i al mismo tiempo los de una proteccion a las industrias productoras.

Entregar en arrendamiento la administracion de los Ferrocarriles del Estado en un país pequeño como el nuestro, seria, repito, colocar dentro del Estado una empresa tan poderosa que podria ocasionar perturbaciones considerables a la marcha del Gobierno i de la Nacion.

Seria tambien difícil poder enterar un capital tan enorme como es el que se necesitaria para su explotacion; i ademas no habria la seguridad de que, a la espiracion del contrato de arrendamiento, ese capital conservara el valor intrínseco que tenia en el momento de efectuarse el contrato. ¿Es, entónces, señor Presidente, el sistema fiscal el mejor? Conceptúo que nó. I conceptúo que no es el mejor, porque la esperiencia nos está demostrando que hemos fracasado.

¿Cuál puede ser entónces el mejor? Habria el sistema de entregar la totalidad o parte de ella a la explotacion particular; pero no creo que convenga entrar en ese camino todavia. Estimo que debemos intentar i ensayar otra solucion.

Hagamos de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado una empresa industrial contemplada, nó como organismo legal, desde que la lei de 16 de setiembre de 1884 considera al Estado como protector de empresas industriales; pero si hagámoslo en forma que corresponda a su organizacion, en forma que nos permita ver si realmente somos capaces o no de administrar los ferrocarriles en bien de todos i para todos.

El proyecto a que se acaba de dar lectura honorable Presidente, es un proyecto que, en esta base capital de su organismo, es exactamente igual a la lei de 16 de setiembre de 1884. Este proyecto de la Comision Mista de Senadores i Diputados dice en su artículo primero que la administracion de los Ferrocarriles será ejercida por un director jeneral ingeniero civil asistido por un consejo de administracion.

La Honorable Cámara comprende que, si la administracion de los Ferrocarriles del Estado va a ser ejercida por un hombre asistido por un consejo de administracion ¿qué va a pasar? Se va a reproducir lo ocurrido con la lei del año 1884: choques diarios i constantes entre el director jeneral i el consejo, por la misma situacion que tiene ese director dentro de la lei del 84 i que conserva tambien dentro de la lei que se propone. Ha de tener, decia, en sí, ese director el propósito de acaparar la ma-

yor suma de facultades. I un consejo que no tiene mas responsabilidad que la de ir a dar una opinion ¿qué hará?

No creo entónces que sea ésta una solucion buena.

Este proyecto no es mas que una repeticion de la lei de 16 de setiembre de 1884, con varias otras disposiciones que merecen séria crítica, a mi juicio, i de las cuales me ocuparé cuando sea tiempo en la discusion particular.

Sé, señor Presidente, i mis colegas lo saben también, que, aparte de este proyecto, hai muchos otros; así, sobre mi mesa, tengo cuatro proyectos.

Es el uno el elaborado por mi honorable colega el Diputado por Osorno, don Luis Adan Molina, que en su artículo primero dice que la explotacion de los Ferrocarriles sé hará bajo la direccion superior del Ministro de Ferrocarril's asistido por un consejo.

La sola variante de este proyecto con el anterior, es que este consejo asiste al Ministro de Ferrocarriles, pero siempre el director jeneral...

El señor **Huneus** (don Francisco).—¿Quiere permitirme una interrupcion el honorable Diputado?

El señor **Claro Lastarria**.—Lo haria con el mayor gusto, pero desearia seguir mis observaciones i aquí tengo a la mano el proyecto de Su Señoría.

El señor **Huneus** (don Francisco).—Es únicamente con el propósito de evitar que la Cámara se impresione con las palabras que acaba de pronunciar Su Señoría en órden a la igualdad que hai entre el proyecto actual i la lei del año 84. En lo que se refiere al consejo existe entre ambos proyectos una diferencia fundamental. El consejo que consulta la lei del año 84 está formada por...

El señor **Claro Lastarria**.—Si me permite Su Señoría, yo iba a llegar a este punto precisamente.

Por esto desearia que mi honorable colega me permitiera concluir mis observaciones sin interrumpirme.

El señor **Huneus** (don Francisco).—Mi propósito solo era esclarecer esta situacion de los consejos, que no es igual, como dice Su Señoría.

El señor **Claro Lastarria**.—No he entrado todavía a los detalles de estos proyectos. }

El proyecto de la Comision Mista se formó despues de haber considerado un proyecto sobre el cual no tengo el menor inconveniente en declarar en esta Cámara, que es el mejor de los que se han formulado. Este proyecto

no lleva firma i se encuentra en el *Boletín* número 2,110 de la Cámara de Senadores.

Sé que en este proyecto colaboró el señor Ministro de Industria i Obras Públicas, desde su banco de Diputado, i el honorable Diputado por Lebu, i que él sirvió de base en sus deliberaciones a la Comision Mista.

Este proyecto, en su artículo 1.º, propone lo que yo considero la mejor solucion: crear un Consejo de Administracion, asesorado por el director jeneral.

Se trata así de darle una organizacion independiente a esta reparticion tan importante del Estado. Pero tengo el sentimiento de decir que los demas puntos del proyecto son tímidos, tan tímidos, que casi desnaturalizan por completo el objetivo que se persigue. De esto tomaré nota al discutir particularmente este proyecto, si la Cámara acuerda tomarlo en cuenta en este debate.

En obsequio a la brevedad de mis observaciones, tendré que pasar por alto algunas ideas muy interesantes que contiene el proyecto del ingeniero don Nicanor Vidal. Deseo mas bien concretarme a otros puntos capitales.

Hai otro proyecto, cuyo artículo 1.º dice: (*Leyó*).

Yo pregunto, honorable Presidente: si tomamos por base una administracion ejercida por un injensero civil, asistido por un consejo o una administracion ejercida por un consejo i un director jeneral, ¿qué ocurrirá?

¿Puede encontrarse para este puesto un director jeneral que con todas las facultades que la lei le concede, i dados nuestros hábitos políticos, sea capaz de resistir o de sobreponerse a las exigencias de la política?

Si en los servicios de los ferrocarriles, cada persona,—i no solo los agricultores,—quiere ser mejor servida que nadie, ¿no es evidente que se producirian los mismos inconvenientes que con la lei del 84?

I si este sistema fracasó en 1907, ¿cómo es que ahora que se trata de reformarlo, vuelve a ser propuesto como solucion de los males que él mismo ha orijinado?

¿No ha sido bastante el ensayo que se ha hecho de entregar el manejo de la Empresa a un solo hombre?

Yo considero que un ensayo puede fracasar por culpa del hombre encargado de aplicarlo, pero me parece que mas puede fracasar por el sistema mismo.

Lo que cada dia oimos sobre este servicio, está demostrando que existe una profunda desorganizacion en los ferrocarriles del Estado, i no basta la enerjía de un hombre, se necesita la enerjía de ocho i de una severa

organizacion de independencia i de prescindencia absoluta de todo aquello que pueda entorpecer el objetivo primordial que deben tener ferrocarriles bien organizados.

Porque estimo que se nos pide una lei que corresponda a esta situacion, no una lei que sea un fracaso i que nos obligue mas tarde, en uno o dos años, a pensar otra vez en su reforma, en nuevos ensayos, i todavía, en nuevos sacrificios para salvar la situacion de los ferrocarriles.

Los ferrocarriles del Estado pesan sobre el Erario público, en forma tal, que constituyen uno de los principales factores de desequilibrio de nuestros presupuestos, que vienen saldándose con déficit en cada ejercicio ordinario. I todavía se exigen grandes sumas extraordinarias para dotar a la Red central—digo sólo a la Red central—de los elementos indispensables de movilizacion.

Creo que se llegaria a una solucion si la Cámara acordara ir, francamente, a la constitucion de una administracion en la misma forma con que en la actividad privada se provee al manejo de las sociedades anónimas.

Constituyamos una entidad, una empresa industrial a la cual pueda el Estado aportar sus instalaciones, que valen tantos millones de pesos; sus tarifas, todo lo que constituye su activo, i decirle: «Adminístrese usted, bástese a sí misma i procure no alterar esta situacion de las tarifas».

Si hai que proteger una industria determinada, ¿por qué lo vamos a hacer a espensas del Estado, por medio de las tarifas de la Empresa, i sin esperar siquiera que los ferrocarriles del Estado se basten a sí mismos, que sus entradas sean suficientes para sus gastos ordinarios?

Hai muchos modos de proteger a una industria determinada, sin que la explotacion financiera de los ferrocarriles tenga que perjudicarse por ello.

Démosle la suficiente independencia al director i a ese Consejo i tengamos confianza en él, así como el Consejo de la Caja de Crédito Hipotecario inspira plena confianza al país entero, como el Consejo del Banco de Chile le inspira a sus accionistas i al público.

Démosle a la Empresa una organizacion parecida. ¿Acaso la accion de un consejo de esta especie, solo es buena para hacer prosperar los negocios particulares?

Creo que nó, señor Presidente. Creo que al organizar un consejo en esta forma, se tendrán garantías, porque el director de los ferrocarriles responderá ante ese consejo, en

primer término, i éste, a su vez, responderá ante el Presidente de la República, de la buena marcha de la Empresa.

No creo en la conveniencia de que dicho consejo sea presidido por el director jeneral. Esa presidencia debería ser ocupada por el Ministro de Ferrocarriles, i el consejo podria nombrar un vice-Presidente de su seno.

Ese consejo se constituiria como se constituyen los consejos directivos de las principales i mas poderosas instituciones financieras particulares.

En la discusion particular podrán formularse las indicaciones para constituirlo de la mejor manera. Lo que yo deseo, ante todo, es que, evitemos en él esas influencias políticas que se infiltran en todos nuestros organismos.

Nosotros somos bastante patriotas para organizar; debemos serlo tambien bastante para evitar que la política malee i desorganice los organismos constituidos.

¿Cómo no hemos de disponer de un grupo de hombres respetables i distinguidos, capaces de hacerse cargo de la administracion de los ferrocarriles?

Ellos serian remunerados convenientemente por sus servicios i por la responsabilidad legal que pesaria sobre sus hombros.

Yo entrego a la meditacion de mis honorables colegas estas ideas.

Como ya he dicho, la principal de ellas está consignada en el artículo 1.º del proyecto sin firma a que me referido, pero desgraciadamente, como lo he manifestado ya, las otras disposiciones del proyecto atenúan en tal forma la base capital, que ellas darian lugar en la práctica a choques constantes entre el director i el consejo que se trata de establecer.

Basta leer, para convencerse de ello, el artículo 13 del proyecto sin firma, que dice:

Ahora bien, el que tiene, facultad para celebrar un contrato, debe tener, evidentemente, facultad para acordar sus bases.

Yo preguntaria si se quiere que el director sirva solo a la representacion esterna de la empresa, a fin de entenderse con el público, o se quiere que el director tome a su cargo toda la administracion.

El señor **Espinosa Jara**.—Lo primero.

El señor **Claro Lastarria**.—Entonces seria cuestion de redaccion.

En cuanto al proyecto que debe servir de base de discusion, que es el de la Comision Mista, es digno de seria crítica.

Deseo, en primer término, llamar la atencion al punto mas grave que contiene ese proyecto.

El señor **Huneus** (don Francisco).—¿Qué proyecto, honorable Diputado?

El señor **Claro Lastarria**.—El proyecto de la Comisión Mista, señor Diputado.

Dice el artículo 39:

«Art. 39. La Empresa de los Ferrocarriles del Estado podrá, previa autorización del Presidente de la República i con aprobación del Senado, contratar empréstitos para gastos extraordinarios de equipo i obras nuevas que incrementen el capital de la Empresa. El Presidente de la República intervendrá en todo lo relativo a las negociaciones para su constitución, emisión de obligaciones, cobro i depósito de sus productos, servicio de amortización e intereses».

Esto, *prima facie*, tiene el aspecto de ser inconstitucional, porque dice la Constitución que solo a virtud de una ley se puede gravar la responsabilidad del Estado, sea directa, sea indirectamente.

Es cierto que se quiere paliar esta inconstitucionalidad, estableciendo que esto se haga con la aprobación del Senado.

Este procedimiento se adoptó en la ley de municipalidades de 22 diciembre de 1891, pues, al crear la comuna autónoma, el legislador tuvo necesidad de ver en qué condiciones podrían los municipios acudir al crédito i estableció como garantía para estas operaciones el acuerdo del Senado.

Creo que esta es un arma muy peligrosa, porque para que los ferrocarriles puedan contratar empréstitos, el país se desprende de la garantía que presta el voto del Congreso en los casos en que se trata de comprometer la responsabilidad del Estado.

Si hai un Consejo que administra, i éste ve que con las tarifas vijentes no ha podido marchar la Empresa en el curso de un año, se modifican las tarifas, i si éstas no pueden modificarse por consideraciones de un orden superior, como la protección de una industria, el Director o el Consejo allanará en alguna forma esas dificultades, ya que su primordial deber es proceder como un buen administrador, como un buen padre de familia. En tales casos será el Gobierno el llamado a arbitrar los medios de saldar el déficit que se haya producido, con las rentas jenerales de la nación.

Si se necesita levantar un empréstito para proceder a la organización, a la reconstrucción, adquisición de equipo o construcción de obras nuevas lo primero que habrá que hacer será procurar que los Ferrocarriles del Estado procedan como una verdadera empresa de carácter industrial.

Hai gastos que en la vida particular a nadie

se le ocurre cargarlos a fondos perdidos i saldarlos en la cuenta de ganancias i pérdidas. Esto pasa con la adquisición de material rodante, construcción de estaciones, etc., porque todo eso representa un nuevo capital.

El señor **Espinosa Jara**.—A eso se refiere el artículo, a los gastos extraordinarios de equipo i obras nuevas.

El señor **Claro Lastarria**.—Veo que el pensamiento de Su Señoría va mucho mas ligero que el mio.

El artículo tiene realmente el alcance que le da Su Señoría.

Pero, ¿qué inconveniente hai para acudir en esos casos al Congreso a pedir autorización?

Podría alegarse el inconveniente del retardo, de lo que puede demorar el despacho del proyecto respectivo...

Yo creo que ni eso existe. Un consejo que tenga conciencia de sus deberes, que administre debidamente una corporación vijilante, debe estar previendo las necesidades de la Empresa, del mismo modo que lo hace una empresa particular.

¿Quién, que tenga la administración de un ferrocarril particular, no está previendo el aumento del tráfico, i no adquiere con anticipación los elementos necesarios? Si ve, por ejemplo, el Consejo que para 1918 necesita tantas locomotoras mas, claro es que, por lo ménos, las pedirá a principios de 1917.

¿Quién no sabe que el aumento del tráfico de los ferrocarriles se va produciendo tranquilamente, sin saltos ni violencias, siguiendo el camino del desarrollo del país?

Se puede ver, estudiando las estadísticas, que se obtiene cada año un aumento de tráfico, que en término medio es casi igual al del año anterior.

¿I, por qué hoy día surgen dificultades?

Porque ha habido imprevision, porque hai desorganización.

Porque no se han atendido, por una razón o por otra, las necesidades de los ferrocarriles a la medida de su crecimiento, porque los intereses políticos han primado sobre los intereses manifiestos de la Empresa, i porque en la jeneralidad de los casos se ha venido a dar oídos a las exigencias de la administración cuando ya la obra era casi superior a los recursos del Estado i a la buena voluntad de los gobernantes.

Pero, si aquel Consejo de Administración está provisto de toda clase de facultades i se coloca, para administrar, dentro del marco de fierro de toda empresa industrial que la obliga, por lo ménos a bastarse a sí misma, no

podrán llegar,— esto es cierto, —los casos que hemos presenciado.

Si a pesar de todo la Empresa no consigue organizarse debidamente, toca al legislador i al Gobierno tomar cartas en el negocio.

No es posible que esta Empresa, que no tiene que soportar competencias, i está establecida en un país que carece de caminos i no puede, por consiguiente, tener el servicio de automóviles o de otros medios de transporte, no es posible, digo, que esta Empresa no se costee siquiera...

Si no hai un buen sistema de tarifas, plantéese; si se quiere proteger las industrias, búsquese otro medio que no afecte de una manera tan fundamental el desarrollo del país...

Porque no se concibe el progreso de un país si el servicio de los ferrocarriles no sigue de cerca su desarrollo económico.

I yo creo que no se obtiene absolutamente este resultado con el sistema que el proyecto establece, encargando la administracion de los ferrocarriles a un director jeneral asistido por un Consejo, porque por sobre ser este funcionario una persona natural que estará sometida a las influencias de todo el mundo, no tiene mas control que el que puede ejercer, cerca de él, el consejo sobre ciertas materias que está encargado de conocer; sobre las demas no tiene mas vijilancia o inspeccion que las visitas estraordinarias que este proyecto establece cada tres años, i la del Ministro de Ferrocarriles, que no siempre es la misma persona, ni está siempre al cabo de lo que pasa en el servicio.

Entre tanto, si el Consejo está administrando, el director hará el papel de jerente encargado de ejecutar todas las medidas que se acuerden en sus deliberaciones, i que deben suponerse inspiradas en el interes esclusivo de la Empresa.

¿Qué razon hai para que se exija que el director jeneral sea injeniero civil?

Discúlpenme mis honorables colegas, pero no acierto a comprenderlo...

Si el director jeneral fuera a estar en el detalle de todas las cosas, si tuviera que intervenir i examinar cómo se está construyendo una vía, cómo se está apretando un riel, o si se está haciendo correr una locomotora mas kilómetros de los que debe recorrer, comprendería la disposicion.

Pero el director jeneral es el centralizador de una serie de detalles en todos los cuales no puede intervenir, i para cuya coordinacion i recta comprension vale mas tener una cabeza bien organizada, aunque no tenga profe-

sion ninguna. No es patrimonio de la profesion de injeniero, como no lo es de la de médico o de abogado la formacion de un carácter perfectamente equilibrado i sensato...

El señor **Subercaseaux**.—Ese es un detalle que cabe en la discusion particular.

El señor **Claro Lastarria**.—Su Señoría me permitirá que haga referencia a él en la discusion jeneral, porque yo le atribuyo a este detalle una importancia capital.

Otro de los inconvenientes que a este proyecto le encuentro, i que en la discusion particular habrá de remediarse, es la excesiva reglamentacion.

Así, por ejemplo, no me parece conveniente la division en zonas de los ferrocarriles, por medio de una lei. ¿A qué obedecería esto? ¿Por qué no se deja libertad para que se haga la subdivision en forma que corresponda a las necesidades del servicio?

Se quiere provocar mas tarde la violacion de la lei o poner con ella un dique a cualquiera reforma que pudiera ser necesaria en la práctica.

I al hacer esta division en zonas, se dan en el proyecto a los administradores de ellas facultades tales que pueden llegar a constituir la quinta rueda del coche. Porque yo comprendo, señor Presidente, que se administre, sea por el director jeneral o por quien sea; pero que se administre. Por eso no me parece bien que se rodee al director de elementos que estén disminuyendo sus facultades, i por consiguiente, su responsabilidad. El sistema de diluir las responsabilidades hace que todas las reorganizaciones fracasen.

El artículo 25 tambien requiere que se llame la atencion sobre él. Establece el principio, que se ha tomado del proyecto anterior, en órden a que el presupuesto de la Empresa de los Ferrocarriles sea independiente del presupuesto jeneral de gastos de la Nacion.

Eso lo comprendo perfectamente, pero se exige que las tarifas se calculen a un tipo fijo de cambio i sobre la base de que la Empresa puede hacer todos sus gastos ordinarios con sus entradas.

Permítame la Honorable Cámara llamarle la atencion hácia este punto, aunque parezca un detalle.

Se van a señalar tarifas que estarán cambiando minuto a minuto, lo que afectará desastrosamente a todos los industriales del país.

Si se toma como base el promedio del cambio en el año anterior, en caso de que el cambio bajase, habría que modificar las tarifas, lo que traería como consecuencia perturbaciones

que habrá de sufrirlas el particular en último término.

Si tenemos mala moneda, tratemos de fijarla: pero no procuremos que el sistema actual de numerario produzca todavía mayores perturbaciones en la economía nacional.

¿Qué industria puede establecerse si la tarifa de los ferrocarriles es variable?

¿Cada cuánto tiempo habria que revisar las tarifas? ¿Anualmente?

El señor **Espinosa Jara.**—¿I los derechos de aduana?

El señor **Claro Lastarria.**—Los derechos de aduana no tienen en el mercado las influencias de las tarifas de los ferrocarriles. Los derechos de aduana tienen por objeto dar rentas al Estado para la atención de sus servicios; las tarifas de ferrocarriles corresponden a su servicio de transporte.

Los derechos de aduana se cobran a dieciocho peniques, tomando por base el ajio del oro. Recarga al consumidor i solo en parte muy pequeña al industrial, porque éste puede de antemano hacer sus combinaciones, ponerse a cubierto de las fluctuaciones del recargo, al paso que las tarifas que gravan o recargan los artículos que se trasportan, necesitan tener una base fija para no alterar caprichosamente los precios en los consumos en forma que no puede ser prevista.

Se ve, pues, que ésta es materia que siempre debe estar establecida a una base fija.

Yo deseo, señor Presidente, dejar por el momento estas observaciones, tanto para no dar mayor desarrollo a mi discurso cuanto para no fatigar la atención de mis honorables colegas; i espero que estas ideas que he tenido el honor de formular, serán debidamente consideradas por la Cámara en la discusión particular de este proyecto, el cual considero de grande importancia para dar una organización conveniente a los Ferrocarriles del Estado.

Es, a mi juicio, de tal interes hacer desaparecer, mediante esta reorganización, el déficit de los ferrocarriles, que es el factor constante de las perturbaciones de nuestra Hacienda pública, que si no consiguiéramos ese objeto, creo que mas valdria que nos desprendiéramos de los ferrocarriles.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Voi a decir algunas palabras para manifestar cuál será la actitud del Gobierno en presencia del proyecto que ocupa en este momento la atención de la Cámara.

Aun cuando es lo propio que se tome como base de discusión, el proyecto de la Comisión

Mista, no creo que deban aprobarse todas las ideas que este proyecto contiene.

Muchas de las ideas que acaba de manifestar el honorable Diputado que deja la palabra, fueron tomadas en cuenta en la discusión que hubo entre los señores Diputados, de la cual es como una cristalización el proyecto a que Su Señoría mismo hizo referencia.

Esta Comisión comprendió — como comprende todo el mundo — que era necesario desligar este servicio de ferrocarriles de la política i persiguiendo este objeto, en beneficio de los intereses jenerales del país, llegó la Comisión, despues de tres meses de arduo trabajo, a formular este proyecto, del cual me servirá para proponer algunas modificaciones al proyecto de la Comisión Mista.

Teme el honorable señor Claro Lastarria que con este proyecto no se lleguen a remediar en definitiva los defectos de que adolece la administración de los ferrocarriles, porque han dejado de tomarse en cuenta muchos puntos que deberian considerarse al hacer la reorganización que ahora se pretende efectuar.

Estoi de acuerdo con Su Señoría en que en este proyecto faltan muchas ideas que se hace indispensable consultar en la reforma; pero en la discusión particular se puede subsanar este inconveniente.

Avanzaré, sí, desde luego que para remediar ciertas situaciones de hecho se hace necesario invertir una suma mas o ménos considerable, que traerá economía en el futuro. Pero yo no me apresuraré a pedir estos fondos, hasta que la Cámara no haya estudiado este proyecto.

I termino insistiendo en que se éntre desde luego a la discusión particular, en la cual haré un gran número de indicaciones, que no bajará de cuarenta.

El señor **Balmaceda** (Presidente).—Puede usar de la palabra el honorable Diputado por Osorno.

El señor **Molina** (don Luis Adan).—Como faltan pocos minutos para que llegue la hora, señor Presidente, preferiria quedar con la palabra para la próxima sesión.

El señor **Huneus** (don Francisco).—¿Por qué no prorrogamos la hora, señor Presidente?

El señor **Arancibia Laso.**—Nó, señor Presidente, no es cosa de pocos minutos...

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria).—Me permitiria insinuar a la Honorable Cámara que por asentimiento unánime acordara

considerar aprobado en jeneral desde mañana este proyecto.

El señor **Silva Cortés**.—I ¿por qué no lo aprobamos hoi mismo en jeneral?

El señor **Rodriguez** (don Aníbal).—Continuemos mañana, señor Presidente.

El señor **Balmaceda** (Presidente).—Ha-

biendo manifestado el señor Diputado por Osorno el deseo de reservar sus observaciones para la sesion próxima, se levanta la sesion.

*Se levantó la sesion.*

M. E. CERDA.,  
Jefe de la Redaccion.



