

X.

INVERSIÓN DE FONDOS PÚBLICOS.

En sesión 22.^a de 7 de agosto, se pone en discusión particular un proyecto sobre compra de equipo y ejecución de ciertos trabajos que necesita el ferrocarril entre Santiago y Valparaíso.

El proyecto dice así:

"ART. 1.º Se autoriza al Presidente de la República para que *invierta* la suma de 2.700,000 pesos en la adquisición de terrenos, equipo, móvil, maquinaria para la maestranza y en la construcción de edificios, muelles y demás trabajos de estaciones que necesita el ferrocarril entre Santiago y Valparaíso, en conformidad con los presupuestos presentados por el Superintendente de la línea el 27 de junio de 1872.

"ART. 2.º Para realizar los trabajos indicados en el artículo que precede, se autoriza igualmente al Presidente de la República para que *emita bonos* del tesoro nacional que produzcan 2.700,000 pesos efectivos, que ganen seis por ciento de interés anual y tengan un fondo de dos por ciento de amortización acumulativa anual también, pagaderos por semestres vencidos.

"La amortización de los bonos se hará por sorteo.

"ART. 3.º Estas autorizaciones durarán por el término de cuatro años."

Inicia la discusión el señor *Varas* (don *Antonio*), Diputado por Talca, quien cree que, dada la situación económica del país, la autorización para invertir 2.700,000 pesos y obtener esa suma mediante una emisión de bonos, será perjudicial para el Erario público y para el comercio en general; y propone que el Gobierno se limite por ahora á atender á las necesidades más urgentes, invirtiendo sólo la cantidad de 1.000,000 de pesos, y recurra con oportunidad y gradualmente á la emisión. El señor *Matta* (don *Manuel Antonio*), Diputado por Copiapó, piensa que sólo debe concederse una autorización neta para la inversión de la suma expresada é indica que se limite á tres años la autorización, pudiendo el Gobierno invertir en cada uno de ellos hasta la cantidad de 900,000 pesos.

Casi inmediatamente el señor José MANUEL BALMaceda, aceptando lo expuesto por los señores *Varas* y *Matta*, sostiene que convendría se redujese la autorización á 1.000,000 de pesos y modifica el artículo 1.º en la siguiente forma:

"Se autoriza al Presidente de la República para que invierta hasta la cantidad de un millón de pesos en la adquisición del equipo necesario para el ferrocarril de Santiago á Valparaíso y en hacer las construcciones más urgentes para el buen servicio de esta línea."

El señor *Altamirano* manifiesta que disiente de algunos conceptos emitidos por el señor BALMaceda, á lo cual éste replica brevemente.

DISCURSO.

Debo confesar, señor Presidente, que, por más esfuerzos que he hecho para encontrar la urgencia y necesidad de esta autorización, aún no he podido llegar á obtener un consentimiento cabal de ella.

Hay en este grave asunto, que no puede menos de ser grave, ya que se trata de autorizar la emisión de 2.700,000 pesos, dos fases muy distintas, que es necesario considerar. La primera es la que con tanta exactitud ha planteado el Honorable Diputado por Talca, reforzada en seguida con muy buenas razones por el honorable Diputado por Copiapó. La otra no es de menos importancia y conviene que se tenga muy presente para cuando llegue la discusión del artículo 2.º

¿Qué objeto tiene la autorización? Proporcionar á la empresa del ferrocarril entre Santiago y Valparaíso el material necesario para dar al tráfico todas las facilidades que necesita.

Ahora, ¿han pensado el Honorable Ministro de lo Interior y la Cámara en la necesidad que puede presentarse al Gobierno y al país de construir una nueva vía férrea entre Santiago y Valparaíso?

Pero se me dirá: ¿en qué funda usted esta idea? La fundo, señor, en los antecedentes que tomó en cuenta la Comisión, en el informe presentado por el Superintendente del ferrocarril de Valparaíso, informe que sirvió de base para la discusión. En este informe se dice, si mal no recuerdo, que se necesitan catorce carros de pasajeros, diez y ocho ó veinte locomotoras y seiscientos carros de carga. Todo este material cuesta un millón de pesos.

Hay, además, necesidad de construir una maestranza. El punto en donde debe colocarse esta maestranza, ha dado lugar á serias dificultades en el seno de la Comisión. Unos han opinado que este edificio se construya en Valparaíso, otros que se haga en la Cabritería y, por último, se ha emitido también el parecer de que convendría hacer la maestranza en Limache y así su construcción, según se ha dicho, costaría unos seiscientos mil pesos.

Hago mención de estos antecedentes para que la Honorable Cámara vea que hay ciertos gastos que no son de tanta urgencia. Por consiguiente, es una cuestión previa la de saber si conviene en las presentes circunstancias proveer á ese ferrocarril de todo lo que pueda necesitar para lo futuro, ó si sería más prudente proporcionarse por ahora sólo aquello que sea de estricta urgencia.

Por lo que respecta á la necesidad de construir una nueva vía, yo tomo en consideración lo que sucede con los ferrocarriles de Bélgica. El ferrocarril entre Santiago y Valparaíso, presta un servicio que, respecto á los ferrocarriles de Bélgica, equivale á un 90 por ciento; creo que en el año último ha sido de un 95 por ciento y en el año actual ha subido á un 120 por ciento. De manera que, si hubiere de aumentarse su equipo en la forma en que se propone, el servicio llegará á consistir en un doscientos por ciento.

Dados estos antecedentes, me he dicho yo: ¿no sería oportuno esperar dos años para ver si hay necesidad de construir una nueva vía, á la cual se aplique alguna parte de este equipo que se piensa comprar? La cuestión, señor, me ha parecido grave y creo que el Gobierno no debe prescindir de ella en estas circunstancias; al contrario, debe tomarla muy en cuenta, porque puede tener mucha influencia en el desarrollo del comercio y de la industria.

Por todas estas razones, creo que convendría hacer que la autorización se redujese á un millón de pesos. Con esta suma, habrá lo suficiente para la compra de carros de pasajeros y de carga y el número de locomotoras que se necesita para hacer que esta línea esté bien atendida. Entonces, á la vuelta de un año, la Cámara estaría en situación de saber si habrá llegado ó nó la oportunidad de pensar en construir una nueva línea que el Gobierno podría emprender por nego-

cio. Tenga presente la Cámara que ya se ha iniciado la idea de la construcción de un nuevo ferrocarril entre Santiago y Valparaíso por una sociedad particular y con un costo de cinco millones de pesos. Si se llevara á cabo este pensamiento y se pidiera la autorización correspondiente para realizarlo, ¿no es verdad que el Gobierno sufriría un considerable perjuicio, haciendo ahora un desembolso tan fuerte en completar el ferrocarril de Valparaíso y teniendo un competidor que podría ofrecer mayores ventajas al público, puesto que estaría en mejores condiciones? ¿No sería prudente que el Gobierno meditara desde luego esta cuestión de una nueva vía férrea y se pusiera en estado de acometer esta obra, sin omisión por eso de cuidar debidamente el servicio del ferrocarril de Valparaíso?

La Cámara debe tomar muy en cuenta que con estos dos millones setecientos mil pesos, para cuya inversión se nos pide autorización, y con un millón doscientos mil pesos, que también se han pedido para la compra de acciones de particulares de la empresa del ferrocarril del sur, no vamos á tener ni un solo kilómetro más de ferrocarril. ¿Por qué no dedicamos entonces una parte de este dinero que se va á obtener á la realización de la idea de construir una nueva vía? ¿No ha pensado en esto el señor Ministro de lo Interior, quien, me hago un deber en reconocerlo, presta una atención muy preferente á este servicio? ¿No ha considerado el Gobierno que á las provincias centrales les convendría esta nueva vía para tener un punto más de salida, que les es muy necesario?

Teniendo en vista estas consideraciones de conveniencia pública, yo, con el más sincero propósito de que el Gobierno encuentre en la Cámara una voluntad muy decidida para la autorización de los gastos más necesarios y urgentes del ferrocarril de Valparaíso, estaría dispuesto á votar esta autorización sólo por un millón de pesos, que el Gobierno invertiría en lo que él crea de más premiosa necesidad, porque ésta es una cuestión meramente administrativa.

Espero que estas consideraciones tengan alguna influencia en el ánimo de la Cámara y del Gobierno.

Habría podido hacer muchas otras observaciones, si no hubiera tenido la desgracia de haber olvidado traer el proyecto de la Comisión, en el que tenía algunos apuntes, de los

cuales esperaba servirme en la discusión de este negocio. Pero lo que he dicho, creo que basta para fundar en razones atendibles la opinión que he tenido el honor de emitir.

Siento que, estando de acuerdo en muchos puntos de partida con el señor Ministro de lo Interior, no lleguemos, sin embargo, á estarlo en cuanto á la suma necesaria para proveer á todas las necesidades. Su Señoría, contestando á mi argumento de que con esta autorización no íbamos á tener ni un kilómetro más de ferrocarril, decía que la conveniencia del país no estaba en tener muchos ferrocarriles, sino en que estuviesen bien servidos. Estoy de acuerdo sobre este punto con Su Señoría. Pero no veo la razón por que, ahora que necesita el ferrocarril atender urgentemente á ciertas necesidades, vamos á autorizar gastos que han de tener lugar no sólo en este año sino en tres ó cuatro años más. En previsión de las necesidades del comercio y de la industria, debemos autorizar los gastos indispensables para que el ferrocarril sea bien atendido; pero no vayamos á tanta distancia ni demos una autorización que puede tener inconvenientes que nos sería imposible prever ahora. Luego en lo único que Su Señoría y yo discrepamos, es en que Su Señoría pide que se autorice al Gobierno para atender á las necesidades del ferrocarril durante cuatro ó cinco años, y yo pido que esa autorización se extienda sólo á uno ó dos años.

El señor Ministro me ha dicho que en estas materias se veía en el caso de argumentar con la autoridad de hombres especiales y que todo lo que se pedía era lo que ellos creían indispensable. Así es; pero también es cierto que esas mismas personas dicen que estos trabajos no se irán haciendo sino poco á poco para terminarlos al cabo de cuatro años. Luego nos hallamos en el mismo caso. Yo he sostenido que la autorización no vaya sino hasta donde debe ir; y el señor Ministro ha pedido que se le autorice para atender á las necesidades que pueden ocurrir desde ahora hasta mucho tiempo después.

Ya ve, pues, la Cámara que en el propósito de mis observaciones no cabe el temor de que no se atienda al ferrocarril, puesto que sostengo que se sirva bien.

Creo que con lo expuesto dejo contestadas las observaciones del señor Ministro; porque, habiendo Su Señoría discurrido en un sentido vago y general, no me coloca en la necesidad de decir más de lo que acabo de manifestar.

