

13 diciembre 1913

LA VOZ

Boletín de la Sesión de la Cámara de Diputados del 21 de diciembre

Buque de los operarios de los ferrocarriles del Estado

Sigue el señor CONCHA.

El informe que se presentó en la considerable proporción de accidentes ocurridos en los ferrocarriles, se debe a causas múltiples y complejas. Primeramente, debe considerarse el hecho de que el público utiliza con suma frecuencia la vía férrea para efectuar el tráfico diario, no solamente como es natural, a ser atropalado por los trenes en marcha. A este respecto, la Comisión estima que el estricto cumplimiento de las disposiciones de los artículos de la Ley de 1883, sobre la policía de los Ferrocarriles, se imponga para evitar estas desgracias tan frecuentes como dolorosas.

Debe, también, tenerse presente que el gran número de personas de nivel existente cerca de los centros de población, es otra causa que contribuye a incrementar la cifra de los atropellos. Se ha de sentir, pues, la necesidad de remplazar los pasos a nivel por pasos superiores e inferiores, y la protección de los primeros por medio de torres o de puertas que impidan las imprudencias de los transeúntes.

Por esto, decía, señor Presidente, que sobre esta categoría de los accidentes, como medio de remedio, como medio de impedir que mañana se repita la muerte de los pasajeros.

Dice, además, el informe, considerando ahora es el conjunto de los datos estadísticos que se refieren a los accidentes, se debe al cincuenta por ciento de los muertos y de los accidentes, es sobre quienes recae este medio de remedio, como medio de impedir que mañana se repita la muerte de los pasajeros.

Dice, además, el informe, considerando ahora es el conjunto de los datos estadísticos que se refieren a los accidentes, se debe al cincuenta por ciento de los muertos y de los accidentes, es sobre quienes recae este medio de remedio, como medio de impedir que mañana se repita la muerte de los pasajeros.

Y aquí está otra observación, señor Presidente.

Las pérdidas tan enormes que, anualmente dejan estos ferrocarriles, no son debidas únicamente a los gastos de explotación, sino que, en mucha parte, a los choques y siniestros que a diario se producen. Estos siniestros ocurren en una proporción enorme todos los años.

En los últimos años—dice aquí—hubo en la red central quinientos cincuenta y

trescientos sesenta y seis lesiones más o menos graves, que se distribuyen como sigue:

Muertos	229
Heridos	18817
Lesionados	18934

Las cifras relativas a los accidentes del ferrocarril se hacen más indignas cuando se las reduce a proporción que permiten ser comparadas con las proporciones análogas de las empresas ferroviarias extranjeras.

En 1912 murieron a consecuencia de accidentes en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, ciento ochenta y cinco personas, más o menos de veinticinco mil empleados. En consecuencia, la proporción de accidentes mortales fue en dicho año 5,50 por cada mil empleados.

Entre tanto, la proporción análoga de todas las empresas ferroviarias del extranjero, que tienen todavía un tráfico normalmente masivo, fluctúa casi siempre en los límites de uno a dos por cada mil empleados.

En Francia esta proporción es de 1,5 por mil empleados, en Alemania de 1,2 por mil, en Bélgica de 0,50 por mil.

En resumen, si se comparan que los accidentes ferroviarios han ocasionado en los años de 1911 y 1912 un total de mil setecientos cincuenta y dos desgracias personales, de las cuales corresponden sesientos cincuenta y tres a casos de muerte y mil noventa y seis a casos de heridas graves y leves. Se tiene, además, en cuenta que la Empresa ha debido pagar por reparaciones de equipo e indemnizaciones a las víctimas de los accidentes una suma superior a dos millones de pesos, no despreciable que los materiales y los suministros de la industria y las mas altas empresas de economía industrial, que no debe de prestar la debida atención a estos hechos y adoptar, sin pérdida de tiempo, todas aquellas medidas que las para garantizar la seguridad del público y el personal de la Empresa.

No podía, señor, esta comisión de estos altos empleados—quienes la ley ha confiado la misión de velar por la seguridad de los trabajadores de nuestro país, no—cualquiera que sea con mano firme contra la causa del mal que lamentamos; no podía representar al Ministerio una solución mas eficaz para hacer valer la buena intención, los sanos juicios, la inteligente actividad puesta por el señor Ministro al servicio de la reorganización de nuestros ferrocarriles.

Pero esta misma frase

de parte de la Comisión, hechas con la seguridad de esas servicios ferroviarios, que en el plan de la organización el servicio se haría subsistentemente por lo tanto de base la idea de arrendamientos.

Esto a por otra parte, se opone, contra los intereses del fisco que necesita de sus vías férreas para el desarrollo de la industria y el comercio de la Nación.

El señalamiento de esta el ministro en el artículo que en cualquier de estos casos que se produjera el Estado no debería la aprobación del proyecto, si se retirara del Gobierno.

Santiago

Último día

En la sesión de ayer de la Cámara de Diputados se presentó un suplemento de un millón 370 mil pesos para la administración del ferrocarril.

La discusión del proyecto de ley que se presentó en el Senado para la administración del ferrocarril, se suspendió por haberse agotado el tiempo.

El señor Rodríguez Arce presentó un proyecto de ley que establece un subsidio de 20 millones para el ferrocarril de Chile, el cual que primeramente se acordara de los señores.

No la sesión de ayer se presentó un proyecto de ley que establece un subsidio de 20 millones para el ferrocarril de Chile, el cual que primeramente se acordara de los señores.

El señor Rodríguez Arce presentó un proyecto de ley que establece un subsidio de 20 millones para el ferrocarril de Chile, el cual que primeramente se acordara de los señores.

El señor Rodríguez Arce presentó un proyecto de ley que establece un subsidio de 20 millones para el ferrocarril de Chile, el cual que primeramente se acordara de los señores.

El señor Rodríguez Arce presentó un proyecto de ley que establece un subsidio de 20 millones para el ferrocarril de Chile, el cual que primeramente se acordara de los señores.

El señor Rodríguez Arce presentó un proyecto de ley que establece un subsidio de 20 millones para el ferrocarril de Chile, el cual que primeramente se acordara de los señores.

El señor Rodríguez Arce presentó un proyecto de ley que establece un subsidio de 20 millones para el ferrocarril de Chile, el cual que primeramente se acordara de los señores.

El señor Rodríguez Arce presentó un proyecto de ley que establece un subsidio de 20 millones para el ferrocarril de Chile, el cual que primeramente se acordara de los señores.

El señor Rodríguez Arce presentó un proyecto de ley que establece un subsidio de 20 millones para el ferrocarril de Chile, el cual que primeramente se acordara de los señores.

ción a su proyecto de ley para la explotación de los servicios ferroviarios, que en el plan de la organización el servicio se haría subsistentemente por lo tanto de base la idea de arrendamientos.

Esto a por otra parte, se opone, contra los intereses del fisco que necesita de sus vías férreas para el desarrollo de la industria y el comercio de la Nación.

El señalamiento de esta el ministro en el artículo que en cualquier de estos casos que se produjera el Estado no debería la aprobación del proyecto, si se retirara del Gobierno.

El señalamiento de esta el ministro en el artículo que en cualquier de estos casos que se produjera el Estado no debería la aprobación del proyecto, si se retirara del Gobierno.

El señalamiento de esta el ministro en el artículo que en cualquier de estos casos que se produjera el Estado no debería la aprobación del proyecto, si se retirara del Gobierno.

El señalamiento de esta el ministro en el artículo que en cualquier de estos casos que se produjera el Estado no debería la aprobación del proyecto, si se retirara del Gobierno.

El señalamiento de esta el ministro en el artículo que en cualquier de estos casos que se produjera el Estado no debería la aprobación del proyecto, si se retirara del Gobierno.

El señalamiento de esta el ministro en el artículo que en cualquier de estos casos que se produjera el Estado no debería la aprobación del proyecto, si se retirara del Gobierno.

El señalamiento de esta el ministro en el artículo que en cualquier de estos casos que se produjera el Estado no debería la aprobación del proyecto, si se retirara del Gobierno.

El señalamiento de esta el ministro en el artículo que en cualquier de estos casos que se produjera el Estado no debería la aprobación del proyecto, si se retirara del Gobierno.

El señalamiento de esta el ministro en el artículo que en cualquier de estos casos que se produjera el Estado no debería la aprobación del proyecto, si se retirara del Gobierno.

El señalamiento de esta el ministro en el artículo que en cualquier de estos casos que se produjera el Estado no debería la aprobación del proyecto, si se retirara del Gobierno.

El señalamiento de esta el ministro en el artículo que en cualquier de estos casos que se produjera el Estado no debería la aprobación del proyecto, si se retirara del Gobierno.

El señalamiento de esta el ministro en el artículo que en cualquier de estos casos que se produjera el Estado no debería la aprobación del proyecto, si se retirara del Gobierno.

El señalamiento de esta el ministro en el artículo que en cualquier de estos casos que se produjera el Estado no debería la aprobación del proyecto, si se retirara del Gobierno.

No se...
LA ES...
ESLA TIENDA...
EN...
Rea