

“Artículo único. Se autoriza al Presidente de la República para que pueda subvencionar, por el término de cinco años, con una cantidad que no exceda de seis mil pesos anuales, a la empresa que establezca la navegacion a vapor en el Bibio.

“Para que la empresa pueda gozar de la subvencion, es necesario que haga a lo ménos, tres viajes por mes entre Concepcion i Nacimiento i que se someta a las demas condiciones que estipule el Presidente de la República en el contrato que se establezca. Esta autorizacion durará por el término de un año.”

El señor **Errázuriz** (Ministro de la Guerra).— En el dia existe un vapor, el Biobio, que hace este mismo viaje desde Concepcion a Nacimiento; pero las carreras se hacen con mucha irregularidad, solo en ciertos meses del año; solo cuando los empresarios ven que puede hacerles cuenta el movimiento de su vapor.

Convendria, pues, a los intereses del público i particularmenté al comercio e industria de aquellas localidades, organizar de una manera estable esta navegacion. En el dia, sobre todo, vendria a procurar grandes ventajas al Estado facilitando el transporte a la frontera de las tropas i municiones. Esa empresa no puede vivir por si sola; necesita indudablemente auxilios fiscales porque tiene que adquirir buques adecuados, vapores de mui poco calado, sobre todo para los meses de verano en que las aguas bajan considerablemente. Las personas, pues, que estan al frente de la empresa se proponen establecer otro vapor mas a propósito que el único con que cuenta en la actualidad; pero necesita de este pequeño ausilio del Erario.

Por estas razones la Cámara de Diputados juzgó que este proyecto iba a satisfacer una necesidad mui urgente i no trepidó en despacharlo en una de sus últimas sesiones.

Votado el proyecto, fué unánimemente aprobado.

La Cámara se constituyó en sesion secreta para tratar de asuntos particulares.

A SEGUNDA HORA.

Sometida a discusion jeneral i particular el proyecto de la Cámara de Diputados, que concede una pension vitalicia de quince pesos mensuales al capitán don José Manuel Ruiz, el Senado acordó por unanimidad, que pasase en informe a la Comision de Guerra.

Considerados sucesivamente los proyectos acordados por la otra Cámara, concediendo una pension de veinte pesos mensuales a las hijas de don Francisco del Rio, al sarjento mayor don Marcos Levancini, para los efectos del retiro i montepío militar, el abono del tiempo que ha servido en el ejército, despues de haber sido reformado, i al ex-capitan de Cazadores a caballo don Francisco Casanueva una pension de cuarenta pesos mensuales, fueron aprobados: el primero por siete votos contra cuatro, el segundo por diez contra uno i el tercero por seis contra cinco.—El tenor de los proyectos es el siguiente:

“Artículo único. Concédese a doña María del Carmen, doña Demetria, doña Aimé, María de las Nieves i doña Matilde del Rio, hijas de don Francisco del Rio, una pension de gracia de veinte pesos mensuales que gozarán de consuno mientras permanezcan solteras.”

“Artículo único. Para los efectos del retiro i montepío militar, se concede por gracia al sarjento mayor don Marcos Levancini, i el abono del tiempo que ha servido en el ejército despues de haber sido reformado.”

“Artículo único. Concédese por gracia al ex-capitan de Cazadores a caballo don Francisco Casanueva una pension vitalicia de cuarenta pesos mensuales.”

Tratóse, despues, en jeneral i particular del proyecto acordado por la misma Cámara, concediendo una pension de veinte pesos mensuales, ademas del montepío que disfrutan, a la viuda e hijas solteras del coronel don Pedro Barrenechea i el Senado le negó su aprobacion por seis votos contra cinco.

Considerada finalmente la solicitud de doña Ejidia Yañez para que se le restituyan la solicitud de los sueldos que se descontaron a su finado padre el teniente coronel don José Antonio Yañez, durante el enjuiciamiento que se le siguió en 1859, la Sala fuvo a bien aprobar en jeneral i particular por ocho votos contra tres el siguiente

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único. Concédese por gracia a doña Ejidia Yañez mil quinientos pesos en consideracion al descuento de sueldos que se hizo a su finado padre el teniente coronel don José Antonio Yañez, durante el proceso que se le siguió en 1859.”

Se levantó la sesion.

SESION 24.^a ORDINARIA EN 24 DE AGOSTO DE 1868.

Presidencia del señor Alcalde.

SUMARIO.

Aprobacion del acta.—Cuenta.—Se discute en jeneral i particular un proyecto de lei que autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la suma de 50,000 pesos en socorrer a las víctimas del terremoto acaecido últimamente en el Perú.—Igual discusion i aprobacion de otro id. sobre la renta de los edecanes del Congreso.—Se aprueba en jeneral un proyecto relativo a la construccion de un ferrocarril entre la línea central de Llaillai a San Felipe.—En discusion particular el primer artículo de dicho proyecto.—El señor Covarrúbias hace indicacion para que la autorizacion se estienda a la construccion de la línea de San Felipe a los Andes.—El señor Ministro de Hacienda acepta, con una enmienda, la indicacion del señor Covarrúbias.—El señor Errázuriz don Federico varía la redaccion de la enmienda propuesta por el señor Ministro de Hacienda.—El señor Vial propone la agregacion de un inciso al artículo en discusion.—A indicacion del mismo señor Vial, se suspende la sesion para acordar los términos en que ha de ser aceptada la indicacion del señor Covarrúbias.—Se aprueba el artículo.—Agrégase un segundo artículo redactado por el señor Ministro de Hacienda.—En discusion el artículo 3.^o o sea el 2.^o del proyecto orijinal.—El señor Covarrúbias pide la supresion de la última parte del artículo.—El señor Concha, aceptando la indicacion del señor Covarrúbias, pide se haga en esa parte un artículo separado.—El señor Errázuriz don Federico indica que ese artículo sea una lei por separado.—El señor Ministro de Hacienda propone la sustitucion de ciertas palabras en la redaccion del artículo orijinal.—Con arreglo a la indicacion del señor Concha, se sanciona un artículo separado.—Se aprueba el artículo en discusion con la sustitucion de algunas palabras, indicadas por el señor Ministro de Hacienda.—Se levanta la sesion.

Asistieron los señores Cerda, Concha, Covarrúbias, Errázuriz don Federico, Errázuriz don Fernando, Lira, Marin, Maturana, Pérez don Santiago, Pérez don Santos, Solar don Francisco de Borja, Vial i el señor Ministro de Hacienda.

Aprobada el acta de la sesion anterior, se leyó un oficio de la Cámara de Diputados, en que anuncia que ha sancionado un proyecto de lei autorizando al Presidente de la República para invertir hasta cincuenta mil pesos para las víctimas del terremoto recientemente acaecido en el Perú.

El señor **Presidente**.—En discusion jeneral i particular el proyecto de lei de que acaba de darse cuenta.

“Artículo único. Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la cantidad de cincuenta

mil pesos en socorrer a las víctimas del terremoto acaecido últimamente en el Perú.”

Fué unánimemente aprobado sin debate.

El señor **Vial**.—Creo, señor, que este proyecto debería pasar a la otra Cámara sin esperar la aprobación del acta.

Así se acordó.

El señor **Presidente**.—En discusión jeneral i particular, por constar de un solo artículo el proyecto de lei relativo al sueldo de los edecanes del Congreso.

“Artículo único.—Los edecanes del Congreso tendrán de renta la misma que gozan los edecanes del Presidente de la República, en igualdad de grados.”

El señor **Concha**.—Desearia saber qué sueldo gozan los edecanes del Congreso i cuál los del Presidente de la República.

El señor **Errázuriz** (Ministro de la Guerra).—Los edecanes del Presidente de la República, según la lei, gozan el sueldo mayor. Cuando se dictó el nuevo plan de sueldos se consideró que los edecanes del Presidente de la República estaban en servicio activo, mientras que el Congreso no ha tenido edecanes sino desde ahora poco tiempo.

Las Cámaras pidieron, pues, que se les nombrara edecanes; pero la lei, notando que no estaban en ejercicio, no los tomó en consideración para el aumento de sueldo; i por este motivo gozan solo el sueldo de asamblea que es el sueldo menor.

Por el presente proyecto, los tenientes coroneles por ejemplo, tienen como edecanes del Congreso un aumento de veintiseis pesos sesenta i siete centavos mensuales.

Puesto en votación el proyecto, fué unánimemente aprobado.

El señor **Presidente**.—En discusión jeneral i particular el proyecto iniciado por el Gobierno sobre construcción de un ramal de ferrocarril, desde San Felipe hasta la línea central.

El señor **Concha**.—¿A cuánto monta, señor, el peresupuesto de ese ferrocarril?

El señor **Errázuriz** (Ministro de la Guerra).—Desde Llaillai a San Felipe cuatrocientos treinta i tantos mil pesos, i desde este punto a Santa Rosa de los Andes trescientos cinco mil pesos, contando con que puede servirse este último del equipo de la línea anterior.

Fué unánimemente aprobado, sin debate.

El señor **Presidente**.—Discutiremos en particular este mismo proyecto, si la Cámara no tiene inconveniente.

“Art. 1.º Se autoriza al Presidente de la República para que proceda a contratar, por medio de una licitación pública, la construcción de un ramal de ferrocarril desde San Felipe hasta la línea central, bajo la base del presupuesto, planos i esplicaciones formados por el ingeniero don Guillermo O. Barrie debiendo pagarse su valor en bonos del Tesoro Nacional, cuyos intereses no podrán exceder del seis por ciento anual, pagaderos por semestres vencidos i que serán amortizados por presupuestos que no excedan de la par en treinta o mas años reservándose el Estado el derecho de aumentar el fondo de amortización que se estipulare.

“Si no hubiere propuestas, o las que se hicieren no fueren aceptables, el Presidente de la República procederá a la construcción de la línea férrea por cuenta del Estado.

“Esta autorización durará por el término de un año.”

El señor **Covarrúbias**.—Entiendo, señor, que el privilejio concedido por el Congreso el año de 1866 a un contratista particular que se ofreció a ejecutar

los trabajos de este ferrocarril ha concluido ya; porque la época para iniciar los trabajos, bajo la pena de perder la concesion, ha trascurrido, sin que aquel contratista haya emprendido trabajo de ningun jénero.

a Según las ideas que conservo, cuando se comisionó aun ingeniero para que formara los planos del ferrocarril de Llaillai a San Felipe, se vió que dicho ferrocarril no ofrecia dificultades para elevarlo a ese punto i que tampoco las ofrecia para continuarlo hasta Santa Rosa de los Andes.

La mayor dificultad que habia era el puente que debia construirse sobre el rio Aconcagua, el cual tendria de costo una fuerte suma de pesos.

Como la Cámara ha oido, el costo del ferrocarril desde la línea central hasta los Andes se avalúa en seiscientos i tantos mil pesos.

En mi concepto, la construcción de ese ferrocarril es de tan sentida necesidad pública, que creo que la Cámara no trepidará en prestarle su aprobación.

Pero, yo haria mas estensivo el proyecto del Gobierno, no limitando la línea hasta llegar solo al pueblo de San Felipe, sino tambien hasta Santa Rosa de los Andes.

Hai consideraciones de mucho interes i que la Cámara debiera tomar en cuenta al conceder esta autorización al Gobierno; autorización que bien considerada da por resultado el principio de los trabajos desde luego, de manera que en una palabra, importa la ejecución de aquel ferrocarril.

En materia de ferrocarriles, creo que no debemos fijarnos mucho sobre los costos que ellos demandan; porque esos son gastos que a mi juicio están compensados de un modo directo e indirecto.

Los ferrocarriles trabajados por cuenta del Estado no pueden mirarse, como una empresa fiscal, en el sentido de especulación; porque esto seria considerarlos bajo un punto de vista mui mezquino.

Es indudable que esta clase de empresas encierra un gran interes para el pais por el desarrollo de la agricultura, del comercio i de la industria. Los ferrocarriles desarrollan todos estos elementos de prosperidad que contribuyen al aumento de la riqueza pública.

Si es verdad que los ferrocarriles aumentan esos elementos, tambien es cierto que vienen a compensar el desembolso que ellos ocasionan; puesto que es sabido que el comercio es una inmensa balanza donde se equilibran la esportacion con la importacion: facilitando una, se facilitará la otra; i considerando el movimiento del comercio i el del desarrollo de la agricultura, la prosperidad de la industria viene a compensar de una manera indirecta el desembolso que es necesario hacer para la construcción de los ferrocarriles.

No podemos, señor, apreciar la cuestion bajo el punto de vista fiscal, que es el modo como el comisionado de levantar los planos la ha apreciado. El nos ha dicho solamente lo que produciria el ferrocarril, tomando en consideración los productos de las provincias por donde pasa para conducir las mercaderias a Valparaíso. I atendiendo a los gastos de conducción, considerado el movimiento del comercio, seria un siete u ocho por ciento sobre los capitales que esos ferrocarriles demandarian para su construcción.

Pero es necesario tambien observar que el movimiento que ántes se calculaba en razon de uno, viene despues a tomar con los ferrocarriles un incremento tan fuerte que llega a ser como cuatro o seis, como ha sucedido en Santiago, por ejemplo, donde son inmensos los productos de importacion, solamente debida a la facilidad de los ferrocarriles que han venido a establecer un punto de partida para el comercio, pro-

porcionando una base fija para las especulaciones que se han aumentado en una escala bastante considerable.

¿Qué sucedía antes? Que el comercio no tenía esa base fija que ahora tiene para sus cálculos. Los productos de la agricultura en Chile estaban concretados a cuatro o seis manos que podían trasportarlos a Valparaíso u otros lugares.

El comercio hacia sus pedidos i los pocos tenedores de esas partidas subían el valor de su producto. He aquí como el comercio quedaba desorientado i vacilante para efectuar sus transacciones. Tal era el resultado que presentaba el transporte de mercaderías.

Pues bien, señor, el ferrocarril ha venido a poner un remedio a ese mal estableciendo una base fija en las operaciones comerciales i dando mayor ensanche, facilidad i fomento a la agricultura i a la industria; viniendo también a compensar de un modo satisfactorio los costos que su trabajo ha ocasionado.

Esto, que nosotros estamos palpando, que es evidente, no puede prestarse a observaciones de ningún jénero.

En tal caso, ¿qué sucederá cuando exista un ferrocarril desde Llaillai hasta Santa Rosa de los Andes pasando por San Felipe? Que aquella provincia, siendo en la actualidad bastante productora, de sus departamentos se conduciría mayor cantidad de mercaderías a los puntos de esportacion; porque es claro, que trabajado el ferrocarril i allanadas así las dificultades para el transporte, las ventajas serían mucho mayores i más notable la actividad del comercio.

Ahora, si fuera exacto que el ferrocarril pudiera producir un seis, un siete u ocho por ciento, como suponía el ingeniero encargado de los planos, aun así sería un negocio magnífico para el Gobierno; porque tomando en cuenta la producción indirecta, que no podría ménos de rendir, sería posible creer que produciría un diez o un doce por ciento.

Por otra parte, no debemos perder de vista, que aquellos departamentos tienen una situación especial que sirve mucho para el comercio trasandino, que es provechosa, i que presentando facilidad en la conducción de mercaderías, haría disminuir los costos.

Yo no encuentro ninguna razón plausible para detener el ferrocarril en San Felipe i no llevarlo hasta Santa Rosa de los Andes. La única sería el mayor gasto, puesto que hasta el primer punto cuesta cuatrocientos i tantos mil pesos i hasta el segundo más de setecientos mil; pero tomando en cuenta las entradas de ese ferrocarril, dicha razón desaparece por completo.

Celebro mucho que el Gobierno se haya resuelto a ejecutar esta clase de trabajo por cuenta del Estado; porque siendo un ramal del ferrocarril principal de Santiago a Valparaíso, la injerencia de una empresa particular no podría ménos de producir embarazos por la dificultad que presenta la contabilidad i el buen arreglo que es necesario en una empresa de tanta laboriosidad.

Ojalá que todo el ferrocarril central pudiera ser de una sola empresa. Entónces habría economía i ahorro de tiempo i de mil molestias para el comercio.

Como el artículo primero determina que los trabajos se hagan por contrata, pero siempre por cuenta del Estado (porque el ferrocarril de Llaillai, hágase o no por contrata, entrará a formar parte del ferrocarril principal,) mi indicación sobre el artículo primero se limita a estender la autorización que el ferrocarril se lleve hasta Santa Rosa de los Andes.

El señor **Reyes** (Ministro de Hacienda).—La idea

capital, el verdadero pensamiento del Gobierno es efectivamente el de llevar adelante la línea del ferrocarril hasta la villa de Santa Rosa de los Andes, como lo indica el mismo preámbulo del proyecto. La única cuestión que de pronto se ofrece, se reduce a saber si se emprenderá a la vez todo el trabajo, o si se dividirá la obra en dos porciones.

El Gobierno cree que, sin abandonar un solo momento la idea capital, lo que conviene por ahora es emprender el ferrocarril desde la línea central hasta San Felipe, i en seguida hacerlo continuar desde este punto hasta los Andes. De esta manera se consulta no solo la mejor conveniencia i las necesidades del Estado, sino la prontitud i la economía. Porque una vez concluido el primer ramal hasta San Felipe, él nos servirá para el transporte de materiales, de peones i todo lo necesario para trabajar la línea hasta los Andes; lo que no sucedería si debiésemos emprender a la vez la construcción de todo el ferrocarril empezando desde la línea central.

En el segundo lugar, si se debiera emprender a la vez el trabajo, surgiría un gravísimo embarazo para el Estado, cual sería el deber atender a la espropiación i adquisición de todos los terrenos de propiedad particular o municipal que se encontrasen en toda la extensión de la línea hasta los Andes. Propiedades que se hallan muy subdivididas, cada siete a ocho cuerdas tiene un propietario, i cada uno de ellos cuando se tratase de espropiarlo de una sola cuerda para el uso de la línea, pediría un precio exorbitante, en primer lugar porque son terrenos muy valiosos, i en seguida porque vendríamos a inutilizarle toda la propiedad, i habría que comprarle una cantidad doble de terreno de la que efectivamente se necesitase.

Lo dicho es la razón principal que ha inducido al Gobierno a dividir el ferrocarril hasta los Andes en dos fracciones; porque mientras se ejecute el primer ramal desde Llaillai a San Felipe, podrá atender según los recursos del Erario lo permitan, a la espropiación de los terrenos para en seguida continuar el ferrocarril hasta los Andes.

Este último departamento, por otra parte, entusiasta, había iniciado una suscripción para facilitar la construcción de toda la línea; pero como la empresa era superior a los recursos de los habitantes, lo único que podría haber conseguido, sería la facilidad de la espropiación para allanar todas las dificultades i ver de una vez cumplidos los deseos de todo el departamento de que se lleve lo más pronto posible a cabo una obra de tanta necesidad.

Por esto es que el pensamiento del Gobierno es que se le autorice por el término de un año para emprender antes el ferrocarril hasta San Felipe, para en seguida llevar adelante los trabajos hasta Santa Rosa de los Andes.

Sin embargo, a fin de conciliar la idea del Honorable señor Senador con el pensamiento que se desprende del mensaje del proyecto, yo no tengo ni el Gobierno tampoco, embarazo alguno para aceptar la indicación de Su Señoría, con tal que se diga en el artículo, que, en lugar de un año, la autorización será de tres, para dar el tiempo necesario a la espropiación i proporcionarse el Estado los terrenos indispensables i hacer más llevadera la empresa.

Como la Honorable Cámara sabe, toda la línea desde Llaillai hasta los Andes ha sido presupuestada por el ingeniero en más de setecientos mil pesos, pero en dinero efectivo. Como el pago se verificará en bonos del Estado que ganan el 6 por ciento de interés con el uno por ciento de amortización, bien puede calcularse

que toda la línea importará cuando ménos al Estado 1.000,000 de pesos.

Es cierto que tratándose de ferrocarriles, no debe mirarseles solamente bajo el punto de vista fiscal porque debe tenerse presente el desarrollo que va a darse a la industria i al comercio, i sobre todo el incremento jeneral de las poblaciones i de la cosa pública. Pero, la Cámara no debe tampoco olvidar que el Gobierno tiene ya decretada la construccion del ferrocarril de Chillan, Concepcion i Talcahuano, cuya obra ha sido calculada en mas de 4.000.000 de pesos, que pagándose, como se paga, en bonos del Estado, no valdrá ménos de 5.000,000 de pesos que producirá al Estado un gravámen anual, comprendidos los intereses que ganan i el uno por ciento de amortizacion, un siete por ciento gravámen que tendrá que sobrellevar en una época no mui lejana.

Si a esto se pretendiese agregar otro millon de pesos para satisfacer el deseo de acometer desde luego toda la nueva línea hasta los Andes, ya tendríamos por de pronto un gravámen anual para el Estado que no bajaría en el todo de 520,000 pesos.

Es verdad que el sacrificio seria compensado por el incremento de la industria i del comercio; pero la responsabilidad del Erario seria terrible en la actualidad, i la prudencia aconseja que nos resolvamos a hacer el bien por completo cuando esto pueda conciliar el interes público i del Estado.

De consiguiente, yo seria de opinion que, aceptando la indicacion del señor Covarrúbias, sin comprometer el equilibrio de nuestras fuerzas, la Cámara haga estensiva la autorizacion a tres años, para que el Gobierno, tomando en cuenta la situacion de la renta pública, pueda, despues de concluido el ferrocarril hasta San Felipe, acometer la segunda parte de la obra hasta Santa Rosa de los Andes.

Creo que este es el camino que en las actuales circunstancias la prudencia deja aceptar.

El señor **Errázuriz** (Ministro de la Guerra).—Yo estoi de acuerdo con la idea del Honorable señor Senador Covarrúbias, en los términos indicados por el señor Ministro de Hacienda. Ella no hace mas que afianzar el pensamiento del Gobierno segun se espresa en el preámbulo del mensaje.

Pero la modificacion propuesta por mi Honorable colega el señor Ministro de Hacienda, puede hacerse en otros términos mas ventajosos. El ha pedido que se modifique la indicacion del Honorable señor Senador Covarrúbias, ampliando a tres años la autorizacion concedida al Gobierno; siendo así, se alejaría la época para unir a San Felipe con la línea central, porque aumentaria el plazo de toda la autorizacion.

Yo creo que tal como está redactado el artículo podría admitirse la indicacion del Honorable señor Senador Covarrúbias, diciendo: una vez concluida la línea hasta San Felipe queda autorizado el Gobierno por un año mas para continuarlo desde San Felipe hasta Santa Rosa de los Andes.

De este modo se habria aprobado el proyecto para construir le línea hasta San Felipe i quedaria el Gobierno autorizado siempre para llevarlo al otro departamento, puesto que la primera vía ha de ser de grande utilidad para la construccion del nuevo camino, i en tal caso quedarian consultados todos los intereses en jeneral.

El señor **Reyes** (Ministro de Hacienda).—Creo, señor, que la idea sometida a la Cámara por el Honorable señor Ministro de la Guerra, está consultada en a ampliacion del plazo. Sabemos que el ferrocarril de Llaillai a San Felipe no puede durar mas de dos

años; es un camino plano que no tiene puentes ni otros obstáculos. De modo que si se concluye en ese tiempo, el ferrocarril, será ménos moroso en su construccion que el de Curicó i por lo tanto quedaria al Presidente de la República otro plazo mas para atender a los otros ramos de imperiosa urjencia.

El señor **Errázuriz** (Ministro de la Guerra).—Estoi perfectamente de acuerdo con la idea jeneral; pero yo desearia que el trabajo no se emprendiese a la vez; que no sea todo una línea, a fin de no vernos obligados a hacer este trabajo de una manera anti-económica.

Quisiera que ántes se emprendiera el ramal desde Llaillai hasta San Felipe, i concluido este se procediera al trabajo de la línea que conduce a los Andes. Por esto mi indicacion se dirige a que no se sujete toda la obra al mismo plazo, es decir, bajo la misma autorizacion.

El señor **Vial**.—A fin de que el artículo no salga mui complejo, podría hacerse un inciso por separado i decir que la autorizacion se estiende a toda la línea hasta Santa Rosa de los Andes.

Acepto, pues, la indicacion que hace el señor Ministro de la Guerra porque a mi entender salva toda dificultad.

El señor **Marín**.—Yo prefiero la indicacion del señor Ministro de Hacienda porque a mi entender lo concilia todo.

Debemos atenernos a la idea jeneral, lo demas son para mí detalles que no hacen mas que embarazar la accion del Gobierno. Todo es cuestion de economía; dejemos, pues, al Ejecutivo en libertad de consultar la necesidad con las fuerzas del Erario, porque nadie dudará que teniendo autorizacion para llevar el ferrocarril hasta los Andes, él lo hará consultando la mejor economía i la oportunidad que tenga para verificarlo.

Por esto digo que la indicacion del señor Ministro de Hacienda es la que mejor satisface nuestra exigencia i al mismo tiempo no embaraza la accion del Ejecutivo. El que está llamado a construir el ferrocarril hasta los Andes tendrá cuidado de consultar el estado del Erario público i acometerá la empresa cuando i tan luego como juzgue conveniente, sin necesidad de tantas restricciones que son puras pequeñeces, que no hacen mas que embrollar el artículo por cosas que no valen la pena.

La idea principal es que el Gobierno esté autorizado para hacer construir el ferrocarril desde la línea central hasta los Andes. Dejemos, pues, amplia facultad, i él tendrá cuidado de consultar la mayor economía del Erario que es lo principal a que debemos por ahora atender.

El señor **Covarrúbias**.—Yo tambien creo que como acaba de decir el Honorable señor Marín, la indicacion que propone el señor Ministro de Hacienda concilia mui bien la idea del Gobierno; que por consiguiente deberia aceptársela, dejando fuera de la lei todos los demas detalles que a la verdad no conducen a nada,

¿A qué vamos a decir en la lei de qué manera debe procederse a la ejecucion de ese trabajo, que el ferrocarril no debe construirse de una vez hasta Santa Rosa de los Andes, ni que ántes deberá construirse el ramal desde de la línea central a San Felipe porque se aprovechará de los wagones para el trasporte de materiales etc.? Estos son todos detalles administrativos que deberá tomar en cuenta el Gobierno o quien se encargue de la obra. Seria una locura el creer que el Gobierno hubiese de emprender ántes el ramal de

San Felipe hasta la ciudad de los Andes, i despues acometer la primera parte de la línea, mientras sabemos las dificultades que presenta la adquisicion de los terrenos de particulares i el grave perjuicio que sufriría el fisco. Esto equivaldria a suponer que el Gobierno pudiera resolverse a gastar diez en lugar de gastar cinco sin buscar toda la economía necesaria.

Creo, pues, que el pensamiento de la Cámara está perfectamente consultado en la indicacion del señor Ministro de Hacienda, porque el Gobierno aprovechando de la autorizacion que le concede la lei, empezará por el camino de Llaillai a San Felipe. Concluido este, él, que conocerá los recursos de que podrá disponer, i el gravámen que su conclusion hasta los Andes impondrá al Erario, sabria cuándo i de qué manera convenga emprender su ejecucion. En caso dable emprenderá la obra, desde que jamas ha sido su pensamiento desatender una necesidad tan conocida; de lo contrario, seria imposible exigirle lo que no se puede hacer.

Por esto me opongo a la indicacion en los términos en que la ha formulado el señor Ministro de la Guerra.

El señor **Vial**.—Yo no considero, señor, de nueva fórmula la modificacion que trata de hacerse al proyecto; por el contrario, la creo de suma importancia i que no hace sino espresar lo que realmente debe verificarse, es decir, atender a intereses de grande importancia.

Si el Gobierno estuviera autorizado para contratar toda la estension del ferrocarril hasta Santa Rosa de los Andes, con esto se obtendria un gran provecho; porque el empresario que rematase las dos líneas pediría ménos que haciéndose cargo de cada una de ellas separadamente; i estas ventajas podrian consultarse por cualesquiera de los señores Ministros encargados del ramo. Y si debemos creer que los señores Ministros no son inmortales i que pueden venir otros que tengan idea diversas respecto a la construccion de ferrocarriles, es menester convenir en que la modificacion es provechosa.

Así como se vé que existen grandes ventajas en la realizacion de la primera vía férrea, puede mui bien ésta perjudicar a la del norte; i en tal caso, por atender a pequeños intereses se desatenderia otra de mas valor.

Por otra parte, ¿puede el Gobierno emprender la obra completa, es decir, los dos ferrocarriles a un mismo tiempo? Yo creo que nó.

Entónces, ¿qué mal se hace con espresar en la lei, que se realice primero el ferrocarril de la línea central hasta San Felipe i cuando esté concluida ésta, se continúe hasta los Andes?

Si esto se quiere, ¿por qué no espresarlo así en la lei? Al tratar de lo que conviene a los intereses del pais, no sé por qué pueda considerarse mal la modificacion que consultada esta misma idea. Para qué poner esas restricciones cuando no debemos olvidar que el Erario no puede atender a todos esos gastos sino haciéndolo poco a poco?

A la verdad, señor, no veo qué inconveniente exista para espresar la idea en que todos estamos de acuerdo i que se halla consultada en la indicacion propuesta últimamente por el señor Ministro de Hacienda.

El señor **Marín**.—La idea que acaba de emitir el señor Vial no hace mas que confirmar la justicia i la conveniencia de la indicacion propuesta por el señor Ministro de Hacienda.

El Honorable señor Vial ha advertido que si se autorizase al Gobierno para emprender el ferrocarril a la vez desde la línea central hasta los Andes, pudiera obtenerse con los empresarios mayor ventaja que ha-

ciendo los dos ferrocarriles por separado. Aunque la razon a primera vista parece atendible, sin embargo, debemos tener presente lo que acaba de observar el señor Ministro de Hacienda. Que siendo el Gobierno obligado a emprender de un golpe todo el ferrocarril hasta los Andes, los propietarios de terrenos aprovecharian esta circunstancia para hacer subir tal vez al doble el valor de los que hubiese necesidad de expropiarles, en cuya adquisicion se perderia de consiguiente mucho mas que lo que pudiera utilizarse si se hiciese de una sola vez toda la línea.

Por otra parte, la indicacion del señor Ministro de Hacienda que supone que primeramente se ejecute la vía férrea desde la línea central a San Felipe, no impone tampoco ninguna traba al Gobierno a que saque todo el provecho que sea posible, para que tomando todas las medidas preventivas proceda de la manera mas económica i ventajosa.

De modo que, como he dicho la primera vez, me parece que estamos discutiendo sobre pequeñeces de ningun valor, i que todos los obstáculos se salvan con la indicacion sencilla i neta del señor Ministro de Hacienda.

El señor **Errázuriz** (Ministro de la Guerra).—Yo dejaria el primer artículo del proyecto tal como está, agregándole únicamente donde concluye terminado este camino se procederá a construir la misma línea hasta Santa Rosa de los Andes. Esta autorizacion durará tambien un año.

El señor **Presidente**.—Si a la Cámara le parece dejaremos el artículo para segunda discusion, a fin de ver la manera de poder conciliar las diferentes indicaciones que se han hecho.

El señor **Vial**.—Creo que con la indicacion última del señor Ministro de la Guerra se consigue el mismo objeto, i con mas claridad.

El señor **Concha**.—Pero la indicacion del señor Ministro de Hacienda es tambien mui clara.

El señor **Vial**.—Todos estamos de acuerdo en la idea. Me parece que diferir la votacion por la redaccion de pocas palabras, seria embarazar el curso del proyecto.

El señor **Reyes** (Ministro de Hacienda).—Conviendria mas bien aprobar la idea, i dejar al señor secretario la redaccion.

El señor **Vial**.—Podriamos suspender por pocos minutos la sesion, para ponernos de acuerdo sobre la redaccion de que se trata.

Se suspendió la sesion.

A SEGUNDA HORA.

Se votó el artículo en discusion tal como se halla concedido i fué unánimemente aprobado.

Votóse en seguida el siguiente artículo, indicado por el señor Ministro de Hacienda.

Art. 2.º “Se autoriza igualmente al Presidente de la República para que terminando el camino entra la línea central i San Felipe proceda a la prolongacion de la vía hasta Santa Rosa de los Andes, pagando su importe o construyéndola en la forma que determina el artículo anterior.

“Esta autorizacion durará dos años”

En discusion el artículo 3.º, o sea segundo del proyecto.

Art. 3.º Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad municipal o particular que se necesiten para la construccion de las líneas ferreas entre San Felipe i la línea central i entre Talcahuano, Concepcion i Chlilan debiendo pagarse su valor sin consideracion a las ventajas que les dé el camino.

El señor Covarrúbias.—Yo creo que al redactar este artículo se ha echado en olvido una lei anterior a la autorizacion que se confirió últimamente al Presidente de la República para la ejecucion del ferrocarril desde Chillan a Talcahuano.

En esa lei cede ce a la empresa el uso de los caminos públicos que el ferrocarril haya de recorrer en su línea, con unas cuantas restricciones jenerales.

Cuando se dictó la última lei sobre ese mismo camino, no se agregó esta misma autorizacion porque estaba comprendida en la primera lei, quiero decir en la lei anterior, que si no recuerdo mal, es del año de 1862.

Por consiguiente, me parece que está de mas esta parte del artículo, i debería suprimirse.

El señor Reyes (Ministro de Hacienda).—La lei del año de 1862 que fué la primera que se dictó para la construccion del ferrocarril entre Chillan, Concepcion i Talcahuano, consigna varias disposiciones. En primer lugar autoriza al Presidente de la República para que proceda a hacer levantar los planes i formar los presupuestos de gastos de toda la línea. En seguida dice que concluido estos primeros trabajos, queda el Presidente de la República autorizado para proceder con acuerdo del Consejo de Estado a la realizacion total de dicha línea, pagando su importe con bonos nacionales cuyo interes no pueda exceder del 6 por ciento con 1 por ciento de amortizacion anual.

Voi a manifestar a la Cámara esa misma lei ya que la tengo a la mano (*leye.*)

Vé, pues, el Senado que por los artículos que acabo de leer se establecen dos maneras para la construccion de la línea. La primera por cuenta del Estado, sin hablar en este caso de ningun privilejio o concesion. La otra por cuenta de particulares con garantía del Estado, en cuyo caso concede a la empresa el uso de los caminos que deberá atravesar la línea.

Pero, la lei ha limitado este privilejio al solo caso de que el ferrocarril desde Chillan a Talcahuano se construya por cuenta de particulares con garantía del Estado; pero nada nos dice en el caso que se construya la línea por cuenta del Estado como va a suceder en el caso actual. De consiguiente la observacion del Honorable señor Senador no puede tener lugar con referencia al artículo de que trata.

El señor Covarrúbias.—Puede ser que esté algo trascordado sobre esta cuestion; pero la idea que tengo es que cuando se autorizó la primera vez al Gobierno para proceder a la construccion de un ferrocarril desde Chillan hasta Talcahuano, se espresó en uno de sus artículos que se concedia tambien todos los privilejios a que he aludido.

El señor Reyes (Ministro de Hacienda).—Puedo asegurar que en esa lei se conserva este vacio.

El señor Covarrúbias.—Pero creo que en esa lei se concede a la compañía del ferrocarril del sur el uso de los caminos públicos. Sin embargo, no insisto en la idea que ántes he tenido porque podria estar equivocado; esta es mi idea, i si fuera así, el artículo en discusion seria inútil.

El señor Reyes (Ministro de Hacienda).—Aquí está la lei vijente sobre ferrocarril de Chillan a Talcahuano, dice así: Se proroga por dos años mas la anterior autorizacion concedida en 1862. Pero, la concesion del privilejio de expropiacion de los terrenos de propiedad particular solo se hace si la obra se construyese por empresa particular con garantías del Estado.

El señor Concha.—Entiendo, señor, que para declarar de utilidad pública los terrenos de la vía del

ferrocarril de Chillan a Talcahuano es necesario que sea ello determinado por una lei particular, precisamente fija; porque, desde que se comprende en esta lei que tuvo por fin principal conceder una autorizacion para ejecutar los trabajos del ferrocarril desde la línea central hasta los Andes, ninguno se imaginará que en esa misma lei está comprendida la declaracion de utilidad pública de los terrenos de Chillan a Talcahuano; por consiguiente creo que esto presenta alguna confusion.

Yo creo, pues, que la declaracion de utilidad pública alusiva a este último ferrocarril debe hacerse por un proyecto separado, suprimiéndose en consecuencia la parte final del artículo.

El señor Errázuriz (Ministro de la Guerra).—Yo seria de opinion que se votase una lei aparte, en armonía con la indicacion del Honorable señor Concha.

El señor Reyes (Ministro de Hacienda).—Yo seria de opinion que se sustituyese en el artículo, a las palabras *entre San Felipe i la línea central* las siguientes *entre Santa Rosa de los Andes i San Felipe i entre esta ciudad i la línea central.*

Púsose en votacion el siguiente artículo, conforme a la indicacion del señor Concha.

“Artículo único. Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad municipal o particular que se necesiten para la construccion de las líneas férreas entre Talcahuano, Concepcion i Chillan debiendo pagarse su valor sin consideracion a las ventajas que les dé el camino.”

Fué unánimemente aprobado.

Votado el artículo, con la enmienda propuesta por el señor Ministro de Hacienda, fué tambien unánimemente aprobado.

Quedó en esta forma:

Art. 3.º Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad municipal o particular que se necesiten para la construccion de las líneas férreas entre Santa Rosa de los Andes i San Felipe i entre esta ciudad i la línea central, debiendo pagarse su valor sin consideracion a las ventajas que les dé el camino.”

Se levantó la sesion.

SESION 25.ª ORDINARIA EN 31 DE AGOSTO DE 1868.

Presidencia del señor Alcalde.

SUMARIO.

Aprobacion del acta.—Cuenta.—Se discute i aprueba en jeneral un proyecto de lei sobre dotacion de empleados de la direccion jeneral de correos.—A indicacion del señor Vial se lo pasa a Comision.—Otórgase a don Manuel Villamil el permiso constitucional que solicita para aceptar el cargo de adjunto a la Legacion Boliviana.—Se levanta la sesion.

Asistieron los señores Cerda, Concha, Errázuriz don Federico, Errázuriz don Fernando, Lira, Marin, Matte, Maturana, Ovalle, Pérez don Santos, Solar, Vial i los señores Ministros del interior i de Justicia:

Aprobada el acta de la sesion precedente se dió cuenta:

De un mensaje de S. E. el Presidente de la República en que anuncia la prorogacion por treinta dias de las sesiones ordinarias del Congreso. Se mandó acusar recibo

De una nota del mismo, con que hace saber que ha trasmitido al Contador Mayor el contenido de la que le dirijió la Cámara referente a las dos observaciones hechas por la Comision mixta sobre la cuenta de inversion del Ministerio de Justicia, Culto e Instruccion