

Sesion 10.^a extraordinaria en 29 de octubre de 1914

PRESIDENCIA DEL SEÑOR OCHAGAVÍA

Sumario

Se aprueba un proyecto que concede a la Sociedad Fermin Vivaceta permiso para conservar un bien raiz.—Continúa la discusion del proyecto de ferrocarril de Pintados a Iquique, i usan de la palabra los señores Walker Martínez, Barros Jara (Ministro del Interior) i Besa.—Se acuerda prorrogar la sesion para continuar la discusion de este mismo proyecto.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa la discusion particular del proyecto de obras de regadío, i usa de la palabra el señor Balmaceda.—Continúa la discusion del proyecto de ferrocarril de Pintados a Iquique. Usan de la palabra los señores Búlnes i Garcés (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Aldunate S. Carlos	García de la H. Pedro
Balmaceda J. Elías	Letelier Silva Pedro
Barros E. Alfredo	Mackenna Juan E.
Besa Arturo	Montenegro Pedro N.
Búlnes Gonzalo	Salinas Manuel
Búrgos Gregorio	Sanfuentes Juan Luis
Claro Solar Luis	Urrutia Miguel
Correa Ovalle Pedro	Urrejola Gonzalo
Charne Eduardo	Valdes Valdes Ismael
Echenique Joaquin	Valderrama José María
Figueroa Joaquin	Walker Martínez J.

I los señores Ministros del Interior, de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion, de Guerra i Marina i de Industria i Obras Públicas.

Permiso para conservar un bien raiz

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Corresponde ocuparse del asunto anunciado para el primer cuarto de hora.

Se dió lectura al oficio de la Cámara de Diputados en que comunica que ha aprobado el siguiente proyecto de acuerdo:

«Artículo único.—Concédese a la institucion denominada Sociedad de Carpinteros i Ebanistas Fermin Vivaceta, de Santiago, el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para que pueda conservar, durante treinta años, la posesion del inmueble ubicado en la calle del Porvenir número 775, de la ciudad de Santiago, i cuyos deslindes son los siguientes: al norte, con propiedad de don Manuel González; al sur, la calle del Porvenir; al oriente, con propiedad de don Fernando, don Jorje i don Eleodoro Errázuriz, don Domingo Pulido i don Luis Alberto López; i al poniente, con propiedad de doña Laura Richard.»

El señor **Ochagavía** (Presidente).—En discusion jeneral i particular el proyecto de acuerdo.

Si no se hiciera observacion, lo daria por aprobado.

Aprobado.

Inclusion en la convocatoria

El señor **Búrgos**.—Ruego al señor Ministro presente en la Sala que pida a su colega

del Interior que se sirva recabar del Presidente de la República la inclusion en la convocatoria de dos proyectos que yo he tenido el honor de presentar: uno sobre procedimiento para espropiaciones i el otro sobre apertura de nuevas poblaciones, que está ya informado favorablemente.

El señor **Barros Errazuriz** (Ministro de Guerra i Marina).—Con el mayor gusto atenderé al deseo del señor Senador.

A comision

El señor **Barros Errazuriz** (Ministro de Guerra i Marina).—Pediria que se pasara a la Comision Permanente de Presupuestos un proyecto de lei de suplemento al ítem destinado a rancho para el Ejército, que debe haber llegado hoi al Senado.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—No ha llegado aun a la Mesa el proyecto a que se refiere el señor Ministro; pero como está acordado el trámite de Comision para todo proyecto de suplementos, tan pronto como llegue ese proyecto al Senado se pasará a la Comision Permanente de Presupuestos.

Municipalidad de Viña del Mar

El señor **Besa**.—El proyecto referente a facilitar a la Municipalidad de Viña del Mar el pago de los servicios de alumbrado i policía de aseo, se envió a la Comision de Gobierno; pero como no es fácil que esta Comision lo despache pronto, porque tiene mucho trabajo, me permito hacer indicacion para que el Senado acuerde tratarlo en la sesion del lunes próximo, con o sin informe de Comision.

El asunto es urgente, porque la ciudad puede quedar sin luz en pocos dias mas; la Municipalidad debe como doscientos mil pesos a la Empresa de alumbrado, i ésta ha notificado que suspenderá el servicio desde el 1.º de noviembre.

El señor **Walker Martínez**.—La exencion del trámite de Comision puede mas bien demorar el despacho del proyecto, porque no es posible que en la Cámara entremos a estudiar las finanzas de la Municipalidad de Viña del Mar i a ocuparnos en los detalles de la inversion de los empréstitos i demas rentas. Si entráramos en esta discusion no haríamos mas que retardar el proyecto, de modo que es preferible i mas breve esperar el informe de Comision.

He recibido un telegrama del subdelegado de Viña del Mar en que me pide que mire con benevolencia este asunto, i tengo la mejor

voluntad para complacerlo; pero esto no quiere decir que debamos prescindir del trámite de Comision.

El señor **Besa**.—El proyecto es mui sencillo; solo dispone que con la renta de la contribucion de haberes se atienda de preferencia el servicio del empréstito, el alumbrado i la policía de aseo, i para esto declara inembargable esa renta.

Cualquiera que sea el estado de las finanzas de esa Municipalidad, es indispensable atender esos servicios.

El señor **Walker Martínez**.—Es que el proyecto innova en materia civil, porque prohíbe la embargabilidad de ciertas rentas municipales, i me parece que, tratándose de un asunto tan grave como éste, no podemos proceder sin exámen.

Si se pidiera que los sueldos de los empleados de esa Municipalidad fueran inembargables, no habria dificultad para despachar el proyecto; pero no se trata de eso, sino que se declara que las rentas de la corporacion no pueden ser embargadas por tales o cuales acreedores.

El señor **Besa**.—Entonces retiro mi indicacion, rogando a la Comision que tenga a bien informar el proyecto a la mayor brevedad posible.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—La Comision habia sido citada para hoi, pero no sé si se ha reunido; de todos modos, será citada nuevamente.

Restriccion para el espendio de licores

El señor **Barros Errázuriz** (Ministro de Guerra).—En los alrededores de los polvorines de Bataco se ha establecido últimamente un puesto de espendio de licores, i el Director del Material de Guerra me ha hecho presente las graves consecuencias que puede tener el establecimiento de cantinas en aquel lugar.

En vista de esto, he presentado un proyecto de lei que prohíbe abrir negocios de bebidas alcohólicas a una distancia menor de quinientos metros de los polvorines, i en jeneral, de todos los establecimientos donde se guardan pertrechos de guerra.

Me permito pedir al señor Presidente que se sirva anunciar este proyecto para la tabla de fácil despacho de la sesion próxima; entiendo que no dará lugar a discusion, porque se trata de una medida de seguridad pública.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Queda anunciado desde luego para la sesion del lunes próximo.

Ofrezco la palabra ántes de la órden del dia. Terminados los incidentes.

Ferrocarril de Pintados a Iquique

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Corresponde continuar la discusion particular del proyecto que autoriza la construccion de un ferrocarril de Pintados a Iquique.

Está en discusion el artículo único del proyecto, conjuntamente con las indicaciones formuladas.

El señor **Secretario**.—El proyecto, eliminando el ferrocarril de Paine a Talagante, que no está incluido en la convocatoria, dice así:

«Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para invertir un millon setecientos mil pesos en iniciar la construccion de un ramal de ferrocarril que una al lonjitudinal con el puerto de Iquique, saliendo de la estacion de Pintados.

Se declaran de utilidad pública los terrenos municipales i particulares que sean necesarios para la via, sus estaciones i paraderos i caminos de acceso, con arreglo a los planos que apruebe el Presidente de la República. Las espropiaciones se llevarán a efecto con arreglo a la lei de 1857».

Hai dos indicaciones: una del honorable señor Besa, para que la autorizacion se limite a la construccion de la seccion de Pintados a Loma Ancha; i otra del honorable señor García de la Huerta, para que se establezca en el proyecto que el ferrocarril debe llevar la direccion Pintados Soronal-Iquique.

El señor **Claro Solar**.—¿Indica el proyecto de dónde van a salir los fondos?

El señor **Secretario**.—Nó, señor Senador.

El señor **Claro Solar**.—Desearia que los señores Ministros dijeran con qué fondos se va a satisfacer este gasto.

El señor **Barros Jara** (Ministro del Interior).—El señor Ministro de Hacienda ha manifestado ya que en el cálculo de entradas para el año próximo se destinaban seis millones de pesos para nuevas obras, i que de estos fondos se podia tomar la suma necesaria para la construccion de este ferrocarril.

El señor **Mackenna**.—El señor Secretario ha olvidado espresar que yo hice indicacion para que se adopte la ruta Pintados-Pozo Almonte-Iquique, i que en ese sentido modifiqué la indicacion del señor García de la Huerta.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Se toma nota de la indicacion de Su Señoría i queda en discusion.

El señor **Walker Martínez**.—Habia esperado que usaran de la palabra los señores Senadores que están mas interiorizados en este proyecto, en las modificaciones, detalles, etc., porque yo deseo limitarme a dar los fundamentos de mi voto en esta cuestion.

Si hubiera estado presente en la sesion anterior, cuando se votó en jeneral este proyecto, le habria negado mi voto.

Prescindo de las observaciones que se han hecho aquí sobre la conveniencia nacional de que haya un ferrocarril mas en el pais; indudablemente, eso no se discute. Pero son cosas completamente distintas la conveniencia de hacer todos los ferrocarriles posibles i la conveniencia de que en los momentos actuales se emprenda la construccion de un ferrocarril que costará nueve o diez millones de pesos.

Ninguno de los miembros del Gabinete ni de esta Sala deja de saber que se necesitarán mas de tres millones de libras esterlinas para saldar el presupuesto del año próximo, i cuatro millones mas para saldar el caos del año actual i del pasado. De manera que necesitamos siete millones de libras esterlinas para salvar la situacion financiera del pais; i, segun los cálculos del señor Ministro, hai poco mas de cuatro millones en Europa. Con las economías que se han propuesto no podremos salvar el déficit.

Esta situacion no se debe solamente a la guerra europea. Esa conflagracion no habria producido los graves trastornos que estamos experimentando, si hubiéramos vivido ántes dentro de un réjimen económico ajustado a nuestras necesidades, si hubiéramos tenido presupuestos equilibrados, es decir, si se hubieran encuadrado los gastos del pais dentro de sus entradas.

Pero ántes de la guerra hemos procedido lo mismo que estamos procediendo ahora. Recuerdo que hace ocho o diez años se trajo al Congreso la idea de construir el Ferrocarril Lonjitudinal, en nombre de la conveniencia pública, del progreso, de las necesidades estratégicas; hoi se nos propone un ramal del mismo ferrocarril, tambien en nombre del progreso i de la conveniencia pública. En aquella época el Congreso votó el proyecto correspondiente, sin que siquiera hubiera un estudio previo del ferrocarril; se votó una autorizacion para abrir propuestas entre dos proponentes, el señor Cousin i una compañía alemana; i se acordó que se pagarian los estudios hechos por el proponente cuya propuesta fuera mejor.

¿Qué resultó? Se pagaron los estudios que parecieron mejores, i no se aceptó ningun-

na de las dos propuestas. Se tiró a la calle un millón ochocientos mil pesos, i no se ejecutó la obra que se nos reclamaba en nombre del patriotismo i de la conveniencia pública.

Con estos antecedentes, con esta manera de administrar el país, hemos llegado a la situación en que ya nos encontrábamos desde antes que se declarara la guerra europea.

Cuando se inició el debate actual hice dos preguntas al señor Ministro de Obras Públicas. Una de ellas era que se nos dijera cuál sería el costo de este ferrocarril.

Hai que tener presente que este mismo proyecto fué sometido a la deliberación del Congreso en agosto último. Se le dió entonces el carácter de urgente, pues se trataba de proporcionar trabajo a los braceros desocupados del norte. El proyecto fué despachado por esta Cámara, pero quedó pendiente a consecuencia de las dificultades constitucionales que surgieron en la otra. En el curso de aquel debate se hizo presente que no era posible gastar varios millones de pesos para salvar una situación transitoria.

El señor Ministro de Obras Públicas nos observó que no importaba que se hiciera solamente la plataforma del ferrocarril porque el clima de allá era mui benigno i no se destruiría este trabajo; que no era necesario hacer desde luego una obra completa i costosa, para cuya conclusión podrían faltar fondos. Se propuso entonces este proyecto a Loma Ancha, de cuyos antecedentes solo conocia yo un croquis a pluma que me habia hecho el honorable Senador por Malleco, quien me dijo que este ferrocarril atravesaria muchas salitreras valiosas que pertenecen a chilenos, i que se valorizarian tambien los terrenos que el Fisco posee en aquella rejion.

Surjió en seguida la cuestion de si este ferrocarril debia ir a un punto de la costa o a Iquique. Desde muchos años se ha discutido aquí la conveniencia de sacar estos ferrocarriles a la costa; los que defienden los intereses locales de una ciudad determinada se oponen a que se lleven a otros puntos, al paso que los que creen que un país nuevo debe ser industrial, que no posponen los intereses jenerales del país a intereses particulares, los que creen que, tratándose de una industria como la del salitre, debe ponerse el mayor empeño en abaratar la producción, sostienen que deben llevarse esos ramales a los puntos que sea necesario a fin de obtener el abarataamiento deseado.

Este ha sido, por lo ménos, el pensamiento que he visto en el informe del Delegado Fiscal de Salitreras, opinion contraria a los que

sostienen que el nuevo ramal debe ir a Iquique, porque de otro modo se desvalorizaria ahí la propiedad, es decir, de los que defienden los intereses locales de aquella ciudad. A mí me parece que con este criterio no se podría construir obra alguna en el país; que no debiéramos haber hecho, por ejemplo, el ferrocarril a Tomé, porque puede perjudicar a Talcahuano, ni tampoco el puerto de San Antonio, porque con esto puede sufrir Valparaíso. Así estableceríamos la primacía de los intereses locales sobre los intereses jenerales de la nación.

Una de las indicaciones presentadas propone que este ferrocarril pase por Pozo Almonte, como quiere la Direccion de Obras Públicas, al paso que el Delegado Fiscal de Salitreras, propone otro trazado, de tal manera que lo que un proyecto señala como una ventaja, lo considera el otro como un absurdo.

El Delegado Fiscal de Salitreras, que es de suponer sea un funcionario que merece la confianza del Gobierno, que es de suponer tambien que sea un técnico en la materia, dice que vamos a dejar una parte del norte con cinco ferrocarriles paralelos en una estension de poco mas de cien kilómetros, mientras no existe ninguna en los ciento setenta kilómetros que hai de Lagunas a no recuerdo dónde; enumera las salitreras que podrian ser beneficiadas i, condenando la última indicación que se ha hecho, dice que eso seria tender otra línea paralela al actual ferrocarril.

¿Cómo entonces se nos puede hablar de una necesidad o conveniencia pública, cuando los antecedentes que se nos traen son tan contradictorios, cuando el Gobierno no tiene estudios que le permitan asumir la responsabilidad de una resolución? El señor Ministro ha dicho que el Congreso no debe pronunciarse sobre el trazado, que se deje este punto al criterio del Gobierno, porque esta cuestion no es de atribución del Congreso.

Yo no acepto esta doctrina, señor Presidente, porque, cuando se trata de los caudales públicos, creo que es atribución del Congreso determinar dónde i cómo van a invertirse los fondos. Pero esta atribución no puede ejercerla sino con conciencia plena, con estudios, con la convicción fundada de que hace buena obra.

En este caso yo no tengo la menor idea sobre el ferrocarril que se nos propone; no he visto que se haya traído un plano, ni siquiera un croquis mal hecho; no se ha establecido tampoco en el curso del debate, de una manera clara, cuál es el trazado que mas convie-

ne, porque las opiniones que se han espresado son completamente contradictorias.

El señor Ministro quiere que, sin pronunciarnos sobre el trazado, aceptemos simplemente que el ramal debe partir del lonjitudinal i terminar en Iquique.

El señor Senador por Coquimbo, a cuya iniciativa se debe este proyecto, dice que, con mejor acuerdo, propone que este ferrocarril pase por Pozo Almonte. El señor Ministro condena el trazado de Pozo Almonte, por cuanto el funcionario especial i mas autorizado en materia de salitreras aconseja otro distinto, observando que, aunque el primero sea mas barato, en este caso lo barato resulta lo mas caro.

¿Cómo puede votarse, entónces, este proyecto, si hasta entre los técnicos hai diversidad de opiniones? Estadistas, técnicos i legisladores, tendríamos que resolver una cuestion sobre la cual no hai estudios previos, ninguna idea clara i definida.

La segunda pregunta que hice cuando se inició este debate, fué con qué fondos contaba el Gobierno para hacer la obra, i el señor Ministro de Hacienda me contestó en parte lo mismo que ha espresado hoi el señor Ministro del Interior. Me esplico que Su Señoría haya interpretado las palabras del señor Ministro de Hacienda en el sentido de que con seguridad habria fondos, pues el señor Ministro de Hacienda dijo en sesion anterior: «En mi esposicion de la Hacienda Pública he anotado seis millones de pesos para obras fiscales, a fin de dar ocupacion a los obreros sin trabajo». Pero, como se sabe, se han destinado ya tres millones de libras esterlinas para el presupuesto del año próximo, i aun tendremos que invertir todos los recursos de que se pueda disponer para atender a los gastos indispensables de la Administracion. La situacion ha cambiado, i hoi no se ve de dónde se podria sacar la suma de seis millones de pesos para gastos extraordinarios.

No hai dinero para el gasto en cuestion ni se ha propuesto que él sea cubierto con algun empréstito interno o esterno; no se ha propuesto medida de ninguna especie para atenderlo. De ahí es que yo haya creído inútil quemarme las pestañas en hacer estudios acerca de si el trazado del ferrocarril debe ir por tal o cual rejion, puesto que no hai fondos para hacerlo por ninguna parte, ni es ésta una obra de aquellas que se imponen como impostergables.

Lo único que queda en pié es la razon original, la necesidad de dar trabajo a los obreros desocupados; pero no es posible que para

esto gastemos un millon setecientos mil pesos en un ferrocarril en que mañana vamos a comprometer talvez nueve o mas millones de pesos.

¿No hai otra manera de dar trabajo a aquella jente? Creo que la habria, i mas remunerativa. Vótese dinero para que los desocupados cavén zanjás i las rellenen en seguida; revuélvase los granos de una semilla con los de otra, i póngase a los desocupados a separarlas; así, a lo ménos, no habremos gastado mas que un millon setecientos mil pesos, sin dejar comprometido al Erario a tener que gastar en seguida otros nueve o diez millones.

Como no trato de convencer a nadie con mis observaciones, concluyo pidiendo que se deje constancia en las actas de que los que esperábamos que este enorme cataclismo que pesa sobre el pais envolviera una leccion, hemos visto que no ha sucedido así, que no ha servido de nada la esperiencia, i que la mejor prueba de ello es el proyecto que está en debate.

El señor **Barros Jara** (Ministro del Interior).—Aplaudo los propósitos de economía del honorable Senador de Santiago; pero debo hacer presente a Su Señoría que si el Ministerio ha pedido al Senado el despacho de este proyecto ha sido precisamente buscando la economía, pues ésta no consiste principalmente en no gastar nada, sino en gastar bien el dinero.

Nos encontramos en una situacion excepcionalmente difícil. En telegramas que recibí ayer se me decia que solo quedaban funcionando dieciocho oficinas salitreras; hoi ya no quedan sino diecisiete; hai seis mil trabajadores desocupados en Iquique, cinco mil en Antofagasta i otros en diversos puntos. Desde que llegué al Ministerio está atendiendo el Gobierno a dar de comer a toda esta jente i a sus familias. Entre tanto, se me repite continuamente que la mejor manera de dar ocupacion a estos trabajadores es la construccion de este ferrocarril, que seria doblemente beneficioso, tanto por esta causa, como porque va a pasar por calicheras fiscales que quedarán en situacion de ser elaboradas i poder venderse. Por esto, sin entrar en la cuestion técnica, que no es de mi resorte, repito que el Gobierno considera necesaria la construccion de esta línea. Tarapacá es actualmente un desierto, un cementerio; al seguir así las cosas, dentro de poco no quedará allá nadie, i el Gobierno se verá en el caso de traer al sur a todos esos operarios, que son verdaderamente técnicos en la elaboracion del salitre. Pasará la guerra i será imposible tener con oportuni-

dad jente que los reemplace, de modo que pasará mucho tiempo sin que se pueda elaborar los sesenta millones de quintales de ántes. Esto solo es ya un grave inconveniente; pero hai que agregar todavía los gastos del transporte de todas esas personas. Por este solo capítulo se ha gastado ya mas de medio millon de pesos, fuera de lo que se gasta aquí en alimentacion. ¿Se quiere seguir gastando inútilmente mas todavía, o quiere hacerse el ferrocarril i dejar en el norte a esos operarios? Este es el problema.

En cuanto a medidas para que se continúen los trabajos en las salitreras, puedo asegurar al Senado que se han hecho ya todos los esfuerzos posibles, aumentándoles el jornal, dándoles pases libres, pero sin resultado. Por los telegramas recibidos hoi veo que van a paralizarse cinco o seis oficinas mas. Actualmente se está dando alimento a cinco mil personas en Iquique, a tres mil en Antofagasta i a trescientas o cuatrocientas en Tocopilla. Se da tambien alimento a jente desocupada i a sus familias en Huasco, Vallenar, Freirina, Taltal, Coquimbo, Vicuña, Serena, etc., esto es, en casi todos los puntos cercanos a la rejion salitrera.

Esta situacion es la que se trata de remediar, siquiera en parte, con el proyecto que se discute.

El señor **Besa**.—En ocasion pasada el Senado nombró una comision que se reunió en comité con algunos señores Senadores i Diputados i en que, en vista de la necesidad de dar trabajo a los obreros desocupados que hai en el norte, llegamos a una transaccion en lo relativo a la construccion de este ferrocarril.

Esa transaccion consistia en construir desde luego una parte de este ferrocarril, o sea los cuarenta kilómetros que hai desde Pan de Azúcar, estacion que está ántes de Pintados, hasta Loma Ancha, sin emprender por ahora la línea completa, cuyo gasto será de nueve millones de pesos, segun el presupuesto oficial, o de una suma mayor a mi juicio, porque en esa cantidad no está incluido el costo de las espropiaciones que habria que hacer en Iquique para penetrar con la línea a la ciudad i para construir la estacion.

Los trabajos de construccion de este ferrocarril podrian dar ocupacion a dos mil hombres por lo ménos, cuyos salarios, sobre la base de los que se pagan en el norte, demandarian un gasto de ocho mil pesos diarios, o sea, doscientos mil pesos mensuales, a razon de veinticinco dias de trabajo por mes. De manera que en seis meses de trabajos por

administracion a cargo del personal de ingenieros de la Direccion de Obras Públicas, que hoi está en parte desocupado, se gastaria un millon doscientos mil pesos, suma mui inferior al costo de los trabajos de movimiento de tierra del ferrocarril a que se refiere el proyecto en debate.

Se dice que los movimientos de tierra serán casi insignificantes, dada la circunstancia de atravesar el ferrocarril terrenos llanos. A este respecto debo decir que en el desierto no hai terrenos llanos, salvo el llano de la Paciencia i unos pocos mas que son mui conocidos; en jeneral, el terreno del desierto tiene lomas i hondonadas, de manera que en todo caso habrá que hacer desmontes i terraplenes. Es natural que así sea, porque no puede suponerse que el terreno haya sido preparado por la Providencia para no tener mas que tender en él los durmientes i rieles. Yo conozco los ferrocarriles que atraviesan el desierto i puedo asegurar que cualquiera nueva línea que se quiera construir, demandará gastos mucho mas considerables de los que a primera vista parece.

¿Por qué no se lleva adelante entónces el acuerdo que tomó la Comision nombrada por el Senado, de construir una parte de este ferrocarril, que es una seccion del ferrocarril a Iquique i que corresponde a la idea del proyecto presentado por el honorable Senador por Coquimbo? Basta solo considerar que Soronal está a una distancia de la costa que es la tercera parte de la que hai del mismo punto a Iquique. Por consiguiente, estoi convencido de que, al fin i al cabo, tendrá que hacerse el ramal a Patillos.

Conozco las objeciones que se hacen a los pequeños puertos, como Chucumata, Caleta Buena i otros del norte. Pero siendo la industria salitrera la que principalmente nos permite tener en retorno productos extranjeros, debemos ampararla todo lo que nos sea posible; no debemos imponerle el gravámen de pagar mayores fletes, haciendo que para salir a la costa tenga el salitre que recorrer mayor distancia que la necesaria, i sufrir un recargo inútil de transporte. Tanta mayor razon hai para proteger la industria del salitre chileno, cuanto que está amenazada con la produccion del salitre artificial.

Por ahora, haríamos obra útil resolviendo la construccion de un ramal del longitudinal hasta Soronal o Loma Ancha, sin pronunciarnos todavía sobre si el ferrocarril irá a Iquique o Patillos. Despues se resolverá este punto.

Por mi parte, creo que no tenemos para

qué hacer una línea paralela a la inglesa a Iquique; creo que debe hacerse a Patillos Sin embargo, no es necesario anticiparse a resolver desde luego esta cuestion.

Soy el primero en reconocer que el Ferrocarril Lonjitudinal es un absurdo si no se le da salida a la costa; siempre he sostenido esto, i aun escribí algo en la prensa, como escribió tambien el señor Senador por Malleco, cuando se trataba de hacer el ferrocarril a Coloso, que afectaba en una suma pequeña al Estado. Entónces se perdió la ocasion de tener un ramal a la costa en condiciones escepcionalmente ventajosas para el Estado.

Lo repito, siempre he abogado por la construccion de estas líneas a la costa, porque el Lonjitudinal no puede quedar sometido a los intereses i a la voluntad de compañías particulares, intereses que pueden ser contrarios a los del Estado. De modo que no me opongo al ferrocarril que se propone en el proyecto porque lo crea inconveniente, mui léjos de eso; pero me parece que no es de hombres prudentes comprometer por ahora al Estado en una obra que puede costar nueve millones de pesos o mas, miéntras que la parte que yo propongo, de Pan de Azúcar a Loma Ancha, no ofrece dificultad de ninguna especie.

Se dice que el abrir nuevos puertos en la provincia de Tarapacá es perjudicial para el buen órden administrativo, porque están espuestos al contrabando; pero yo digo que un Gobierno progresista no puede negarse a abaratar el costo del salitre por temor al contrabando. Esto me hace recordar una anécdota que me parece aplicable a este caso. Viajando una vez de Madrid a Barcelona, quise ir al buffet, i me dijeron que ya no habia buffet, porque un dia se vió que un pasajero llevaba una botella de cognac que no habia pagado el impuesto, i desde entónces el Gobierno resolvió suprimir el buffet en los ferrocarriles. De la misma manera, se quiere aquí suprimir los puertos, porque alguna vez se ha hecho un contrabando.

El señor **Búlnes**.—Creo que seria conveniente prorrogar la primera hora, porque yo habia pedido la palabra ántes del señor Senador por Maule i no podré hacer uso de ella por falta de tiempo.

El señor **Urrejola**.—Valdria mas seguir a segunda hora con este mismo asunto.

El señor **Claro Solar**.—Lo mejor es que a segunda hora nos ocupemos del proyecto que está en tabla, esto es, las obras de regadío.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Parece que no hai acuerdo para continuar a se-

gunda hora con el proyecto que estamos discutiendo.

El señor **Aldunate**.—Podria prorrogarse la sesion de seis a seis i media, destinando esa media hora al proyecto en debate.

El señor **Claro Solar**.—Me opongo a la prórroga, señor Presidente.

El señor **Búlnes**.—Ayer ha habido en Iquique un mítin de quinientas mujeres pidiendo pan. Quisiera que el señor Senador por Aconcagua tuviera presente este hecho.

El señor **Aldunate**.—La indicacion que he formulado, para prorrogar la sesion hasta las seis i media, no necesita unanimidad; pediria que se votara.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Con el asentimiento unánime de la Sala, se podria votar la indicacion del señor Senador por O'Higgins.

En votacion.

Votada esta indicacion, resultó aprobada por unanimidad, habiéndose abstenido de votar los señores Claro Solar i Walker Martínez.

Durante la votacion:

El señor **Walker Martínez**.—Me abstengo de votar, porque no puedo sancionar con mi voto el precedente de que despues que el Presidente ha declarado terminados los incidentes, se hagan indicaciones que no caben sino dentro de la hora de los incidentes.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Por eso he solicitado el acuerdo unánime de la Sala para ponerla en votacion.

En conformidad a la indicacion que se acaba de aprobar, de seis a seis i media continuará la discusion del proyecto relativo al ferrocarril de Pintados a Iquique.

Se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Obras de regadio

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

Continúa la discusion particular del artículo 1.º del proyecto de lei de regadío, conjuntamente con las indicaciones formuladas.

El señor **Balmaceda**.—Miro este proyecto desde dos puntos de vista diversos: la necesidad de dar trabajo a los obreros desocupados, i, en seguida, como una empresa industrial que impulsará el progreso del pais. Es indudable que lo segundo debemos hacerlo con todas las formalidades consiguientes, i

en cuanto a lo primero, nadie puede poner en duda que es necesario hacer algo para salvar en el norte la situacion de los obreros i braceros desocupados. No es posible continuar procurando gratuitamente el alimento a tanta jente, sin provecho alguno, como lo ha espresado el honorable señor Ministro del Interior. Por el contrario, es preciso estimular la iniciativa de esas personas para que se ganen su subsistencia i la de su familia.

Considero que es profundamente pernicioso este sistema de vida gratuita en que debe procederse con mucha cautela. Creo que ya es tiempo de poner coto a estos gastos extraordinarios, porque el Estado carece de fondos para ello. Si el Gobierno no se penetra de esta verdad, ántes de mucho tendremos que sufrir una verdadera catástrofe: la bancarrota del Estado.

¿Dónde se buscarán recursos para hacer esos gastos? ¿Se impondrán nuevas contribuciones? Nadie podrá pagarlas, porque los particulares sufren las consecuencias de la crisis jeneral i no podrian soportar nuevas cargas sus bolsillos esquilmaños.

Creo que si es cierto que hai que hacer sacrificios para dar trabajo a los desocupados, no es posible exajerarlos con una prodigalidad que el Fisco no pueda tampoco soportar.

En cuanto al aspecto de empresa industrial que tiene este negocio, manifestaré que no soi partidario de esta clase de empresas con fondos fiscales que benefician solo a determinados particulares. Ellas salen de la esfera de las funciones elementales del Estado, i no deben emprenderse sino con mui poderosas razones de conveniencia i de interes público.

Aunque esto sea lo que consulta el proyecto, no es eso, enteramente, lo que busca ahora, pues se va a beneficiar las propiedades de un reducido número de propietarios interesados, para los cuales se gastará una suma considerable de millones de pesos, sin que se atienda a las circunstancias gravísimas de la Hacienda Pública. Pero yo no soi contrario a estas obras i no las combatiré; me llama solo la atencion, i quiero observarlo, que el Gobierno parece no abrigar ningun temor de que estas obras tengan el mismo pésimo resultado para el Fisco que el que han tenido las ejecutadas en el Huasco.

Ahí se ejecutaron obras por cuenta del Estado i se dijo lo mismo que en este proyecto, que esas obras debian ser costeadas por los particulares, a quienes iban a beneficiar. ¿Han pagado un centavo esos particulares? Yo creo que nó. ¿Querrá un Ministro de Hacienda atraerse la malquerencia de todas las perso-

nas que recibieron el beneficio? ¿Querrá ahora ponerse de frente a los interesados de esta otra rejion si ellos aguardaran ser igualmente favorecidos?

Si esto es algo que debe llamar la atencion del Senado, creo que tambien debe llamarla la duda de si estos proyectos habrán sido debidamente estudiados.

Desde luego sabe el Honorable Senado que no hai obra pública que se inicie con un presupuesto de los ingenieros de la Direccion de Obras Públicas, que se termine en forma que el costo se aproxime siquiera al presupuesto con que se iniciara.

¿Se han tomado en consideracion los gastos extraordinarios? Creo que solo se ha tomado en consideracion una partida que agrega siempre la Direccion de Obras Públicas: imprevistos, diez por ciento. I los imprevistos que son mui cuantiosos de la Direccion de Obras Públicas, siempre imprevisora, han llegado muchas veces al extremo de doblar i aun triplicar el valor de las obras. No trato de hacer un cargo a la Direccion de Obras Públicas actual, porque este es un mal mui antiguo.

Cuando se trató de la construccion del canal del Mapocho, se presentó un proyecto para hacer un canal de quince metros de ancho. Se dijo entónces en el Gobierno que eso era un absurdo, porque no podria contener las aguas del rio en las épocas de grandes avenidas.

Se hicieron entónces cálculos nuevos por los ingenieros de la Direccion de Obras Públicas i se llegó al resultado de que podia excederse a treinta metros el ancho del canal, i como pareciera siempre un absurdo esta dimension para contener el caudaloso rio en avenidas, se les obligó a darle los cuarenta metros que tiene hoi dia.

Temo mucho que en la ejecucion de estos grandes canales de regadío pueda ocurrir lo mismo i que el costo de ejecucion i el concepto técnico de las obras resulten mui diferentes.

En el proyecto se trata de un canal derivado del rio Aconcagua, desde el punto denominado «Lo Rojas», en el departamento de Quillota, provincia de Valparaiso.

Sabemos que el rio Aconcagua es un rio agotado. Llamo la atencion de la Cámara a lo que yo entiendo por rio agotado. Rio agotado es el que carece de agua para satisfacer las necesidades del regadío, aun cuando algunos abogados pretendan que haya necesidad de una declaracion oficial de agotamiento. No hai ninguna disposicion de la lei que diga una cosa semejante. Un rio agotado, para

los efectos legales, solo lo es cuando los particulares ocurren a pedir el nombramiento de un juez de aguas que obre aplicando los reglamentos dictados el año 1872.

Yo recuerdo que en el mes de octubre del año pasado no pasaba por el puente de Chagres una gota de agua; el rio estaba completamente seco. Las aguas que mas abajo vertian en el curso del rio iban a dar una pequeñísima cantidad a los propietarios de Limache, Quillota, etc.

¿Cómo se pretende entónces sacar un canal que indudablemente tomara las aguas de los propietarios con derechos adquiridos para ir a regar otras tierras mas abajo?

Me parece que esto no habrá sido bien estudiado; sin que ello signifique que yo me oponga al proyecto si los actuales regantes consienten en ello. Si se pudiera, yo querria tambien que se regara todo el territorio del pais.

Creo que autorizar obras para tomar las aguas de propietarios con lejitimos derechos para regalárselas a otros seria un atentado i eso es lo que quiero que se evite.

Hai en el rio Aconcagua una litis, basada en una idea que ha sido tambien sostenida en esta Cámara: unos se pretenden con derecho sobre los otros alegando que su calidad de ribejanos les permite tomar todas las aguas necesarias, con lo cual han llegado a cortar el curso del rio.

Otros, a su vez, han construido canales mas arriba, en el rio Blanco, con desmedro de los derechos de los de mas abajo, i ahora, segun he visto por los diarios, otros mas, apoyados en la misma doctrina, pretenden tomar las aguas del propio rio Blanco pero traerlas a los valles de Chacabuco i Batuco. I note la Cámara que todo eso se pretende con un rio para el cual se dictaron las primeras ordenanzas de 1872.

Yo creo entónces que en estos proyectos de regadío hai mucha fantasía, que hai mucho que no es serio i que la escasez de agua de este rio no permite autorizar obras que, aparte de que resultarian frustradas, envolverian a los propietarios en un inmenso litijio, que es precisamente el objeto con que se dictó la ordenanza que he citado.

Me parece, pues, que no es del caso emprender obras de regadío por cuenta del Estado, donde los propietarios de las aguas luchan por su escasez para sostener sus derechos.

Otro de los canales consultados en el proyecto es el que se desea derivar del rio Mau-

le i para el cual, se destinan ocho millones quinientos mil pesos.

Cabe preguntar, ¿cuánto importa en la situacion del pais el emprender obras que van a realizarse por medio de emisiones de bonos i que, por consiguiente, van a ser construidos con fondos sacados del público? ¿Se cree tan fácil emitir i colocar bonos por cantidades de millones en las actuales circunstancias? ¿Son tantos los capitales chilenos que hayan de sobrar para que estos bonos sean colocados en condiciones regulares? Creo, señor Presidente, que esto es sumamente serio i digno de meditarse, i que, si concedemos la autorizacion, vamos a encontrarnos mañana con que esos bonos no serán admitidos en plaza sino con gran descuento o en condiciones usurarias por los compradores.

¿Se cree que los bonos de regadío serian tomados por el público inocentemente, como se toman los bonos de la Caja de Crédito Hipotecario? Yo creo que solo serian tomados por los grandes especuladores i a un precio tal que, en realidad, equivaldria a doblar o triplicar el costo de las obras proyectadas. Necesariamente, deben ser los regantes los que carguen con la diferencia.

Otro de los canales que consulta el proyecto en debate es uno derivado del rio Laja. Segun he podido ver, en este canal se establece por desnivel una corriente de un metro en terreno pedregoso, i de sesenta centímetros en terreno arenoso. Yo no sé qué manera de computar el desnivel de los canales es éste que se determina por la velocidad imaginaria de las aguas del cauce, segun la Direccion de Obras Públicas. Habia visto siempre que el desnivel se computaba a tantos centímetros o pulgadas por cuadra. Yo no me esplico esta manera de computarlo, diciendo simplemente «un metro en terreno pedregoso, sesenta centímetros en los arenosos», porque, aunque ello indique el mas o ménos del desnivel, no precisa cuál es éste en los terrenos pedregosos i arenosos.

La velocidad de las aguas de un canal depende de la naturaleza del suelo que recorre, de su lecho i paredes. Si el lecho es de piedra las aguas correrán mui lijero; si es de arena las aguas correrán mas despacio. Mas despacio correrán aun en suelos mas porosos.

Tratándose de este canal del Laja, ¿no puede ser acaso un factor digno de contarse la condicion de los suelos, para saber cuál podria ser el costo de la obra i el éxito que permite esperar?

El proyecto es mui bonito tal como se le presenta: las tierras sin riege valen tanto, re-

gadas valen tanto mas, utilidad tanto. Pero en la práctica no pasa esto. Yo he nacido oyendo hablar de construccion de canales i conozco las dificultades que estas obras ofrecen en la práctica, de manera que no creo mucho en estos descubrimientos de la Direccion de Obras Públicas.

Este mismo canal del Laja fué proyectado en época anterior por la Compañía Agrícola, compuesta de capitalistas de Santiago, que compraron la hacienda de Las Canteras. El resultado fué que, construido el canal sobre terrenos medanosos, como son la jeneralidad de los que ahí se intenta regar, las aguas cegaron el canal una i otra vez, i la obra fracasó i la Sociedad se liquidó despues de haber gastado en ella injentes sumas los capitalistas que la emprendieron.

El señor Droully, que era un ingeniero mui distinguido i competente, fracasó, sin embargo, por completo. ¿Se habrá descubierto hoy algun nuevo medio para realizar esa obra?

Se habla de que tendrá un costo de cuatro i medio millones de pesos. I yo pregunto: ¿se habrán computado todos los gastos que la obra pueda orijinar? Las indemnizaciones a los propietarios perjudicados por el trayecto ¿habrán sido previstas? Recuerdo a este respecto que el apoderado del señor Errázuriz Urmeneta, cuando se lanzó la idea de la construccion de este canal, llamaba la atencion del Gobierno a los perjuicios que esa obra iba a traer a la propiedad del señor Errázuriz i que avaluaba en tres millones de pesos. Quiero suponer que este valor fuera mui exajerado; pero, por mucho que lo fuera, el Senado puede comprender que no se trata de perjuicios insignificantes. Vuelvo, pues, a preguntar: ¿han sido comprendidas esta clase de indemnizaciones en el costo de la obra?

Debo hacer presente todavía otra circunstancia. La mayor parte de los canales del sur se hacen sobre pampas i suelo de arena i sucede que una vez echada el agua se borra completamente el canal.

Eso fué precisamente lo que ocurrió con el canal del Laja. ¿Se ha contado con la probabilidad de que sobre los medanales ocurra lo que a la Compañía Agrícola, que hizo, rehizo, volvió a reconstruirlo i lo abandonó en seguida?

¿La Direccion de Obras Públicas ha descubierto algun medio de evitar que esto se repita en las obras que se trata de emprender? ¿Ha proyectado acaso la ejecución de un canal forrado para evitar las filtraciones? ¿Cuánto costaría?

Por eso encuentro que esto es digno de mui

serios estudios. Repito que no es, naturalmente, mi propósito combatir la construccion de obras de regadío, pero sí quiero manifestar que, en resguardo de las responsabilidades del Estado no debe autorizarse la construccion de obras de esta naturaleza si los particulares a quienes ellas van a beneficiar no se comprometen previamente, dando garantías eficaces, a costear todas las obras que se proyecta ejecutar, los perjuicios que ellas puedan sufrir u ocasionar a terceros i el mayor costo que en definitiva puedan tener.

Otro de los proyectos a que se refirió el honorable Senador por Curicó es el de embalse de las aguas de la laguna del Planchon, que, segun se me dice, no está incluido en este proyecto, pero sobre el que el honorable Senador por Curicó ha hecho indicacion para que lo sea. Es éste un proyecto modesto, que autoriza un gasto de solo quinientos mil pesos. Yo no veo inconveniente para llevarlo a cabo, pero ¿está debidamente estudiado? Yo temo mucho, como lo manifesté cuando se discutió aquí la lei que autorizó la contratacion de las obras de la Laguna Negra, que todos los trabajos que se hagan para almacenar aguas en la Cordillera sean ilusorios. Las nieves no corren sino en la época del deshielo, i es precisamente en esa época cuando comienza su aprovechamiento en los campos. Si se trata, entónces, de almacenar mayor cantidad de nieve, me parece que los trabajos que se hagan pueden resultar ilusorios.

Sin embargo, yo no combato la idea de construir obras de esta naturaleza que sean razonables, i si las obras de embalse de las aguas de la laguna del Planchon no están incluidas en el proyecto creo que deben serlo, porque sin duda alguna serán mui beneficiosas para los actuales regantes del rio Teno, que sufren de su escasez. Digo para los actuales regantes, porque, si hubieran de concederse nuevas mercedes de agua, una vez construidas las obras, se produciría una situacion en extremo difícil para los que en la actualidad riegan con las aguas de ese rio, i vendria en seguida un semillero de pleitos para determinar si los antiguos concesionarios tendrían preferencia para regar sus tierras con el mayor caudal de agua, o si hubieran de repartirse por igual forma en beneficio de los nuevos concesionarios. Me parece, pues, que seria absurdo otorgar nuevas mercedes de agua sobre la base del mayor caudal producido por las obras de embalses en la laguna del Planchon, i que, por la naturaleza de las cosas, no cabria darles participacion, porque seria en daño evidente de los derechos adquiridos.

El otro proyecto a que se referia el honorable señor Walker Martínez es, sin duda, un proyecto de verdadero interes nacional. El regadío de Tacna i Arica es obra que, si fuera realizable, deberia hacerse a costa de cualquier sacrificio en su tiempo oportuno.

Desgraciadamente, en las provincias del norte no se han hecho estudios de regadío ni de otras obras necesarias para sacarlas de la situacion de desiertos en que se encuentran todavía. Todo el dinero que el Estado ha percibido de la rejion salitrera se ha derrochado profusamente en el resto del pais.

Hubo un antiguo proyecto del Gobierno del Perú, de la época del Presidente Echenique, sobre regadío de Tacna por medio de obras que permitirian el aprovechamiento de las aguas del rio Uchusuma, que realizó sin resultado el empresario Hugues con la inversion de seiscientos cuarenta mil soles.

Despues de muchos años de estudios para mejorar el canal de Uchusuma, el ingeniero Kruger verificó otro proyecto en 1876, que consistia en reunir las aguas del Mauri, Chiliculco, Uchusuma i Putani en la Laguna Blanca para conducir las a Tacna; pero no fué mas feliz este proyecto, pues no se llevó a cabo porque se consideró que los estudios hechos no eran suficientes i el proyecto adolecia de errores e inconvenientes insalvables.

Ahora, se nos presenta a nosotros el mismo proyecto como si fuera nuevo.

Yo voi a dar algunos datos sobre el regadío de Tacna, i me permitirá el Senado hacerlo por ser el punto mui interesante bajo otros puntos de vista. Se ha tocado aquí una cuestion que, aunque no sea precisamente del caso tratarla en este momento, la estimo mui digna de ser considerada alguna vez, ya que en ninguna de las dos o tres ocasiones en que a ella me he referido, ha sido bastante para fijar las ideas en el Gobierno.

El proyecto del regadío de Tacna consulta hacerlo por medio de un canal derivado del rio Mauri i que, reuniendo ademas las aguas del Uchusuma, Putani i Chiliculco aumentaria el caudal del canal de Uchusuma para el regadío de otras dos mil cuabras.

He dicho ya que este proyecto fué abandonado por el Gobierno del Perú; se trataba de hacer despues un proyecto nuevo, i cuando estaban ya por iniciarse los nuevos estudios, sobrevino la guerra.

Un ingeniero chileno, el señor Javier Larraín Aldunate, practicó estudios mas tarde i tomó sobre sí el trabajo de hacer las nivelaciones necesarias; cuando otros ingenieros fueron a corroborar esos estudios, para las em-

presas a que se ha referido el honorable Senador por Malleco, establecieron que dichos estudios carecian absolutamente de base i eficacia.

En el año 1828 se inició la construccion del Canal de Uchusuma que debia realizar el regadío del valle de Tacna, i en el año 1852, interrumpidos muchas veces los trabajos, el Gobierno del señor Echenique lo tomó a cargo del Fisco peruano, pagando a los accionistas su valor, i emprendió la obra de su mejoramiento. Paralizada un año despues, solo en el gobierno de Balta, en 1867, se contrató con el ingeniero Hugues la terminacion de los trabajos.

El señor **Aldunate**.—Talvez el honorable Senador por Ñuble está creyendo que se discute el proyecto de regadío de la provincia de Tacna; aun no se ha presentado ese proyecto, señor Senador.

El señor **Balmaceda**.—Lo sé, señor Senador; pero el honorable señor Walker Martínez, con mui buenas razones, ha pedido su inclusion en la convocatoria.

He manifestado ya que, aun cuando no se trataba de este proyecto, yo impetraba la benevolencia del Senado para que oyera algunas consideraciones que creia oportuno hacer al respecto. Cuando se ha tratado de regar tierras parece que se hubiera querido servir mas los intereses de los particulares que el interes público. Por lo que a mí toca, en estas cuestiones he buscado siempre mas el interes nacional que el particular.

Decia, señor Presidente, que en el año 1867, despues de ejecutados difíciles trabajos para ensanchar i robustecer el canal de Uchusuma se contrató con el ingeniero Hugues la reparacion radical del referido canal por la suma de seiscientos cuarenta mil soles. El señor Hugues ejecutó la obra, en malas condiciones, no talvez porque fuera un mal empresario, sino porque la naturaleza del terreno le oponia dificultades insuperables. El Gobierno del Perú se propuso dar a los rematantes de lotes de terrenos un caudal de agua que, si mal no recuerdo, era de mil cuatrocientos quince litros por segundo.

Terminados los trabajos i rematados los lotes, se vió desde el primer momento que la Empresa habia fracasado porque era imposible alcanzar al caudal proyectado a causa de que las filtraciones i evaporaciones de las aguas son superiores al setenta i uno por ciento. De esta manera el caudal de agua que se habia tratado de conseguir para el regadío de una estension mui considerable, se redujo a una cantidad mínima.

Habia ocurrido que, rematados los lotes de terrenos por numerosos particulares con derecho sobre el caudal de agua que se habia proyectado, se habian emprendido anticipadamente inútiles trabajos sobre los suelos que debian regarse.

Como el agua faltó, los loteros o rematantes de lotes de terrenos se negaron entónces a pagar al Fisco peruano el primer dividendo que correspondia cancelar. En este estado de cosas sobrevino la guerra, tras de la cual el Gobierno de Chile consideró que debia dejar tranquilos a esos rematantes, aguardando que sus hijos, que debian ser ciudadanos chilenos, llegaran a ser, por una legitimacion de sus títulos, los propietarios de la rejion regada. Pero este asunto ha sido descuidado absolutamente; i esos terrenos, que casi en su totalidad pertenecen al Estado chileno como sucesor del Estado peruano, están hoi dia en manos de peruanos i extranjeros, en manos de personas que no corresponden al objetivo de la chilenizacion que se ha procurado de aquella provincia.

Confirmando la rigurosa exactitud de estos antecedentes, voi a leer algunos párrafos de un informe que en diciembre de 1882 evacuaba el presidente del directorio de los loteros, señor Carlos Basadre, a la autoridad chilena, i en el cual se deja bien establecido el carácter con que los poseen de los rematantes que conservaron sus lotes.

No deseando molestar a la Cámara, solo citaré algunos puntos del referido informe:

«En el mismo año 1852 el Gobierno del jeneral Echenique propuso a la Sociedad resumir todas las acciones por cuenta de la Nacion, pagando en billetes del crédito interno el valor de ellas, mas un diez por ciento, propuesta que fué aceptada, escepto por un corto número, que representaba catorce acciones».

Mas adelante, reseñando la historia de los terrenos rematados, copia el siguiente considerando de un decreto gubernativo:

«Teniendo en consideracion que estando próximo a concluirse el canal de Uchusuma. es necesario determinar con oportunidad la manera cómo deben utilizarse las aguas que debe conducir, dando las facilidades necesarias a los que se dediquen al importante ramo de la agricultura i asegurando para el Fisco el reembolso de los doscientos cuarenta mil soles que se han invertido en esa obra i el de los que aun es necesario invertir hasta su final conclusion i perfeccionamiento.

El precio de los terrenos, dice el señor Basadre, debia ser pagado al vencerse el tercer

año de la adjudicacion, i el de las aguas en veinte anualidades que empezarian a correr i a contarse a los treinta i seis meses de la misma fecha. Cada anualidad seria de un ocho por ciento sobre el valor nominal fijado, en cuyo tiempo se habria amortizado este capital i los intereses de los veinte años, al respecto de tres por ciento anual».

Despues de hacer referencia al plano jeneral de los lotes que deberian subastarse cuyo plano habia sido levantado al efecto por el agrimensor don Darío A. Arias, dice el informe:

«Hechas las adjudicaciones, la Junta otorgó a los agraciados un título provisional para que pudieran tomar posesion i ejecutar los trabajos preparatorios que creyeran necesarios para utilizar las aguas tan luego que llegasen, con cuyo documento quedó desde luego cada cual en lejitima posesion de lo que habia adquirido bajo el imperio de la Constitucion i de las leyes, i como estas adjudicaciones fueron a mayor abundamiento aprobadas por resolución suprema de 12 de agosto de 1875, es de todo punto incuestionable el derecho de propiedad que asiste a los dueños de los lotes del Canal de Uchusuma».

Si esa fuera la condicion jurídica de los terrenos rematados, mucho valor tendrian los pagos insolutos e indemnizaciones correspondientes.

En seguida dice el informe:

«Cualquiera que sea la determinacion que se adopte respecto a los dueños de lotes, es preciso, pues, empezar por hacer el trabajo que dejó pendiente el agrimensor Arias, trabajo que debe dar a conocer el resultado de la completa transformacion operada en los lotes con motivo del decreto supremo de 9 de marzo de 1875, i sin el cual seria imposible arribar a una solucion definitiva».

Indudablemente que despues de los años trascurridos no seria fácil determinar la exactitud de los lotes i las variaciones efectuadas; pero, no obstante, no faltan antecedentes, i, en efecto, tengo aquí sobre la mesa el plano orijinal del ingeniero Arias, el mismo sobre cuya base se efectuó el remate de lotes, i que pongo a la disposicion del Gobierno, si es que, como creo, habrá de prestar atencion a los considerables intereses a que se refiere.

El señor Basadre, ratificando el derecho de propiedad del Gobierno del Perú sobre los terrenos que riega el Uchusuma, agrega aun:

«Aquí podríamos terminar esta parte de nuestro informe, que se ha dilatado mas de

lo que creíamos, si no fuera necesario evitar se abrigue la sospecha de que se ha insistido talvez demasiado en la imposibilidad de hacerse efectivo el pago de la primera anualidad, por ser interesados en el asunto i convenirnos que tal pago se demore indefinidamente».

«Para evitarlo, el directorio informante se permite declarar, que ni los miembros que lo componen, ni los demas dueños de lotes, de quienes es su fiel intérprete, *pretenden rehuir el pago de las aguas i terrenos de propiedad nacional de que se hallan en posesion i que lo harán, por el contrario, gustosos en el acto,* siempre que la justicia i la equidad sean la invariable norma a que se sujete este procedimiento».

Esta era, señor Presidente, la razon que yo invocaba para reclamar la benevolencia del Senado, ya que el honorable Senador por Santiago ha recordado i pedido la inclusion del proyecto de regadío de Tacna; i por eso, al traer este asunto al debate, ha sido mi propósito inducir al Gobierno al estudio de los asuntos del norte, entre los que el regadío de algunas rejiones de esas provincias i el mantenimiento de los derechos fiscales, como en el caso a que me he referido, son asuntos de gran interes nacional.

Me siento fatigado, señor Presidente i, aun cuando debia estenderme aun sobre la materia, prefiero terminar con la hora.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Como ha llegado la hora corresponderia entrar, segun el acuerdo del Senado, a la discusion del proyecto de ferrocarril de Pintados a Iquique.

El señor **Búlnes**.—Yo votaré el proyecto en la forma que ha sido presentado, porque no hago cuestion sobre que este ferrocarril termine en el punto *a* o *b*. A este respecto mi voto será favorable a la resolucion que tome el Gobierno.

No entro tampoco en la cuestion del trazado, puesto que considero que en materia de ferrocarriles, en la rejion salitrera, esto debe quedar a la resolucion administrativa.

No lo encuentro de mui difícil solucion ni veo la anarquía a que se referia el señor Senador de Santiago. Es cierto que hai diferencia de apreciaciones sobre el trazado de esta línea, pero esta disidencia viene debatiéndose desde que Chile tomó posesion de la rejion de Tarapacá.

El año 1884, encontrándome yo en aquella rejion, surgió este problema de saber si acaso el interes fiscal aconseja dar salida a las industrias por todas las caletas i puertos que posee la rejion o si hai conveniencia pública

en concentrar la administracion i vijilancia en ciertos lugares.

Veo que el delegado fiscal de salitreras ha manifestado su opinion en cierto sentido, i aun cuando respeto mucho su opinion, puesto que es un gran funcionario que hace honor a la administracion chilena por su acrisolada honradez, estimo que en este caso se ha dejado llevar por consideraciones teóricas.

Yo que tengo horror a las teorías difiero de este modo de pensar i creo que los gobiernos no deben ser teóricos sino prácticos, pues, en caso contrario, la humanidad no habria necesitado de Bismark ni de otros grandes hombres que han gobernado no ajustándose a las teorías sino a las necesidades.

Estas necesidades se varían i modifican de pais a pais, de rejion a rejion, i así en el norte los problemas administrativos son distintos de los del sur i es necesario tambien aplicar un criterio distinto.

Por diversas razones soi partidario de que el trabajo se concentre i no que se desparra-me...

Soi partidario de ellos por diversas razones. Es la única manera de que exista administracion, de que exista fiscalizacion i de que exista honradez en el manejo de los intereses nacionales; agregaré que es la única manera de que existan puertos, porque si cada uno puede salir por la rejion que se le antoje resultará que no se podrá hacer puertos en ninguna parte.

No habria fondos para establecer puertos en todas las caletas a fin de sujetarlas a cierta vijilancia. El año 84, lo repito, esta misma cuestion se suscitó en Iquique. Yo era entonces jefe político de Tarapacá, i estas ideas me valieron muchos ataques. Sin embargo, aunque he cambiado varias veces de opinion en mi vida, me he convencido hoi, despues de treinta años, de que entonces tuve razon al sostener esta teoría.

La Cámara talvez no comprende lo que es una caleta. Es un pedazo de tierra dominado esclusivamente por el dueño de ella, por el gran esportador. En una caleta, los empleados fiscales pueden ser considerados algo así como las moscas tomadas en una tela de araña. En la mayor parte de las caletas los empleados fiscales tienen que vivir en casas que les proporcionan los dueños de las caletas mismas, i no solo le proporcionan casas sino tambien agua, carne, pan i otros menesteres.

Tomaré por ejemplo lo que pasa en Caleta Buena. Hai allí cinco empleados fiscales, uno con ochocientos pesos de sueldo mensual, i los otros cuatro con cuatrocientos. En aquella

caleta no hai ni gobernador, ni juez, ni prensa, ni opinion pública, ni vijilancia social. La renta aduanera de la caleta sube de ocho millones de pesos anuales, que son recaudados solo por los cinco empleados a que me he referido.

Yo digo, entónces, ¿es posible mantener este réjimen? ¿Es posible defenderlo? ¿Es posible convertir la poblacion del norte en una serie de caletas?

Los intereses de Iquique son mui respetables, porque allí se ha formado una poblacion. La propiedad urbana, descontando lo que no paga contribucion, alcanza un valor de mas de sesenta i cinco millones de pesos. El Estado ha conseguido hacer de Iquique un puerto habitable i civilizado. La Cámara no comprende lo que significa esto, lo que cuesta dotar de calles i plazas una playa de arena, que ha habido que remover i echar en su lugar piedras i ripios para dar consistencia al piso.

Allí existen ahora, desde poco despues de la ocupacion, elementos de vida civilizada.

El señor **Balmaceda**.—Gracias a la Municipalidad.

El señor **Búlnes**.—Hai alcantarillado.

El señor **Balmaceda**.—Hecho con fondos municipales.

El señor **Búlnes**.—Sea; hecho con fondos públicos. Hai agua potable, hai escuelas, iglesias, liceo, hospitales. I ¿vamos a sacrificar todo esto en obsequio de una miserable caleta abandonada, como es la de Patillos? Para habilitarla seria necesario gastar como en Iquique, hacerle malecones, muelles, dotarla de agua potable i de alcantarillado, porque es preciso no olvidar que las poblaciones que se escusan de estos servicios de sanidad quedan alejadas del comercio humano i que en ellas no tocan los vapores de las naciones civilizadas.

Decia el honorable Senador de Maule que la industria del salitre está sometida a una guerra a muerte, i que hai que evitar que su produccion cueste un penique mas, que un solo penique tiene influencia en su desarrollo. Doi de barato que sea así, aun cuando creo que terminada la guerra europea nos vamos a encontrar con una sorpresa agradable, con que nuestra renta aumentará en mas de un millon de libras. Pero, voi a la objecion que hacia el señor Senador, se trata de una diferencia de cuarenta kilómetros, que se ganarían sacando el ferrocarril a Patillos, como desea Su Señoría. Pues bien, las tarifas del longitudinal norte, aprobadas *ad ferendum*

últimamente, ya han levantado protestas que las encuentran caras.

¿Sabe el Senado cuánto cuesta el flete de una tonelada de salitre en cien kilómetros de ese ferrocarril? Cuesta dos pesos oro de dieciocho peniques, o sea, tres pesos sesenta centavos, moneda corriente. De manera que el recargo de flete por cada quintal de salitre es de siete décimos de penique. Yo pregunto, ¿está compensado este recargo de siete décimos de penique en el flete de cada quintal con la mayor vijilancia que la centralizacion de la esportacion permite ejercer en la administracion pública i en el manejo de las rentas? ¿Está compensado por el hecho de que la Administracion i la vida civil i social de las poblaciones del norte se desarrolle en condiciones normales i civilizadas? Yo digo: está sobradamente compensado por el hecho de que los habitantes vivan agrupados en ciudades que dispongan de todos los elementos de vida i civilizacion, i no en campamentos abandonados de la mano de' Estado, que no tiene recursos suficientes para poder atenderlos. I yo estoy a tal punto convencido de esto, que me parece que si se hiciera un cálculo de lo que tendria que gastar el Estado en la formacion del puerto de Patillos o de otra caleta cualquiera, a fin de habilitarlo para la esportacion de salitre i para la vida de una poblacion culta, i si se agregara a esa suma el interes correspondiente, resultaria una cifra tan subida que, en todo caso, seria mucho mas económico para el Estado acarrear gratuitamente el salitre en el ferrocarril en esos cuarenta kilómetros de mayor recorrido.

No olvide la Cámara que esto de estar habilitando constantemente nuevos puertos significa, en realidad, no tener puertos, porque no tendria recursos el Erario para estar construyendo obras portuarias en todas partes.

De manera de que si el Gobierno insiste en que el punto de término de este ferrocarril sea el puerto de Iquique, yo votaré gustoso en ese sentido, con el convencimiento de que con ello hacemos obra útil, en lugar de desorganizar la vida de las ciudades para crear campamentos sin fiscalizacion i sin gobierno.

El honorable Senador por Aconcagua hacia referencia en la sesion de ayer a la concesion de los hermanos Montero i decia que en algunos años mas pasaria a poder del Estado.

El señor **Claro Solar**.—En veinte años.

El señor **Búlnes**.—Yo me he preocupado de leer el contrato de concesion, i he podido imponerme de que los abogados peruanos que jestionaron esa concesion fueron mui habilosos, porque está de tal manera hecha que

cuando termine el privilegio ya no quedará nada, pues todo será fierro viejo.

Hai dos contratos que tienen relacion con esta cuestion, uno referente a la línea de Iquique a La Noria i el otro a la línea de Pisagua a Zapiga. El primero es del año 1818 i consultaba cinco años para que se terminara la construccion, dando privilejio esclusivo durante veinticinco años i el derecho de usar la línea sin privilejio por cuarenta años mas. Este contrato no dice de una manera terminante que al fin del plazo pase la propiedad de la línea al Estado.

El señor **Claro Solar**.—Pero se desprende eso del contexto del contrato.

El señor **Búlnes**.—Sí, señor; pero los interesados con seguridad que seguirian un largo pleito sobre ello.

El otro contrato, o sea el referente a la línea de Pisagua a Zapiga, es del año 1869 i concede, tambien, cinco años para la terminacion de la obra, i aunque en este contrato se dice que al final del tiempo de la concesion pasará la propiedad de la línea al Estado, por haberse hecho la concesion por ochenta i cinco años, vendrá a efectuarse el traspaso en el año 1958, cuando en Tarapacá no queda sino el recuerdo del salitre, como han quedado las bellezas de Pompeya.

Nosotros hemos hecho el longitudinal gastando muchos millones de pesos; si no le damos salida a la costa, resultará el gasto inútil; quedaria el longitudinal improductivo, i no habríamos hecho otra cosa que arfuinar al pais.

Pero se pregunta si hai dinero para hacer líneas a la costa. El Gobierno, que es el responsable, dice que sí. I yo creo que, aunque el Gobierno dijera que no hai dinero, siempre deberíamos aprobar la obra de que tratamos u otra análoga, porque en estos momentos se trata de evitar el hambre que puede ser guerra social, i un Gobierno que está en la disyuntiva de dar trabajo al pueblo o verse en la necesidad de reprimir una revuelta por hambre, tiene que tener dinero para dar trabajo al pueblo.

De manera que en este caso creo que se reunen todas las condiciones; el Gobierno dice que hai dinero i que esta obra es indispensable para el órden público, para mantener el foco de trabajadores en Tarapacá, de modo que no veo dificultad de ninguna especie para construir este ferrocarril. La dificultad a que se referia el señor Senador por Santiago, la discrepancia de opiniones para el trazado, existirá toda la vida tratándose de cualquier ferrocarril, mucho mas cuando hai de por me-

dio consideraciones teóricas, i en tal caso es el Gobierno quien debe resolver la cuestion.

Por estas razones votaré el proyecto como el Gobierno lo pide.

El señor **Garces** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—El discurso que acaba de pronunciar el señor Senador por Malleco propicia la idea que tiene el Gobierno de que este ferrocarril debe hacerse de Pintados a Iquique.

Seria ocioso repetir las razones que ha espuesto Su Señoría; pero no quiero que el Senado quede bajo la impresion de las palabras que oyó hace poco al señor Senador por Santiago. Voi a permitirme decir mui pocas para rebatir las objeciones que Su Señoría acaba de hacer.

El señor Senador empezó por decir que no existe dinero para la obra. A esto debo contestar que el Gobierno, por intermedio del señor Ministro de Hacienda, ha declarado que hai seis millones de pesos para obras nuevas, i que de estos fondos se puede sacar lo necesario para dicho ferrocarril; i, como decia el señor Senador por Malleco, si el Gobierno necesita resolver esta cuestion bajo el interes de la rejion salitrera i del problema social, encontrará el dinero donde se encuentre. Hai situaciones que se colocan sobre la lei i sobre todas las circunstancias, i cuando se trata de resolver el problema obrero, no es posible escatimar los fondos.

Ha dicho tambien el señor Senador por Santiago que no hai estudios, que se quiere gastar a tontas i a locas, que no hai planos ni presupuestos. Tampoco es esto exacto, pues se manifestó anteriormente que habia un estudio del ingeniero señor Lanas, i que este estudio ha sido ya aprobado por la Direccion de Obras Públicas, la cual lo ha declarado bueno. De manera que hai estudios i que el Gobierno sabe el punto fijo por donde debe ir la línea.

Tambien decia el señor Senador que el Gobierno pedia que el ferrocarril si hiciera hasta Soronal, pero nada mas, para empezar. Esto tampoco es exacto.

Despues del luminoso informe que dió el delegado fiscal de las oficinas salitreras, el Gobierno tomó la determinacion de hacer la via por Soronal, i sobre el particular hai acuerdo del Consejo de Ministros; de manera que el Gobierno asume toda la responsabilidad para que el ferrocarril vaya por Soronal, pues estima que así se sirven mejor los intereses jenerales de la rejion.

Al sur de ese ferrocarril no habrá ningun

otro en explotacion, de modo que recibirá mucha carga de las salitreras.

Debo hacer presente a los señores Senadores que siguiendo el trazado de Pintados Pozo Almonte-Iquique, el ferrocarril no arrastraría sino un millon doscientos mil quintales, dada la producción actual; mientras que siguiendo el trazado de Soronal se arrastrarán mas de cinco o seis millones de quintales. De manera que este segundo trazado es mucho mas remunerativo i el ferrocarril se amortizará en ménos tiempo.

Por lo demas, como con el millon i medio de pesos que se invertirá por ahora en esta obra no se puede poner trabajo en todo el trayecto, no hai inconveniente para que el Gobierno limite los trabajos hasta Soronal por Lagunas.

En cuanto a la solución que propone el señor Senador por Maule, esto es, que el ferrocarril tenga su salida al mar por Patillos, no debemos discutirlo. Esto tendría gravísimos inconvenientes. Sería una salida fácil, espedita i de poco costo, pero si se toma en cuenta solo el trazado del ferrocarril i no las obras que sería necesario hacer en el puerto (muelles, malecones, oficinas, etc.), probablemente en ese se gastaría tanto o mas que en hacer el ferrocarril hasta Iquique.

El señor **Besa**.—Esas obras habrá que hacerlas en Iquique tambien.

El señor **Garces** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—En Iquique hai elementos de embarque siquiera.

Su Señoría no toma en cuenta los intereses creados, que el Gobierno debe tenerlos muy presentes para dar salida al mar a los productos.

El Gobierno cree que hoy por hoy el Lonjitudinal no tiene otra salida al mar que Iquique; i nadie discute la necesidad de dar salidas al Lonjitudinal, porque en caso contrario sería mejor no haberlo construido.

Desde Chañaral a Pintados hai ciento sesen-

ta kilómetros de via, i en ese trayecto el Lonjitudinal es tributario de los ferrocarriles de Taltal, Antofagasta i Tocopilla.

El señor **Besa**.—Estoi de acuerdo en eso.

El señor **Garces** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Entonces hai que darle una salida.

Creo que estas consideraciones bastan para justificar el proyecto del Gobierno i espero que el Honorable Senado le prestará su aprobación.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Como ha llegado la hora, quedará pendiente la discusión de este proyecto.

Antes de levantar la sesión, el señor Secretario va a dar lectura a una indicación que se ha enviado por escrito a la Mesa.

El señor **Secretario**.—El honorable Senador por Ñuble señor Urrejola formula indicación para que el proyecto se redacte en estos términos:

«Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para invertir un millon setecientos mil pesos en iniciar la construcción de un ramal de ferrocarril que, saliendo de Pintados, llegue al lugar llamado Soronal.

Se declaran de utilidad pública los terrenos municipales i particulares que sean necesarios para la via, sus estaciones i paraderos i caminos de acceso, con arreglo a los planos que apruebe el Presidente de la República. Las expropiaciones se llevarán a efecto con arreglo a la lei de 1857.»

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Se levanta la sesión.

Se levantó la sesión.

Por la primera hora,
RAFAEL EGAÑA.

Por la segunda hora,
ANTONIO ORREGO BARROS.