

Sesion 17.^a ordinaria en 15 de Julio de 1893

PRESIDENCIA DEL SEÑOR BANNEN DON PEDRO

SUMARIO

Se aprueba el acta de la sesión anterior.—Cuenta.—El señor Hevia Riquelme da algunas explicaciones en justificación de la Municipalidad de Santiago por los cargos formulados en la sesión anterior con motivo del desaseo de la ciudad.—Usan de la palabra sobre lo mismo los señores Robinet, Jordán y Tocornal don Juan Enrique y se da por terminado el incidente.—Se aprueba en general un proyecto sobre construcción de una línea férrea entre Iquique y el cantón salitrero de Huara, y queda pendiente la discusión particular.

DOCUMENTOS

Oficio del Senado con el cual devuelve aprobado sin modificación el proyecto que prohíbe la fabricación, venta ó circulación de objetos cuya forma se asemeje á estampillas, bonos, billetes y otros valores fiduciarios.

Id. id. con que remite un proyecto sobre venta de las salitreras del Estado.

Informe de la Comisión de Gobierno sobre el proyecto del Senado que concede permiso á los señores Whitelegg, Harold y Vergara para construir un ferrocarril de Iquique á Huara.

Id. id. sobre la solicitud de don Luis A. Noguera para que se le conceda el permiso requerido por la Constitución para aceptar el cargo de Cónsul General del Ecuador.

Moción del señor Santelices relativa á la sección hipotecaria de las instituciones de crédito.

Se leyó y fué aprobada el acta siguiente:

«Sesión 16.^a ordinaria en 13 de Julio de 1893.—Presidencia del señor Besa.—Se abrió á las 3 hs. 5 ms. P. M., y asistieron los señores:

Barros Méndez, Luis
Bunster, J. Onofre
Campo, Máximo (del)
Concha S., Carlos
Correa A., José Gregorio
Correa S., Juan de Dios
Cristi, Manuel A.
Díaz Besoain, Joaquín
Edwards, Eduardo
Errázuriz U., Rafael
Gazitúa B., Abraham
González, Juan Antonio
González E., Alberto
González E., Nicolás
González Julio, A.
Hevia Riquelme, Anselmo
Jordán, Luis
Lamas, Alvaro
Mac-Clure, Eduardo
Mac-Iver, Enrique

Matte, Eduardo
Matte Pérez, Ricardo
Montt, Alberto
Montt, Enrique
Ochagavía, Silvestre
Ossa, Macario
Ortúzar, Daniel
Pleiteado, Francisco de P.
Reyes, Nelasco
Risopatrón, Carlos V.
Robinet, Carlos T.
Romero H., Tomás
Rozas, Ramón Ricardo
Santelices, Ramón E.
Silva Vergara, J. Antonio
Silva Wittaker, Antonio
Sabercaseaux, Antonio
Tocornal, Juan E.
Trumbull, Ricardo L.
Undurraga V., Francisco

Valdés Cuevas, Florencio
Valdés Valdés, Ismael
Vázquez, Erasmo
Videla, Eduardo
Walker Martínez, Carlos
Zegers, Julio 2.^o

y los señores Ministros del Interior, de Justicia ó Instrucción Pública, de Guerra y Marina y de Industria y Obras Públicas y el Secretario.

Se leyó y fué aprobada el acta de la sesión anterior.

Se dió cuenta:

1.^o De un oficio del señor Ministro de Guerra y Marina, con que acompaña algunos ejemplares del proyecto de presupuesto del Departamento de Marina.

Se mandó acusar recibo y archivar.

2.^o De un oficio del Honorable Senado con que acompaña un proyecto de ley que destina cierta cantidad del producto de la venta de terrenos del malecón de Valparaíso, á pagar las cuentas de las Juntas de Beneficencia de ese puerto.

Se mandó á la Comisión de Educación y Beneficencia.

3.^o De una solicitud de los preceptores y ayudantes de instrucción primaria de Santiago, en que piden aumento de sueldo.

Se mandó tener presente.

4.^o De una solicitud de doña Gregoria Rojas, viuda de González, en que pide se considere á su hijo Manuel Jesús González como muerto en acción de guerra para poder optar al montepío de madre viuda.

Se mandó á la Comisión de Guerra.

5.^o Otra solicitud de doña Adela Carrasco de Santos en que pide se le siga abonando la jubilación de que gozaba su marido.

Se mandó á la Comisión de Educación y Beneficencia.

Antes de la orden del día el señor Robinet pidió se lea lectura á la solicitud, recién presentada, de los preceptores de Santiago.

Así se hizo.

Usó en seguida de la palabra el señor Silva Wittaker para preguntar la efectividad de la noticia referente á movimientos de tropa; después de algunas explicaciones del señor Errázuriz (Ministro de Guerra y Marina), que expuso que dicha noticia era absolutamente infundada, se dió por terminado el incidente.

A petición del señor Tocornal don Juan Enrique, se acordó mandar de la Comisión de Hacienda a la de Gobierno una solicitud de don Rafael Gana, en que pide ciertas concesiones sobre terrenos carboníferos.

A indicación del señor Rodríguez Rozas (Ministro de Instrucción Pública), se acordó eximir del trámite de Comisión y tratar de preferencia un proyecto sobre concesión de suplementos a la partida 132 del presupuesto de Instrucción Pública.

A continuación el señor Pleiteado presentó un proyecto sobre cesación de las facultades extraordinarias concedidas al Presidente de la República y pidió se le eximiera del trámite de Comisión. Hicieron uso de la palabra los señores Montt (Ministro del Interior), Mac-Iver don Enrique, Matte don Eduardo y Concha.

Habiendo desistido de su petición el señor Pleiteado, pasó su proyecto a la Comisión de Gobierno y Relaciones Exteriores.

El señor Jordán llamó la atención del señor Ministro del Interior hacia la falta de seguridad y hacia el desaseo de las ciudades. Usó también de la palabra el señor Mac-Clure.

Habiendo concluido la primera hora, se dió por terminado el incidente.

Dentro de la orden del día se aprobó en general y particular, por asentimiento tácito y sin debate, el proyecto que concede suplemento a la partida 132 del presupuesto de Instrucción Pública, y que dice como sigue:

«Concédense los siguientes suplementos a los ítem de la partida 132 del presupuesto de Instrucción Pública:

Al ítem 1.º Para construcción de edificios para establecimientos de instrucción secundaria, superior, especial y primaria y adquisición de locales para los mismos, cien mil pesos.

Al ítem 2.º Para conservación y reparación de edificios, diez mil pesos.

A petición del señor Rodríguez Rozas (Ministro de Justicia é Instrucción Pública) se acordó mandarlo al Senado sin esperar la aprobación del acta.

Continuó la discusión general y particular del proyecto que determina la manera de cobrar las contribuciones en los capitales acensuados.

Habiéndose manifestado que había indicación para mandarlo de nuevo a Comisión, se votó esta indicación y fué aprobada por 17 votos contra 6, habiéndose abstenido de votar un señor Diputado.

El proyecto que reforma los servicios de correos y telégrafos fué aprobado en general por asentimiento tácito.

Con asentimiento de la Sala se entró en la discusión particular.

El artículo 1.º fué aprobado tácitamente después de algunas palabras del señor Montt (Ministro del Interior.)

El artículo 2.º fué aprobado por asentimiento tácito y sin debate.

Se puso en discusión el artículo 3.º, que dice:

«Art. 3.º El Director de Correos y Telégrafos, dos personas nombradas por el Senado y otras dos por la Cámara de Diputados constituyen el Consejo de Correos y Telégrafos, cuyas facultades son las siguientes:

I. Proponer al Gobierno la reorganización de la planta de los empleados no determinados en esta ley.

II. Formar anualmente el presupuesto administrativo de los correos y telégrafos y pedir al Gobierno su aprobación.

III. Proponer al Gobierno las reformas de las tarifas de correos y telégrafos.

IV. Acordar, con la aprobación del Gobierno, el aumento ó disminución de sueldos de los empleados creados con acuerdo del Consejo, con arreglo a los fondos concedidos para este objeto por el Congreso.

V. Acordar, con la aprobación del Gobierno, la creación, supresión ó cambio de ubicación de oficinas de correos ó telegráficas y la construcción y variación de nuevas líneas.

VI. Eijar, con la aprobación del Gobierno, las condiciones para la compra de materiales y contratos para la conducción de valijas, construcción y reparación de líneas, y en general, las condiciones de todos los contratos celebrados en el ramo de correos y telégrafos.

VII. Acordar las condiciones con que deben venderse los materiales y útiles excluidos del servicio.

VIII. Recibir las propuestas para adquisición de materiales, ejecución de obras, contratos para la conducción de valijas, ó las que tengan cualquier otro objeto relativo al ramo de correos y telégrafos y pasarlas al Gobierno con el respectivo informe para su resolución.

Si las propuestas se hubieren presentado en licitación pública, bastará el acuerdo del Consejo para su aceptación.

IX. Pedir al Gobierno la separación de los empleados que no cumplan con sus obligaciones.

X. Acordar que se pase visita extraordinaria de inspección a una ó más oficinas de correos y telégrafos ó a las líneas telegráficas.

XI. Acordar que se hagan investigaciones especiales sobre cualquier acto del servicio de correos y telégrafos.

XII. Acordar la inversión de la cantidad consultada para imprevistos en el presupuesto administrativo de correos y telégrafos.

XIII. Exigir, en caso necesario, que mensualmente se le presente el estado de entradas y gastos de los correos y telégrafos y hacerlos publicar en el *Diario Oficial*.

XIV. Proponer al Gobierno las mejoras que estime conveniente en el servicio de correos y telégrafos.

XV. Aplicar a los empleados multas hasta de cien pesos.

XVI. Proponer al Gobierno los reglamentos necesarios para el buen servicio de las diversas secciones, oficinas ó ramos de correos y telégrafos.

XVII. Acordar qué empleados deben de rendir fianza, por qué cantidad y en qué forma debe califi-

carse la solvencia del fiador y efectuarse la revisión anual de las fianzas.

XVIII. Dictar reglamentos, con la aprobación del Gobierno, en que se fijen las obligaciones de los empleados y las facultades de los jefes para aplicar á sus subalternos multas que no excedan de veinticinco pesos.»

Hicieron uso de la palabra los señores Montt don Pedro, González Errázuriz don Alberto, Concha, Mac-Ciure, Silva Wittaker, Montt don Enrique y Jordán.

Se formularon las siguientes indicaciones:

Por el señor Montt don Pedro para agregar en el primer párrafo que en el Consejo entrarán dos personas nombradas por el Presidente de la República.

Por el señor Concha don Carlos para que los miembros nombrados por el Senado y la Cámara de Diputados, lo sean por voto acumulativo.

Por el señor Montt don Pedro para modificar el núm. IX como sigue: «Pedir al Gobierno la separación de los jefes de sección y de los administradores principales de provincia.»

Por el señor González Errázuriz para agregar, después del núm. 9, este otro:

«Cancelar, mediante propuesta del Director General los contratos de empleados que no sean de planta legal y cuyos sueldos no excedan de 600 pesos.»

Por el señor Montt don Enrique para modificar el núm. XIII como sigue: «Hacer publicar mensualmente en el *Diario Oficial* el estado de entradas y gastos de los correos y telégrafos.»

Por el mismo señor Montt don Enrique para suprimir el núm. XV.

Por el señor Montt (Ministro del Interior) para intercalar, después del núm. XV, uno que diga: «Establecer cajas de ahorros postales.»

El señor Jordán manifestó la conveniencia de que formara parte de estas cajas el descuento sobre los sueldos que se haga á los empleados públicos por licencia por motivos de salud.

Habiendo dado la hora se levantó la sesión á las 5 P. M.

Se dió cuenta:

1.º De los siguientes oficios del Senado:

a) «Santiago, 15 de Julio de 1893.—Devuelvo á V. E., aprobado sin modificación, el proyecto de ley que prohíbe, bajo las penas señaladas en los párrafos 2 y 3 del título IV, libro II del Código Penal, la fabricación, venta ó circulación de objetos cuya forma se asemeje á estampillas, bonos, billetes y cualesquiera otros valores fiduciarios, de manera que sea fácil su aceptación en lugar de los verdaderos.

Dios guarde á V. E.—AGUSTÍN EDWARDS.—*F. Carvallo Elizalde*, Secretario.»

b) «Santiago, 15 de Julio de 1893.—Con motivo del mensaje é informe que tengo el honor de pasar á manos de V. E., el Senado ha dado su aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEY:

«Art. 1.º Autorízase al Presidente de la República, por el término de tres años, para que proceda á enajenar en pública subasta las siguientes oficinas salitrales de Tarapacá, que han pasado al dominio del

Estado en virtud del pago de los certificados emitidos por el Gobierno del Perú:

California.
Victoria.
Palacio Industrial.
Eucarnación.
Parada de Negreiros.
Germania y terrenos adyacentes.
Abra de Ugarte.
Valparaíso y terrenos adyacentes.
Porvenir.
La Banda.
Santa Catalina.
Trinidad.
San Antonio de Flores.
Carmen Bajo.
San Pedro.
Ascensión de Capetillo.
Fortuna.
Carmen de Schell.
Huáscar y Santa Rosita.
Chinquiquiray.
Resurrección.
Quebrada de Pasos.
Candelaria de Montero.
Peña Grande.
Santa Adela.
Santa Laura de Wendell.
Rincón.
San Antonio Viejo.
Dolores.
Santa Ana.
Santa Clara.
Perla.
Nueva Soledad.
Carmen Alto.
Providencia.
Unión ó Barrenechea.
Ascensión de Loayza y
Compañía de Negreiros.
Art. 2.º Autorízase igualmente al Presidente de la República, por el tiempo y en la forma indicados en el artículo anterior, para que proceda á vender los estacamentos salitrales que se expresan á continuación:

Cerro de Compañía.
Cerro de Pito-guoyac.
Cerro de San Bartolo.
Resbalón y San Román
Incurables y Libertad.
Paradas de Loayza.
Tía Caricia.
Agustina Flores.
Terrenos detrás de Abra de Quiroga.
Cerro de Trinidad.
Terreno entre Primitiva y Tres Marías.
Puntilla de Abra de Quiroga.
Puntilla de Tres Marías.
San Luis de Cuyo.
Terrenos entre Banda y Carolina.
Id. entre San Jorge y Rosario y detrás de Rosario.
San Jorge de Perla.
Terrenos detrás de Huara.
Id. al este de Constancia.

Id. al oeste de Ramírez.
 Id. entre Ramírez y San Donato.
 Id. entre la Palma y Poña Chica.
 Nebraska y
 San Luis.

Art. 3.º El remate se verificará previo aviso durante seis meses en el *Diario Oficial* y durante tres meses en algún diario de Londres, de París, de Berlín y de Nueva York.

Art. 4.º El minimum de la subasta será el valor de tasación que determine una comisión de peritos nombrada por el Presidente de la República.

Art. 5.º La subasta de cada oficina se hará en moneda esterlina y el pago en libras esterlinas ó en buenas letras sobre Londres á noventa días vista.

El precio se pagará en esta forma: veinte por ciento al contado, treinta por ciento al fin del primer año y el cincuenta por ciento restante al fin del segundo año.

Art. 6.º Para ser admitido á la licitación será menester presentar una garantía suficiente, calificada por el Director del Tesoro, equivalente al 60 por ciento del valor de la tasación de la oficina que se subastase.

Esta garantía quedará subsistente hasta el total cumplimiento del contrato.

Art. 7.º El Gobierno de Chile entregará las oficinas y estacamentos en conformidad á las mensuras y linderos que se detallan en los planos formados por la Delegación Fiscal de Salitreras.

Art. 8.º La transmisión del dominio de las oficinas y estacamentos se efectuará bajo la responsabilidad del Estado.

A los que por resoluciones judiciales justifiquen derechos de propiedad sobre los terrenos enajenados, se les entregará el valor proporcional que se hubiere obtenido por la oficina ó estacamento en que éstos se encuentren ubicados.

Para liquidar la parte del remate que pudiere devolverse se tomará en cuenta el avalúo que de las oficinas y terrenos salitrales hubiere hecho la Comisión Fiscal de Salitreras.

Art. 9.º Confiérese á los compradores, sin responsabilidad alguna para el Estado, el derecho de perseguir ante el Tribunal competente la rectificación de los deslindes y la reivindicación de las especies pertenecientes á los estacamentos y oficinas rematadas.

Art. 10. Los fondos provenientes de las enajenaciones ordenadas por la presente ley y hasta la cantidad de un millón quinientas mil libras esterlinas, se mantendrán en depósito en la Casa de Moneda, en conformidad al artículo 5.º de la ley de 31 de Mayo de 1893.

Art. 11. Derógase la ley de 26 de Enero del presente año que autorizó la enajenación de salitreras.
 Dios guarde á V. E.—AGUSTÍN EDWARDS.—*F. Curvallo Elizalde*, Secretario.»

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

«Honorable Cámara:

La Comisión de Gobierno ha estudiado el proyecto de ley ya acordado por el Senado y que concede á los señores T. D. Whitelegg, Jhon Harold y Luis Vergara y Vergara permiso para construir un ferro-

carril á vapor entre el puerto de Iquique y el cantón salitrero de Huara, en un trayecto de 57 kilómetros ó sean 35 millas.

La Comisión ha oído á los interesados ó concesionarios, y de acuerdo con ellos cree que en el proyecto deben introducirse algunas pequeñas modificaciones que no crean condición alguna desfavorable ó onerosa para el Fisco y que están destinadas á facilitar la ejecución de la obra.

A juicio de la Comisión, el proyecto merece la aprobación de la Cámara, con las siguientes modificaciones:

En el artículo 1.º debe substituirse la frase «de la misma trocha de los ferrocarriles salitreros (cuatro pies ocho y media pulgadas), por la siguiente: «de trocha de un metro de ancho.»

En el artículo 4.º, en la parte final, en donde dice: «y la línea estará concluida y entregada al servicio público en el término de doce meses desde, etc», debe variarse, concediéndose treinta meses en lugar de doce.

En el artículo 5.º la garantía debe reducirse á 50,000 pesos.

En el artículo 7.º el inciso 1.º debe substituirse por el siguiente:

«El Estado tendrá el derecho de ser preferido como comprador, en caso de venta de la línea y de su material, y para que, si lo considera conveniente, pueda hacer uso de este derecho, deberá ser avisado á lo menos seis meses antes de procederse á la venta.

La primera modificación, que consiste en establecer trocha angosta de un metro, en vez de trocha ancha, está fundada en que no hay razón para exigir á los concesionarios el gravamen de trocha ancha. La trocha angosta es bastante para llenar los fines industriales de un ferrocarril salitrero.

La segunda modificación se funda en que el plazo de doce meses para terminar la obra es muy corto ó escaso, atendida la extensión de la línea. En todo caso resulta que los concesionarios están más interesados que el Estado mismo en concluir la línea y entregarla al servicio público en el menos plazo posible para no mantener inactivos y sin producción los capitales invertidos en ella.

La reducción de la garantía que deben otorgar los concesionarios para responder de la ejecución de la obra, se considera necesaria porque se trata aquí de un simple permiso que no impone gravamen alguno al Fisco, y en esta situación es injustificado entorpecer la acción ó la responsabilidad de los concesionarios, por una suma tan alta como 150,000 pesos.

La modificación del artículo 7.º responde á desvanecer todo temor ó recelo que pudiera alejar á los capitales que deseen buscar inversión en esta obra.

Sala de la Comisión, á 14 de Julio de 1893.—*Juan A. González*.—*L. Echeverría*.—*Enrique Montt*.—*Luis Jordán T.*—*M. A. Cristi*.»

«Honorable Cámara:

Vuestra Comisión de Gobierno y Relaciones Exteriores no ve inconveniente alguno en que se acceda á la solicitud presentada por don Luis A. Noguera, y tiene, en consecuencia, el honor de proponer el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

El Congreso Nacional concede á don Luis A. Noquera el permiso requerido por el núm. 4.º del artículo 9.º de la Constitución para que pueda aceptar el cargo de Cónsul General del Ecuador.

Comuníquese al Presidente de la República para su publicación en el *Diario Oficial*.

Sala de la Comisión, Santiago, 13 de Julio de 1893.—*Enrique Montt*.—*M. A. Cristi*.—*J. Florencio Valdés C.*—*Luis Jordán T.*—*L. Echeverría*.—*Juan A. González*.

3.º de la siguiente moción:

«Honorables Cámara:

Al amparo de la ley de 29 de Agosto de 1855 que creó la Caja de Crédito Hipotecario, autorizadas y regidas por dicha ley se han formado y viven varias instituciones de crédito que han contribuído poderosamente al desarrollo y á la prosperidad de la agricultura nacional.

Estas instituciones hacen préstamos á largos plazos con la garantía real de la propiedad inmueble y combinan su reembolso por los mismos medios que la Caja, á cuya ley, como antes he dicho, están sometidas en todas sus partes, y las emisiones de títulos de crédito que efectúan representan los derechos reales constituídos sobre las propiedades, de modo que ofrecen colocación ventajosa y segura á los capitales no destinados á la industria.

La ley autoriza la formación de estas sociedades por propietarios que levanten empréstitos sobre sus propios bienes ó con capitalistas que presten sobre hipoteca.

En el primero de los dos casos enunciados, la sociedad ó persona queda facultada para emitir letras de crédito por las sumas que importan las hipotecas constituídas á su favor; y en el segundo, la institución ó personas adquieren, prestando dinero al propietario, la hipoteca y puede emitir letras por el valor de ella.

No dispuso, sin embargo, nuestra ley que las hipotecas constituídas á favor de las personas naturales ó jurídicas que hicieran estas emisiones, respondieran preferentemente á las cédulas emitidas, y aun cuando las emisiones hechas hasta el presente corren penden á instituciones perfectamente garantidas y que poseen un fuerte capital suscripto y no pagado por accionistas responsables y todas esas fuertes reservas acumuladas como la ley autoriza la emisión de bonos aun á los particulares, estimo que conviene establecer que la garantía hipotecaria constituída á favor del emisor responde preferentemente y de un modo general á los bonos emitidos.

Nuestro Código Civil establece con suma claridad los derechos que tienen los acreedores sobre los bienes del deudor cuando ellos han sido hipotecados, y esta circunstancia, unida á la sólida organización de la propiedad raíz con un registro público é inscripción obligatoria para toda operación que á esos bienes se refiera, da á los bonos que nuestros bancos emiten las seguridades correspondientes á títulos de primer orden.

La agricultura, que es la fuente más fecunda de la riqueza pública entre nosotros, necesita de dos clases de capitales: capitales circulantes para movili-

zar la explotación y capitales fijos para las mejoras del suelo, para acrecentar su poder productor, para establecer cultivos nuevos, desgraciadamente tan limitados hoy. Es sabido que los primeros, es decir los capitales circulantes empleados en la explotación del terreno, en proporcionarse elementos para la venta y transporte de los productos, en gastos de sostenimientos, salarios, etc., se encuentran reproducidos anualmente al término de las cosechas; pero los otros capitales empleados en vías de comunicación, en plantíos, edificios y en industrias en general, no es posible sean reintegrados sino á largos plazos por amortizaciones, separando anualmente una parte pequeña de los productos, y este problema de vital importancia es el que resuelven los bancos hipotecarios.

Y lo resuelven mejor los Bancos de sociedades anónimas, porque estas instituciones poseen sucursales, diseminadas en los mercados apartados de los centros comerciales, y por medio de ellas no sólo dan facilidades para el servicio de los bonos que emiten, sino que también y principalmente disponen mejor de los medios de conocer el verdadero valor de los inmuebles, y así el crédito ignorado es conocido sin gastos para el acreedor y adquiere mayor desarrollo. De aquí la conveniencia de dar á los títulos emitidos por las sociedades anónimas la más sólida garantía, máxime cuando por muchos y buenos que sean los servicios que está llamada á prestar la Caja de Crédito Hipotecario, no puede ella sola satisfacer todas las necesidades.

La ley de 29 de Agosto de 1855 fué muy previsorá, autorizando la fundación de establecimientos análogos á la Caja, y el criterio de libertad comercial á que obedecieron los autores de ella ha dado los buenos frutos que siempre ofrecen la actividad privada en el campo de la libre competencia, cuando sin favores ni privilegios especiales se deja al público en aptitud de preferir lo que conviene á sus intereses.

Y el favor que las instituciones anónimas han alcanzado y el aserto de que la Caja Hipotecaria no puede por sí sola llenar las necesidades de su institución, lo comprueban el que de los cien millones de pesos que en bonos hipotecarios hay en circulación, corresponden á la Caja, á lo sumo, cuarenta millones de pesos y los sesenta millones de pesos restantes á los bancos anónimos.

Algunos de nuestros bancos han consignado en sus estatutos la condición de que en caso de liquidación el producto total de las hipotecas constituídas á favor de la sociedad y en garantía de las emisiones de bonos que efectúa, se destinará al pago preferente de los tenedores de dichos bonos.

Pero esta disposición no ha sido consignada en todos los estatutos de bancos, ni puede surtir todos los efectos judiciales que se desean para dar mayor seguridad de pago á los tenedores de bonos, porque no puede obligar á terceros, ó sea á los acreedores del Banco, sino en caso de liquidación voluntaria.

Por estos fundamentos tengo el honor de someter á la deliberación de la Honorable Cámara el siguiente

PROYECTO DE LEY:

Art. 1.º Llegado el caso de liquidación de un

Banco que emita bonos en conformidad á la ley de 29 de Agosto de 1855, el producto total de las hipotecas constituidas en garantía de dichos bonos y de los pagarés comerciales, se destinará al pago del valor de los bonos y pagarés emitidos, con la preferencia que asigna á los créditos hipotecarios el artículo 2,477 del Código Civil.

Art. 2.º Los Bancos que tengan sección hipotecaria deberán formar un fondo de reserva para dicha sección, que se compondrá con el 5 por ciento de las utilidades que tenga la sección en cada semestre y hasta enterar una suma igual á la que debe formar el fondo de reserva del Banco.

Este fondo podrá constituirse en todo ó parte con obligaciones del Banco, garantidas con primera hipoteca de sus propiedades; pero en ningún caso el valor de las obligaciones excederá del cincuenta por ciento del valor de las propiedades, en conformidad al avalúo hecho para el cobro de la contribución de haberes creada por la ley de 26 de Diciembre de 1891.

Art. 3.º La contabilidad de las secciones hipotecarias se llevará separada de la contabilidad general del Banco.

Art. 4.º Esta ley comenzará á regir desde su publicación en el *Diario Oficial*.

Santiago, 15 de Julio de 1893.—*Ramón E. Santelices*.

5.º De una solicitud de varios preceptores del departamento de Chillán en la que piden aumento de sueldo.

El señor **Bannen** (Presidente).—¿Algún señor Diputado desea usar de la palabra antes de la orden del día?

El señor **Hevia Riquelme**.—Pido la palabra.

El señor **Bannen** (Presidente).—La tiene el honorable Diputado por Taltal.

El señor **Hevia Riquelme**.—Voy á hacer uso de ella, señor Presidente, sobre el incidente promovido en la sesión pasada, antes de la orden del día, por el honorable Diputado de Caupolicán. Aunque dicho incidente se dió entonces por terminado, sin embargo, se hicieron en él afirmaciones de tal gravedad, y se aseveraron hechos tales, positivos, concretos, que afectan la administración local del municipio, que me veo en el imprescindible deber de aducir algunas rectificaciones, y explicar por qué esos hechos, efectivos, lo reconozco, se producen, sin que puedan de ellos deducirse los serios cargos que se han oido en este recinto contra la Municipalidad de esta capital.

Reconociendo, pues, la efectividad de ciertas deficiencias en el aseo de las calles de Santiago, yo, como miembro de la Municipalidad, no acepto la imputaciones que á ésta se han hecho, con ese motivo, y declaro que la responsabilidad no le afecta de manera alguna, como lo paso á demostrar.

Los honorables Diputados de Caupolicán y de Limache nos decían hablando del fenomenal desaseo y descuido de ciertas calles y plazas, cosa notoria que cualquiera de nosotros ha podido comprobar, hablando de ese desaseo, de las detestables condiciones higiénicas de la metrópoli, y del general descuido en que se encuentra, que la Municipalidad, á quien incumbe la obligación de atender los servicios

de higiene y limpieza, era la única responsable de tal estado de abandono.

En calles muy centrales, observaban Sus Señorías, era imposible atravesar de una acera á otra acera; y las había, como por ejemplo, la de la Exposición, que no eran transitables ni para los coches, ni aun para los carretones de carga. El señor Diputado de Limache lamentaba que á consecuencia del mal estado de esas vías públicas, los carretones hubiesen doblado los fletes, y los coches no quisieran traficar por ellas á ningún precio.

No era esto sólo: el barrio de ultra-Mapocho estaba segregado del centro de la ciudad, por cuanto era difícil, si no imposible, establecer comunicación entre ellos. Cierto, señor Presidente; todo esto y mucho más pudieron aseverar los señores Diputados. Saben mis honorables colegas que el tráfico de carretones se verifica entre la estación de los ferrocarriles y el centro, por la calle de la Exposición y la Alameda, principalmente; saben también que el comercio entre la parte central de la población y el barrio ultra-Mapocho se practica por los puentes que atraviesan el río. Y es natural que este comercio se dificulte á causa de los lagos de fango que interceptan la entrada ó salida de dichos puentes. Todo esto es real y efectivo.

Pero, ahora, vamos á deslindar la responsabilidad que afecta al municipio en cuanto á estos inconvenientes ó defectos. Esa responsabilidad no puede existir sino en caso de no haber la Municipalidad dado los pasos necesarios, hecho todos los esfuerzos posibles para ponerse á cubierto de ella. Pues bien, está en conocimiento de la Cámara que la canalización del Mapocho, y la administración y cuidado de los terrenos adyacentes, corre por cuenta del Ministerio de Obras Públicas, ó sea, del Supremo Gobierno. Ya desde principio de Mayo, y en previsión de la acumulación de lodo que pudiesen traer las lluvias de invierno á las entradas de los puentes que cruzan el río, la Municipalidad había dirigido á aquel Ministerio una nota, insinuándole la necesidad de pavimentar esos sitios. El Ministerio de Obras Públicas contestó que estaba penetrado de la urgencia de semejante pavimentación, pero que se vela en el caso de excusarse de acometerla por de pronto, con motivo de la falta de recursos. Vinieron las lluvias, y se produjo lo que la Municipalidad había previsto: el fango ha llegado hasta interrumpir, casi, el tráfico por los puentes.

Respecto de la calle de la Exposición, ha sucedido otro tanto. Su estado de hoy es el mismo de los años anteriores, cuando dicha vía ha debido ser pavimentada por cuenta del Fisco. Cuando los señores Valdés, dueños del fundo contiguo á la estación de los ferrocarriles, vendieron al Gobierno el terreno que ocupa la calle de la Exposición, lo hicieron bajo condición expresa de que esta calle sería pavimentada. Desde antiguo la Municipalidad ha venido insistiendo con el Gobierno para que cumpla esta obligación; hasta se ha querido demandar al Fisco con ese objeto. El Alcalde anterior al señor Rodríguez Ojeda había dado pasos muy serios para conseguir tal resultado, y si nada se ha conseguido hasta ahora, sea por no haber pensado el Gobierno en adoquinar la calle, sea porque aguarde para ello la terminación de los gran-

de los edificios que allí se construyen, la culpa no recae sobre la Municipalidad, que, lo repito, ha estado pasando un mal momento al fin de hacer algo bueno, aquella vía. El presupuesto de Obras Públicas, por lo tanto, debe aprovecharse a satisfacer los compromisos que á este respecto pesan sobre el Gobierno, y aprovechar esta oportunidad para acordar una ley de saneamiento.

Ahora, hay un caso que se presenta al más fin y conculca al señor Ministro.....

El señor Ferrerías.—Por ejemplo, la Alameda de las Delicias; fíjese á la izquierda del señor Concha y Toro, el bazar que todavía peor que en la calle de la Ex. delicia.

El señor Robinet.—Y mucho más al centro, la calle norte de la Alameda, entre Abumayal y Estado, es sólo que de vergüenza. Allí no se puede transitar á pie por el barro, ni en coche por la atroz pavimentación, que necesita ser mejorada con máquinas de hierro para mejorar el pavimento. Es una época que debía estar á la orden del día.

El señor Ministro de Obras Públicas.—Ha de estar perfectamente de acuerdo con el señor Diputado municipal, pero no interviene. El asunto de obra de las Delicias ha sido un problema que se ha prometido á la Municipalidad en una reciente sesión municipal al primer alcalde relativo al desarrollo de la ciudad. Y no alegro porque puede traer aquí las exigencias de las obras que sólo se han de cumplir. Pero, experimentando en los trabajos de las obras, me refiero al señor Diputado de Copiapó: hace tiempo que debió haberse el hecho de la Alameda con respecto á la calle de Abumayal y la del Estado. Pero, la Municipalidad no ha querido hacer cumplir el actual pavimento. Ya tiene contratado el arquitecto de la obra, y la demora ha dependido de la falta de adhesión de una de las partes que ya en esta oportunidad todas las partes y el municipio se comprometen á cumplir.

El señor Diputado de Copiapó.—El señor Diputado de la parte de la parte de la parte, ha estado haciendo hasta poco convencidos no hacerlos. Pero tampoco puede dar garantías de esta índole ni contra la Municipalidad. En medio de la necesidad de fondos que ocasionamente la obra, ha querido invertir los recursos en el barrio de ellas. Por falta de diligencia en la aplicación de ese servicio, no se ha llevado á cabo el cumplimiento; la Municipalidad ha querido remover á los empleados que no trabajan como deben y se preocupa de esta cuestión día á día. Antes de la última lluvia se habían tomado todas las disposiciones para hacer una limpia general y completa de la ciudad. Cuando se iba á poner manos á la obra, sobrevino el aguacero, y no solamente no fué posible limpiar las calles, sino que éstas quedaban en pocas condiciones. Pero ya habrán visto los señores Diputados cómo, apenas vuelto el buen tiempo, se han limpiado rápidamente las vías de más tráfico. Y es un hecho que en las calles más importantes se han limpiado con máquinas y con fuerza.

El señor Diputado de Copiapó.—En la Alameda, el principal paseo público, la hay en muchas partes.

El señor Robinet.—Y en la cuadra á que me he referido antes, abunda.

Es vergonzoso que una ciudad rica como ésta tenga casi todas sus calles en tal estado de inmundicia, que ni caminos vecinales de una miserable aldea!

El señor Ministro de Obras Públicas.—El señor Diputado por Copiapó no se refiere al centro de la Alameda, que es el paseo, sino á las avenidas laterales por donde trafican los vehículos. En cuanto á la afirmación del señor Diputado por Copiapó, de que la ciudad es rica, debo contestar que esto es según y conforme. Puede haber en ella muchos ricos; pero su Municipalidad es verdaderamente pobre. Podría manifestar á la Cámara con cuán pocos recursos cuenta para atender innumerables servicios, y cómo, en el aspecto tan solo, invierte crecidas sumas. Pero el aspecto no se hará nunca eficazmente, entre tanto no existan buenos desagües. Con desagües apropiados, la ciudad podría asearse y lavarse á la europea, invirtiéndose tal vez menor cantidad de dinero en dicho servicio. Ahora bien, ¿se ocupa la Municipalidad en mejorar sus servicios? Indudablemente, y con vivísimo interés y decidida contratación.

Se ha dirigido al Congreso para obtener la autorización de levantar empréstitos y conseguir realizar sus grandes propósitos, cuales son construir alcantarillas, dotar á la ciudad del doble del agua que ahora puede consumir, para que se lave el pueblo y se laven las calles. Estas obras están estudiadas, en punto de ser emprendidas cuando haya recursos. Espero que pronto se iniciarán los trabajos de las alcantarillas, que son de primordial necesidad.

Advierta, con todo, la Cámara que la Municipalidad tiene hoy mas cargas que nunca, y sus fondos son muy escasos. Y cuando se presenta al Congreso á pedir facilidades para procurárselos, se le otorgan toda clase de inconvenientes; lo que se ve en Santiago no pasa en ninguna parte. Una capital no es una ciudad cualquiera. En todos los países del mundo goza de subvenciones especiales. Sin ir á las naciones del viejo continente, tomemos á la República Argentina, que subvenciona á su capital federal con cuatro millones de pesos al año. En Chile, ¿qué subvención se da á la capital? Ninguna. Y para satisfacer sus necesidades, tiene ésta que aplicar á los contribuyentes el máximo del impuesto. Y si el municipio no tiene recursos, ¿cómo puede imponerse una responsabilidad por lo que deja de hacer?

Se ha hablado de la recrudescencia del vandalaje, de la falta de policía. Esto es efectivo, y por lo mismo considero muy justas y oportunas las recomendaciones que se han hecho al Gobierno para que remedie semejante estado de cosas. No dudo que tales recomendaciones serán atendidas. Entre tanto, la Municipalidad de Santiago ¿qué ha hecho? Ha doblado su policía, á pesar de la estrechez de sus medios. Jamás ha acudido á ella el Intendente pidiendo un ítem para este servicio, sin que haya sido escuchado. Yo pregunto á la Cámara, si se juzga á la policía insuficiente ahora, ¿qué será cuando rija el artículo 20 de la ley de comunas autónomas? En una ciudad de planicie tan extensa, donde la policía debe vigilar treinta ó cuarenta cuadras en todo sentido, ¿es mil doscientos hombres de la policía actual son

apenas bastantes. Y esa fuerza impone un enorme desembolso, un millón trescientos mil pesos anuales. Mañana, cuando rija el artículo 30 de la nueva ley municipal, que dispone que la policía será de 25 soldados por circunscripción de 1,000 habitantes más, veremos reducida la totalidad para Santiago, á 500 hombres. Los defectos que se notan, ó lleguen á notarse todavía con más evidencia, estarán, pues, en la ley, en el Congreso, que no concede los recursos necesarios para que la Municipalidad cumpla con todas las obligaciones que se le han echado encima. Yo comprendo, pues, que haya descuidos en la administración local; comprendo también que no se puedan hacer cargos á la Municipalidad. Esta se ha ocupado constante y seriamente en atender y mejorar los servicios locales, ha sesionado sin interrupción todo su período; no se le podría, con justicia, exigir más. Cuando se notó la rápida propagación de la epidemia de viruela, los municipales todos nos comprometimos á ir de casa en casa, á convencer á los vecinos de la necesidad de vacunarse, para librarse del flagelo. Esto se hizo, pero ¿produjo alguna eficacia? No, porque faltaron vacunadores, no se consiguieron más de cuatro. ¿Cómo cumplir entonces con las mejores disposiciones? Estos defectos no los puede subsanar la Municipalidad; hay que esperar el remedio del Congreso.

Por consiguiente, si alguna falta pudiera notarse en el servicio público, creo que antes de hacer responsable á la Municipalidad, que no cuenta con los recursos suficientes, deben dirigirse estos cargos al Congreso, que le niega los recursos ó no se los acuerda en cantidad suficiente.

El señor Jordán.—Son los municipales los responsables.

El señor Hevia Riquelme.—Muy fácil es hacer cargos, pero suele ser muy difícil probarlos.

Debo aún levantar otro cargo que se hacía en la sesión pasada á la Municipalidad.

Se decía que los carretoneros de la basura la arrojaban en las calles para terraplenar. Esto es efectivo también, y muy concreto. En la Municipalidad se suscitó la misma cuestión. Se denunció que en la Avenida Viel y en la Avenida Beauchef, vecinas al Parque Cousiño, se arrojaba basura. Por estar esas vías en el límite del radio urbano, fuera de él más propiamente, la policía no había creído deber impedir este abuso. De ahí que todas las caballerizas, cocherías, etc., de las calles de Castro y adyacentes arrojaran en esos puntos sus desperdicios, y la Artillería misma imitaba el ejemplo.

Se adoptaron en el acto medidas de represión, y así se han conducido presos á algunos carretoneros que seguían vaciando basuras en aquellas calles. Y se hará lo propio cada y cuando se repita el abuso, sea por carretoneros particulares, sea por los carretones de la Artillería.

Ahora, si siempre se continúa cometiéndolo, será porque faltan guardianes que hagan la prohibición eficaz, pero en esto la Municipalidad no es responsable, por más sensible que sea eso y todo lo demás que se practique contra el aseo y la higiene de la población. Los vecinos buscan siempre los lugares más cercanos y más cómodos donde depositar las inmundicias de sus casas ó establecimientos, é irán ahí donde saben

que la policía no les estorba. Pero, repito, que la Municipalidad no es responsable, después que ha tomado todas las medidas que podía tomar.

He creído conveniente dar estas explicaciones para colocar las cosas en su verdadero terreno.

Por lo que toca á las calles inmediatas á los puentes del Mapocho, su conservación en buen estado corresponde al Gobierno, el cual debe apresurarse á pedir al Congreso los fondos indispensables para ese fin. La Municipalidad no solamente carece de recursos para ello, sino que no puede hacerlo. Tengo presente que el año pasado la Municipalidad quiso establecer circos populares en los terrenos del Mapocho, creyendo que era cuestión sencilla y expedita. El Ministerio de Obras Públicas le manifestó que esos terrenos dependían de él y que la Municipalidad nada tenía que ver ahí. Lo propio puedo decir de la calle de la Exposición, que la empresa de los ferrocarriles tiene la obligación de pavimentar.

Termino volviendo á recomendar al Gobierno que preste atención á estas exigencias, cuya satisfacción le corresponde.

El señor Robinet.—He oído atentamente al señor Diputado por Taltal hacer la apología de la Municipalidad de Santiago. Si á ello se hubiera circunscripto, yo no me daría la pena de rebatirlo: sabe la Cámara que el señor Hevia Riquelme es individuo de esa ilustre Corporación y es natural que lo domine el espíritu de Cuerpo; pero Su Señoría ha ido muy lejos: hasta querer probarnos que vivimos en la mejor de las ciudades posibles.

Yo, señor Presidente, creo que vivimos en la peor de las ciudades, en la menos higiénica, en la más dejada de la mano de Dios!

Sepa la Cámara que, á pesar de las interrupciones que acabo de hacer al discurso del honorable Diputado por Taltal, no particularizo cargos contra la actual Municipalidad de Santiago. Ellos pueden dirigirse á las que la han precedido. Reconozco que la Municipalidad en ejercicio ha sido laboriosa, que ha celebrado asiduas reuniones. Reconozco, todavía, que cuenta en su seno con individuos empeñosos por el progreso de la población; pero no es menos cierto que el estado de Santiago, de sus calles más centrales, da verdadera vergüenza.

Estoy seguro que los caminos públicos de la más abandonada de las nacientes provincias de la frontera, están más cuidados y más transitables que las calles principales de la capital de la República!

Citaba—hace un instante—la deplorable condición de la avenida norte de la Alameda de las Delicias, entre las calles de Ahumada y del Estado.

Esa cuadra, hace largos años que ha podido ser convenientemente empedrada. Habría bastado media hora para ver á los cuatro acaudalados propietarios de las casas que dan frente á ella, para obtener, con creces, el dinero necesario para pavimentarla. ¿Por qué no se ha hecho? Por falta de diligencia.

El honorable Diputado por Taltal nos da, ahora, la grata nueva de que pronto va á ser arreglada esa cuadra. Sea enhorabuena; pero, entre tanto, son muchas, muchísimas, las calles que se encuentran en estado análogo y situadas en el corazón de la ciudad y rodeada de edificios suntuosos.

En los barrios un poco apartados del centro, calles

hay por las cuales es imposible transitar, no á pie, pero ni siquiera á caballo ó en carruaje; tal es la cantidad de profundas lagunas de agua y lodo que las cubren.

Se dice por el honorable Diputado, defensor de la Municipalidad, que estos defectos no tienen por causa la falta de aseo sino la carencia de desagües. Mas, esta imperfección de los desagües y declives de nuestras calles existe de antaño, y yo jamás he visto á la ciudad de Santiago en un abandono semejante al actual. ¿Han caído, por ventura, en este año de gracia de 1893, lluvias más torrenciales que en los pasados años? ¡No, señor Presidente! Lluvias semejantes hemos tenido muchas veces y las calles han estado pronto transitables. Por sensible que sea decirlo, lo cierto es que el servicio de la policía de aseo no deja huella de su paso en parte alguna de la ciudad.

No sé con exactitud el monto actual de las rentas de la Municipalidad, pero sospecho que no le faltan recursos. El señor Diputado por Talca declara que el Congreso le da poco. Yo pienso lo contrario: sostengo que le da mucho y más que á la mayoría de las municipalidades juntas.

Nunca ha acudido la Municipalidad de Santiago en demanda de fondos, sin que el Congreso se los haya otorgado con largueza.

La ley que autorizó á los municipios á percibir la contribución sobre los haberes señalaba un minimum y un maximum. El de Santiago resolvió desde el primer día cobrar el maximum.

Nos revela el señor Diputado el afán que ha tenido la Municipalidad por amenguar los estragos de la viruela y nos cuenta que tuvo el laudable intento de llevar la vacunación á domicilio, y que en esa humanitaria tarea fracasó por falta de vacunadores. Yo aplaudo el buen deseo, señor Presidente; pero declaro que el obstáculo que lo hizo fracasar era de muy fácil y expedito reparo: habría bastado muy poco dinero y corto tiempo para improvisar cincuenta ó cien vacunadores.

¿Faltaban medios? Pues á pedirlos al vecindario, en donde abundan los hombres ricos, ó á obtenerlos en una noche de teatro!

Su Señoría inculpa al Congreso que nada haya hecho por prevenir el azote periódico de la viruela, y en esta parte participo por completo de su sentir. Es verdad que esta Cámara ha mirado desdeñosamente los proyectos de vacuna obligatoria. El año anterior tuve la honra de presentar uno sobre el cual no he tenido la suerte de provocar el estudio de la Comisión de Beneficencia, á pesar de haberme hecho majadero por mis reiterados ruegos.

Si se hubiera dictado alguna ley de vacunación forzosa, siquiera para los párvulos, tendríamos seguridad de evitar en el porvenir que la viruela nos arrebatase de año en año millares de vidas.

Lo que acontece con este tremendo flagelo, espanta.

Voy á poner en conocimiento de la Cámara un hecho que no podrá menos que producirle asombro. Me ha sido revelado por el digno gerente de la Empresa del Ferrocarril Urbano, señor Joaquín N. Pinto. De quinientos empleados que tiene esta Empresa en la estación de Chacabuco (barrio de Yungay)

entre conductoras, cocheros é inspectores, los cuales disfrutaban de un sueldo que varía entre cuarenta y cincuenta pesos mensuales y hacen un trabajo que parece ponerlos á cubierto de la acción de las epidemias, han fallecido, víctimas de la viruela, entre el mes de Marzo y mediados de Junio, ciento treinta, es decir, más de un veinte por ciento!

En cualquiera otra parte este hecho habría producido profunda alarma. Aquí nos hemos familiarizado con los estragos de la viruela, y sólo nos asustamos cuando oímos hablar de que en San Petersburgo ó en Ceuta se han presentado diez casos de cólera!

La viruela periódica la vemos imposible arrebatara á la flor de nuestro pueblo, y sólo si recrudece experimentamos alguna inquietud. Entonces los Ministros llegan al Congreso á solicitar precipitadamente fondos para combatir la epidemia. Nunca nos preocupamos de prevenir con tiempo el mal. La alarma empieza cuando sus efectos están produciéndose.

Esperamos ahora que la langosta vuelva á asolar las campiñas del sur para obtener de las Cámaras miles de pesos á fin de extirparla. Somos decididamente un país que carece de espíritu de previsión.

El dato estadístico que he noticiado á la Cámara revela de un modo palmario cuál es la acción que ejercen entre nosotros las malas condiciones higiénicas de Santiago y las epidemias que son su inevitable consecuencia.

Hay barrios en Santiago, mortíferos. Uno de ellos es el que rodea á la acequia llamada *del Galán*. Hace poco lo recorrí, pidiendo de casa en casa datos sobre los estragos de la viruela, y supe, con verdadero estupor, que casi no había cuarto que no hubiera tenido tres ó cuatro casos de viruela. El dueño de un café de aquel barrio me refirió que, de treinta y tres individuos que al comenzar este año tenía como parroquianos asiduos, habían muerto dieciocho víctimas de la peste.

Entretanto la estadística de los lazaretos acusa una mortalidad de lo más reducido. Según ella, entra diariamente un número crecido de variolosos; se dan de alta uno ó dos; fallecen, también uno ó dos. ¡Nunca los muertos llegan á decenas! ¿Y qué se hacen entonces todos los que entran? Tal vez se evaporan...

Nuestra estadística es, pues, muy inexacta y no puede dar una idea siquiera aproximada de la mortalidad que ocasionan las epidemias entre las clases menesterosas, que viven por lo general en condiciones higiénicas deplorables sin que se haga absolutamente nada por mejorarlas.

Quien se aventura en los barrios un tanto retirados de la capital se siente horripilado en presencia de tanto desaseo y abandono; y la Municipalidad gasta enormes sumas en hermosar nuestras calles centrales y no se preocupa de abovedar el coquión del Galán, perenne vehículo de muerte!

Yo querría que el señor Ministro de Interior se sirviera traer á la Cámara un dato que puede ser muy revelador en esta materia; cuánto se ha invertido desde 1870 á 1893 en lazaretos, en gastos ordinarios de vacuna y en prevenir epidemias eventuales. Yo creo que son algunos millones de pesos. Al propio tiempo agradecería á Su Señoría que nos suminis-

trase otro dato, el número de víctimas que en esos veintitrés años ha hecho la viruela.

Me parece que el conocimiento de esta estadística espantará á la Cámara y la decidirá á ocuparse alguna vez de la vacuna obligatoria, procurando organizarla en forma que, sin ser hostilidad para nadie, pueda servir con eficacia para prevenir los desastrosos efectos de la viruela.

Penetrados de la intensidad del mal, el Congreso y los municipios de la República dedicarán atención sostenida á mejorar las condiciones higiénicas de nuestras ciudades, salvando, así, la vida de millares de chilenos, de millares de hombres de trabajo, de que vive tan escaso el país!

El señor *Jordán*.—Verdaderamente se necesita, honorable Presidente, toda la exquisita benevolencia del honorable Diputado de Taltal para levantarse en defensa de la Municipalidad de Santiago, á cuya incuria se debe el estado tristísimo de las condiciones higiénicas de la capital, que, como he dicho antes, es una ciudad verdaderamente mortífera.

A confesión de parte relevo de pruebas, señor Presidente: el honorable Diputado de Taltal ha reconocido que hay descuido imperdonable de parte de las autoridades municipales de la capital, declarando que es efectivo que las calles de la ciudad han estado relleniéndose con los desperdicios de las acequias. Esto sólo basta para dar una idea de la incuria de esa Corporación.

El honorable Diputado que me precedía en el uso de la palabra aludía un hecho que yo también me proponía citar: la mortalidad increíble del barrio del Galán, producida por la viruela. El canal de este nombre, honorable Presidente, que en parte ha destruído toda la calle por donde corre, arrastra materias en descomposición y exhala miasmas pútridos que son la causa del desarrollo de la viruela y de fiebres infecciosas que diezman la población de aquel barrio.

Por donde quiera que se dirija la vista se ven muestras del descuido de las autoridades municipales. El pavimento que hoy se coloca en las calles aparece mañana removido e inservible por su mala calidad ó colocación. Las arterias más importantes de la ciudad, como la Alameda de las Delicias, casi no permiten el tráfico de vehículos á causa de su pésima pavimentación.

La Plaza de Armas, el punto más central de Santiago, está convertido en un apostadero de la empresa del ferrocarril urbano; y así va todo.

Verdaderamente no se puede, sin pertenecer á la Municipalidad de Santiago ó estar dotado de una considerable dosis de bondad, venir aquí á defender á esta Corporación.

El señor *Concha*.—Yo iba á defender á la Municipalidad de los cargos que se le dirigen; si no lo hago, es simplemente porque va á llegar la segunda hora.

El señor *Jordán*.—Todo puede defenderse, honorable Diputado; pero no todo se puede defender con buenas razones.

El señor *Tocornal* (don Juan Enrique).—Yo siento, señor Presidente, tener que recordar á mis honorables colegas que estamos empeñados en una discusión que no es de nuestro resorte, sino del de las

autoridades locales. ¿Qué tiene que ver la Cámara con la acequia del Galán, ni con que la empresa del ferrocarril urbano haya tenido tal ó cual número de empleados muertos?

Involuntariamente me viene á la memoria una famosa interpelación que en el parlamento inglés se dirigió á Palmerston porque un buen día amaneció la estatua de la reina Ana con las narices de menos...

El señor *Jordán*.—Es que la estatua de la reina Ana, señor Diputado, no diezmana la población de Londres, como diezman á la de Santiago las inundicias y el descuido que la Municipalidad tolera.

El señor *Tocornal* (don Juan Enrique).—Y aunque la hubiera diezmano, ¿qué habría podido hacer Palmerston ó el Parlamento?

El señor *Jordán*.—El pueblo inglés habría sabido qué hacer, honorable Diputado.

El señor *Tocornal* (don Juan Enrique).—Sea como fuere, yo estimo que la Cámara sale de su rol al ocuparse en negocios que no son, ni pueden ser de la incumbencia del Congreso, sino de las autoridades especialmente encargadas de ello.

Quería limitarme á lanzar la atención sobre esto, y dejo la palabra.

El señor *Bannen* (Presidente).—Ha llegado la segunda hora y corresponde entrar á ocuparse de solicitudes particulares de carácter industrial.

El señor *Besa*.—Concluyendo la discusión de las solicitudes industriales, ¿nos ocupamos en el despacho de solicitudes particulares, si nos quedara tiempo?

El señor *Bannen* (Presidente).—Sí, señor.

Corresponde discutir el proyecto aprobado por el Senado, é informado ya por la Comisión de Gobierno de esta Cámara, sobre construcción de un ferrocarril entre Iquique y el cantón salitrero de Huara.

El señor *Secretario*.—El proyecto aprobado por el Senado es el siguiente:

Santiago, 5 de Julio de 1893.—Con motivo de la solicitud, informe y demás antecedentes que tengo el honor de pasar á manos de V. E., el Senado ha dado su aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEY:

«Art. 1.º Concédese á los señores don T. D. Whitelegg, John Harold y Luis Vergara y Vergara permiso para construir un ferrocarril á vapor de la misma trocha de los ferrocarriles salitreros (cuatro pies ocho y media pulgadas) entre el cantón de Huara y el puerto de Iquique en la provincia de Tarapacá.

Art. 2.º Concédese igualmente el uso de los terrenos fiscales y municipales necesarios para la construcción de la línea y sus estaciones.

Art. 4.º Los planos de la obra serán sometidos á la aprobación del Presidente de la República en el término de seis meses, contados desde la promulgación de la presente ley; los trabajos de construcción de la línea se comenzarán en el término de noventa días, y la línea estará concluída y entregada al servicio público en el término de doce meses desde la misma aprobación de los planos.

Art. 5.º Dentro del término de tres meses los con-

cesionarios otorgarán una garantía de ciento cincuenta mil pesos (§ 150,000) á satisfacción del Director del Tesoro para responder á las obligaciones que les impone el artículo anterior; y si no la otorgaren, caducará la concesión.

Estos ciento cincuenta mil pesos se adjudicarán al Fisco si los concesionarios no cumplieren cualquiera de dichas obligaciones.

Art. 6.º Las tarifas de fletes y pasajeros serán sometidas anualmente á la aprobación del Presidente de la República, quien tendrá la facultad de inspeccionar la contabilidad de la Empresa.

Art. 7.º Los concesionarios estarán obligados á vender al Estado la línea y su material cuando se les exija, previo aviso que deberá dárseles con un año de anticipación.

Dos peritos nombrados, uno por el Presidente de la República y el otro por los concesionarios, fijarán el valor de la línea y de su material sin tomar en cuenta su valor comercial; y la tasación así efectuada, más un diez por ciento, será el precio de adquisición que pagará el Estado.

En caso de desacuerdo, será éste resuelto por un tercero que nombrará la Corte de Apelaciones, en cuyo distrito jurisdiccional estuviere ubicada la línea.

Dios guarde á V. E. — AGUSTÍN EDWARDS.—*E. Carrillo Elizalde*, Secretario.»

El señor **Bannen** (Presidente).—En discusión general el proyecto.

¿Algún señor Diputado desea hacer uso de la palabra?

¿Algún señor Diputado desea hacer uso de la palabra?

Cerrado el debate.

Si no se hace observación, daré por aprobado en general el proyecto.

Aprobado.

Si á la Cámara le parece, podríamos entrar desde luego á la discusión particular.

Acordado.

En discusión el artículo 1.º

El señor **Prosecretario**.—Dice así:

«Art. 1.º Concédese á los señores T. D. Whitelegg Jhon Harold y Luis Vergara y Vergara, permiso para construir un ferrocarril á vapor de la misma trocha de los Ferrocarriles Salitreros (cuatro pies ocho y media pulgadas) entre el cantón de Huara y el puerto de Iquique en la provincia de Tarapacá.»

El señor **Secretario**.—La Comisión de Gobierno ha modificado en esta forma el artículo á que se acaba de dar lectura: en lugar de la frase «de la misma trocha de los Ferrocarriles Salitreros (cuatro pies ocho y media pulgadas), por la siguiente: «de trocha de un metro de ancho.»

El señor **Bannen** (Presidente).—En discusión el artículo conjuntamente con la modificación introducida por la Comisión de Gobierno.

El señor **Jordán**.—La Comisión de Gobierno tuvo en vista, para modificar el ancho de la trocha en este ferrocarril, la circunstancia de que en los países más adelantados, como los Estados Unidos y casi todos los de Europa, se ha abandonado casi por completo la antigua trocha ancha de cuatro pies ocho y media pulgadas, que ha sido tomada en Chile. La

razón que la Comisión ha tenido en vista para esto, es la gran economía en el costo y en la explotación de los ferrocarriles, dada la trocha últimamente adoptada de un metro. Hay aun la tendencia de disminuir más la trocha, persiguiendo el mismo propósito de economía y de abaratamiento de los fletes.

En atención á estas consideraciones, se creyó conveniente introducir esta modificación consultando así los intereses de la producción salitrera en la región de Tarapacá.

El señor **Bunster** (don J. Onofre).—¿Cuál es la trocha que ha adoptado la Comisión?

El señor **Jordán**.—La de un metro, señor Diputado.

El señor **Bannen** (Presidente).—¿Algún señor Diputado desea hacer uso de la palabra?

¿Algún señor Diputado desea hacer uso de la palabra?

Cerrado el debate.

Se va á votar el artículo con la modificación propuesta por la Comisión respectiva.

Si nadie exige votación, daríamos por aprobado el artículo en la forma indicada.

Aprobado.

En discusión el artículo 2.º

El señor **Prosecretario**.—Dice como sigue: «Art. 2.º Concédese igualmente el uso de los terrenos fiscales necesarios para la construcción de la línea, sus estaciones y edificios anexos.»

El señor **Bannen** (Presidente).—¿Algún señor Diputado desea hacer uso de la palabra?

¿Algún señor Diputado desea hacer uso de la palabra?

En votación.

Si no se exige votación, daré por aprobado el artículo.

Aprobado.

En discusión el artículo 3.º

El señor **Prosecretario**.—Dice así:

«Art. 3.º Se declaran de utilidad pública los terrenos particulares y municipales necesarios para la línea y sus estaciones.»

El señor **Bannen** (Presidente).—En discusión el artículo.

¿Algún señor Diputado desea hacer uso de la palabra?

¿Algún señor Diputado desea hacer uso de la palabra?

En votación.

Si no se exige votación, daríamos por aprobado el artículo.

Aprobado.

En discusión el artículo 4.º

El señor **Prosecretario**.—Dice:

«Art. 4.º Los planos de la obra serán sometidos á la aprobación del Presidente de la República en el término de seis meses, contados desde la promulgación de la presente ley; los trabajos de construcción de la línea se comenzarán en el término de noventa días contados desde la aprobación de los planos, y la línea estará concluida y entregada al servicio público en el término de doce meses desde la misma aprobación de los planos.»

El señor **Bannen** (Presidente).—En discusión el artículo.

El señor **Secretario**.—En este artículo la Comisión de Gobierno ha introducido la siguiente modificación:

En la parte final, en donde dice: «y la línea estará concluida y entregada al servicio público en el término de doce meses desde, etc.», lo ha cambiado ampliando el plazo á treinta meses.

El señor **Jordán**.—La Comisión de Gobierno tuvo en vista, para hacer esta ampliación del plazo, la circunstancia de que este ferrocarril va á construirse en un desierto que carece de toda clase de recursos, sin agua y sin facilidad alguna de transporte. Como hay vivo interés en que se construya este ferrocarril, por los favorables resultados que de él se esperan, la Comisión creyó conveniente dar á los concesionarios toda clase de facilidades á fin de que no encuentren obstáculos en la realización de la empresa, como podría suceder con un plazo breve.

El señor **Bannen** (Presidente).—¿Algún señor Diputado desea hacer uso de la palabra?

Cerrado el debate.

En votación el artículo con la modificación propuesta por la Comisión.

Si no se exige votación, daríamos por aprobado el artículo en la forma indicada.

Aprobado.

El señor **Prosecretario**.—Artículo 5.º

«Art. 5.º Dentro del término de tres meses los concesionarios otorgarán una garantía de ciento cincuenta mil pesos á satisfacción del Director del Tesoro para responder á las obligaciones que les impone el artículo anterior, y si no la otorgaren, caducará la concesión. Estos ciento cincuenta mil pesos se adjudicarán al Fisco si los concesionarios no cumplieren cualquiera de dichas obligaciones.»

El señor **Secretario**.—La Comisión de Gobierno reduce la garantía de que habla este artículo á la cantidad de cincuenta mil pesos.

El señor **Bannen** (Presidente).—En discusión el artículo conjuntamente con la modificación introducida por la Comisión de Gobierno.

El señor **Cristi**.—El artículo aprobado por el Senado establece una garantía de ciento cincuenta mil pesos para asegurar la construcción del ferrocarril. La Comisión la ha reducido á cincuenta mil pesos. Yo no acepto esta reducción, porque los concesionarios no han presentado ni siquiera planos de la obra, y hago indicación para que se mantenga la cantidad fijada por el Senado.

El señor **Montt** (don Enrique).—La reducción de la suma está fundada en razones obvias. A los concesionarios sólo se les otorga un simple permiso, á que tiene derecho todo el mundo. Ni siquiera se les da liberación de derechos. Todo se reduce á un mero permiso, siendo así, ¿por qué vamos á exigir esta garantía enorme? ¿Qué perdería el Estado si el ferrocarril no se hiciera? Nada.

Yo más bien me inclinaría á no exigir garantía alguna. Mañana pueden concederse permisos análogos porque las zonas que atravesará esta línea son de desierto, donde nadie puede ser perjudicado con el ferrocarril.

No hay, pues, razón para la garantía, y ya que la establecida por el Senado es enorme, la Comisión la

redujo á fin de dejar cierta base de seriedad á la obra.

El señor **Cristi**.—Generalmente se piden estas concesiones con el objeto de especular con ellas, sobre todo cuando se trata de líneas como ésta, para la cual no se presentan planes, presupuestos ni antecedentes de ninguna clase. Estas peticiones, señor Presidente, son una especie de juego de azar, en que no se arriesga nada, puesto que el solicitante no ha invertido ni un centavo en estudios previos.

Para la concesión de esta clase de permisos deben indudablemente adoptarse medidas que de algún modo aseguren la ejecución de los trabajos, y por eso creo que el Senado ha hecho bien al exigir una garantía de 150,000 pesos.

Mantengo, pues, mi indicación.

El señor **Robinet**.—Yo, como el honorable Diputado de Valdivia, creo que la Comisión ha hecho muy bien en reducir á 50,000 pesos la garantía establecida por el Senado; porque, como lo ha dicho Su Señoría, no se trata de hacer concesión alguna; es sólo un simple permiso sin ninguna ventaja para el peticionario. Si se tratase de una obra en la que fuera á comprometerse el crédito del Estado ó á la que se hicieran concesiones de importancia, se comprendería la necesidad de la garantía; pero en casos como el presente, no la diviso.

El honorable señor Cristi cree que estas solicitudes deben venir acompañadas de planos y presupuestos bien estudiados, porque cuando no se presentan en estas condiciones el permiso sólo se pide para especular con él.

Francamente, señor, yo no diviso dónde podría estar en este caso la especulación; porque si mañana alguna persona ó sociedad se interesan por construir un ferrocarril análogo á éste, les bastará presentarse al Congreso solicitando el permiso necesario, sin tener para qué comprar el derecho que hoy se concede.

Cuando se trata de esta cuestión de ferrocarriles, parece que domina un espíritu muy estrecho; pues se quiere siempre que estas obras no las haga nadie sino el Estado.

Yo sería partidario de que no se exigiese ninguna garantía y que, por el contrario, el Estado diera una subvención de tanto por kilómetro á todo el que construya un ferrocarril. Estas obras son indudablemente uno de los grandes elementos de progreso que tienen los países; y por eso es nuestro deber el procurar darles toda clase de facilidades, en vez de ponerles obstáculos.

Estas razones me inducen á apoyar la reducción de la garantía.

El señor **Jordán**.—La Comisión al informar este proyecto, tuvo todos los datos á la vista, y principalmente consideró que el ferrocarril no va á ser construído por los propietarios de salitreras de ese cantón.

El objeto de este ferrocarril es el de acarrear el salitre de aquellas salitreras con tarifas más bajas, á fin de beneficiarlas, porque la única línea férrea que existe en aquellas regiones es el ferrocarril que se llama de Montero Hermanos y que no favorece los intereses salitreros.

Además, debe tenerse presente que las tarifas de la obra serán aprobadas por el Presidente de la Re-

pública, lo cual constituirá una garantía para los industriales.

Como se ha dicho, se trata de un simple permiso en el que no se hace concesión alguna, y no diviso en dónde puede estar la especulación de que nos hablaba el honorable Diputado señor Cristi. Los ocurrentes sólo pretenden hacer un ferrocarril para obtener tarifas bajas en el acarreo del salitre. No exigen concesiones ningunas de parte del Estado, y esta obra con sólo vivirá mientras haya salitre que transportar porque es á lo único á que se le puede destinar.

El señor **Bannen** (Presidente).—¿Algún señor Diputado desea hacer uso de la palabra?

¿Algún señor Diputado desea hacer uso de la palabra?

Cerrado el debate.

Si no se exige votación, daré por aprobado el artículo en la parte que no ha sido objetado.

Queda aprobado en esa forma.

En votación la indicación del señor Diputado de la Liga para que se mantenga la garantía de 150,000 pesos acordada por el Senado.

Puesta en votación esta indicación fué rechazada por 21 votos contra 4, habiéndose abstenido de votar un señor Diputado.

El señor **Bannen** (Presidente).—En discusión el artículo 6.º

El señor **Prosecretario**.—Dice así:

Art. 6.º Las tarifas de fletes y pasajeros serán sometidas anualmente á la aprobación del Presidente de la República, quien tendrá la facultad de inspeccionar la contabilidad de la Empresa.

El señor **Montt** (Ministro del Interior).—Propongo que después de la palabra *tendrá* se agregue esta frase: *para este efecto*, porque la facultad de inspeccionar la contabilidad es únicamente para los efectos de fijar las tarifas.

Cerrado el debate, se dió el artículo por aprobado con la modificación propuesta por el señor Ministro.

El señor **Bannen** (Presidente).—En discusión el artículo 7.º con la modificación propuesta por la Comisión.

El señor **Prosecretario**.—Dice así:

«Art. 7.º Los concesionarios estarán obligados á vender al Estado la línea y su material cuando se les exija, previo aviso que deberá dárseles con un año de anticipación.

Dos peritos nombrados, uno por el Presidente de la República y el otro por los concesionarios, fijarán el valor de la línea y su material sin tomar en cuenta su valor comercial; y la tasación así efectuada, más un diez por ciento, será el precio de adquisición que pagará el Estado.

En caso de desacuerdo, será éste resuelto por un tercero que nombrará la Corte de Apelaciones, en cuyo distrito jurisdiccional estuviere ubicada la línea.»

La Comisión propone que el inciso 1.º se sustituya por el siguiente:

«El Estado tendrá el derecho de ser preferido como comprador, en caso de venta de la línea y de su material, y para que, si lo considera conveniente, pueda hacer uso de este derecho, deberá ser avisado á lo menos seis meses antes de procederse á la venta.»

El señor **Garruña**.—He protestado en varias

ocasiones y vuelvo á protestar ahora contra la redacción de estos proyectos sobre concesiones ferrocarrileras, proyectos concedidos aunque se trate de una misma región, en terrenos distintos, más ó menos favorables ó adversos á uno ú otro de los solicitantes. Hay inmediata necesidad de dictar una ley general de reglamentación de aquellas concesiones, una ley que se ponga bajo el punto de vista de las condiciones peculiares de las diferentes zonas del territorio, pero que se aplique de una manera uniforme á todas las solicitudes de este género.

Concretándome al artículo en debate, si me he levantado, señor Presidente, con tanta vehemencia á protestar contra la forma de la redacción dada por la Comisión á este artículo, en remplazo del que había aprobado el Senado, es porque he creído ver ahí una sombra de monopolio ó privilegio, y porque es preciso que la Cámara sepa lo que está palpitante en la conciencia pública, cual es el incalculable perjuicio irrogado á la Nación por los monopolios ferrocarrileros de Tarapacá. Puedo asegurar á la Cámara que cualquiera moción tendente á prolongar la duración de esos privilegios caducados habría suscitado en este recinto debates tan agrios y violentos, como no se tendría memoria en los anales parlamentarios. Se habrían alzado aquí protestas de extremada indignación, si alguien hubiese tenido la osadía de proponer un proyecto semejante, y esa indignación habría sido hija del más acendrado patriotismo, por cuanto la prórroga de los monopolios ferrocarrileros de la región salitrera significaría la enajenación de una parte de la soberanía nacional y la violación de la integridad de nuestro territorio.

Es verdaderamente honroso para el actual Congreso que, mediante concesiones libres de líneas férreas en el extremo norte, manifieste al mundo civilizado su supremacía en esa región de Chile, y la entereza con que desea conservarla.

Hasta hoy la provincia de Tarapacá, sometida en apariencia á la soberanía de la República, bajo el punto de vista político, ha vivido en realidad como una simple factoría extranjera, bajo el punto de vista de los intereses industriales y comerciales. Si nuestro Gobierno no gastase la mayor energía en conservar sus derechos á ese retazo del territorio nacional, no sería extraño que hasta su influencia política se fuese allá perdiendo, y llegase un día á aniquilarse en beneficio de algún protectorado europeo.

Aceptándose el artículo en debate, se obtendrán resultados funestos, pues se sabe que estas obras se ejecutan siempre con el auxilio de capitales extranjeros. El artículo no presentaría los graves inconvenientes que le atribuyo, si se tratase de una concesión que iba á hacerse efectiva en los territorios al sur de la provincia de Atacama; pero en la provincia de Tarapacá, es preciso contemplar á la vez el aspecto industrial y el aspecto político de semejantes empresas; en consecuencia, votaré en contra el artículo de la Comisión, y pido á la Cámara que lo rechace, aprobando el propuesto por el Honorable Senado.

El señor **Jordán**.—La Comisión no tuvo inconveniente para modificar la redacción del artículo del Senado en vista de los datos que se le proporcionaron y de la especial condición en que se encuentra la zona que cruzará el ferrocarril. Sólo va á servir

á ciertas salitreras determinadas, y el día que ellas se agoten no tendrán razón de existencia, el Gobierno no necesitará comprarlo.

El señor **Romero**.—Es claro que cuando nada valga, no habrá para qué comprarlo.

El señor **Jordán**.—Entonces los dueños tendrían que abandonarlo.

El señor **Romero**.—Si el Gobierno no quiere comprarlo, no lo compra; y si llega el caso que mencione el señor Diputado, los empresarios repaldarán la obra.

El señor **Gaztúa**.—No olvidemos que Elqui acá es en realidad una factoría extranjera.

El señor **Jordán**.—La Comisión de Gobierno, teniendo en cuenta esa circunstancia, señor Diputado, se apresuró á otorgar la concesión y la apoyará siempre porque es cuestión de patriotismo, de buen Gobierno, á fin de que vayan empresarios á esos territorios y se establezca la competencia.

Debo todavía explicar á la Cámara por qué la Comisión de Gobierno modificó en este sentido el artículo del Senado. Fué porque el concesionario dijo en la Comisión que sólo tenía reunida una parte del capital y el resto lo conseguiría en Inglaterra; y era evidente que esos capitales no los procurarían en Inglaterra, donde son tan precavidos para averiguar el dinero, si el concesionario podía quedar obligado á vender inmediatamente al Gobierno, cuando éste lo pidiera, el ferrocarril.

Con este objeto, para hacer posible que se trajeran los capitales, se aceptó esta modificación.

El señor **Gaztúa**.—Una observación, señor Presidente.....

El señor **Bannen** (Presidente).—Había pedido la palabra el señor Diputado de Valdivia: la tiene Su Señoría.

El señor **Montt** (don Enrique).—Yo no doy mayor importancia ni á la redacción del Senado ni á la de la Comisión, á pesar de que son diferentes. El Senado comisionó que el Estado, cuando quisiera, podría comprar el ferrocarril; la Comisión propone que se deje á los contratistas en libertad de vender ó no; pero que, cuando quieran hacerlo, avisen al Estado con seis meses de anticipación para que él vea si le conviene realizar la compra.

Ahora, á fin de resolver si hay ventaja para el Estado en hacer esto, es preciso ver qué objeto tiene este ferrocarril: él se dirige del puerto de Iquique al cantón de Huara. El único objeto que con su construcción puede perseguirse es el de romper el monopolio ferrocarrilero á que, en la actualidad, está sometida la industria de salitre en Tarapacá, y el interés único del Estado consiste en obtener que se establezcan otras líneas férreas en esa región.

Ahora, ¿puede llegar el caso de que el Estado necesite comprar este ferrocarril? Lo dudamos mucho. Ya el Gobierno se ha reservado la facultad de variar las tarifas. De modo que todas las compañías que se sucedan en la gestión del ferrocarril quedarán sometidas á esta vigilancia, y roto, en consecuencia, el monopolio, pues el Presidente de la República puede rebajar las tarifas cuando haya una compañía que las suba excesivamente.

Fuera de esto, no veo qué interés pueda tener el Estado en adquirir esta línea. Concluido el salitre

en el cantón de Huara, no sería posible la adquisición, que constituiría un gravamen improductivo.

El señor **Castro**.—Para ello no sería necesario que se cerraran las puertas del Congreso y que no hubiera aquí hombres honrados.

El señor **Montt** (don Enrique).—Sin embargo, con el artículo en debate, se trata de contemplar una ventaja remotísima del Estado y para ello se deja expuesto el camino, estableciendo que el Estado tendrá derecho preferente en la compra.

La Comisión ha aceptado la modificación porque ella se imbrica nada que sea, y en cambio, en una forma concreta, la abolición del monopolio. En la primitiva forma del artículo, tal vez los capitales que se decía se iban para la empresa no se habían averiguado en ella, en tanto que ellos vendían si se dejaba la compañía la libertad de vender la línea cuando quiera.

Por lo demás, ¿es posible que sólo por una suspicacia extremada pongamos piedras en el camino de una obra que puede hacer, que hará, sin duda, mucho mayor la exportación de salitre y por tanto la rendición del impuesto sobre esa exportación? Yo creo que nos perdemos de puro suspicaces.

Suspongamos que por no aceptar esta modificación hubiéramos dificultades para llevar á cabo la empresa de este ferrocarril, ¿no es evidente que habríamos incurrido en un desacierto?

Yo, por esto, señor Presidente, considerando que esta modificación puede ser una facilidad concedida á la construcción del ferrocarril, la acepto, sin darle, sin embargo, mucha importancia; porque á mi juicio, nunca llegará la eventualidad de que el Estado necesite adquirir este ferrocarril; y lo que conviene es hacer que se establezca la competencia para que concluya el monopolio que existe en la actualidad.

El señor **Castro**.—Señor Presidente, siendo que este proyecto se tenga, á juicio del honorable Diputado por Valdivia, importancia bastante para resolver con meditación y reposo cuál redacción debe aceptarse, si la del Senado ó la de la Comisión de Gobierno.

Yo debo declarar que, cuando necesito atacar los informes ó los proyectos de una Comisión, no acostumbro tomar en cuenta las razones que esa Comisión haya tenido para proceder en tal ó cual sentido, sino la naturaleza de la materia de que se trata, tal como yo la concibo.

Está en el ánimo público que los privilegios de Tarapacá han perjudicado la industria salitrera, que debían estar á la cabeza de las industrias extractivas de Chile. Está en la conciencia nacional que esos privilegios son injustos y que ningún proyecto podría haberse presentado á las deliberaciones del Congreso para modificarlos, sin que su discusión hubiera sido tal con el primero de nuestra Parlamento por su carácter.

Reflexionando en la fecha, debo observar que hoy que esos monopolios han concluido, no es de utilidad alguna que se ponga un privilegio; y no es necesario, la verdad es que el Estado debe haberse dado cuenta sobre el tema antes con esta ley.

No se debe olvidar que en relación al asunto; debemos atender por un aspecto político. Si la miramos por su aspecto industrial, tan solo, es evidente

que el Gobierno no necesita conceder permiso alguno, porque la línea de nuevas líneas construidas libremente. Esto es lo que con honor se debe hacer.

Y alabamos este proyecto por su aspecto político, porque todas las ventajas de permiso tendrían favorablemente su apoyo y su razón de ser por el capital extranjero, que en las líneas no dan beneficio.

El señor **Moreno**.—¿Y qué pasa en el caso de particular?

El señor **Ortiz**.—¿Qué quiere el señor Diputado? ¿Que se le conceda permiso para construir una línea de ferrocarril en cualquier punto del Estado, en cualquier momento, y para ser sobre el terreno?

Por eso, me opongo al artículo en debate.

Establece el honorable Diputado por Valdivia una diferencia entre el artículo del Senado y el de la Comisión y el que el Estado podría ser preferido en la compra del ferrocarril; y al oír eso, yo salté en este asiento para protestar.

Conozco el carácter de los ingleses y sé que la venta del ferrocarril vendría cuando los productos que rindiera no fuesen benéficos para la empresa; se presentaría entonces un considerable cupón para otorgarlo a una línea elevada, y así el Estado sería sacrificado.

El señor **Moreno**.—En ese caso, no se compra.

El señor **Ortiz**.—¿Y si las circunstancias impidieran la necesidad de hacerlo, señor?

Oigo que, como decía, debemos pararnos en todos los casos posibles y aquel que señalo es de lo más verosímil. Si se llegara a verificarse, la responsabilidad del hecho sería exclusivamente nuestra.

El señor **Jara**.—Yo creo, señor Presidente, que el honorable Ministro de Fomento no ha comprado de antemano la disposición propuesta por la Comisión, y que la misma Comisión considera que el Gobierno no tiene la facultad de conceder una atención más particular a industria; pero, de acuerdo las líneas que ha terminado aquí el Gobierno tendría, política y administrativamente, todas las bases para realizar la conducta de la compañía constructora del ferrocarril.

Para limitar la riqueza, dice Su Señoría, es necesario siempre con el honesto régimen de los monopolios; y a pesar de esto, ataca al proyecto, que concede un permiso que va en contra de los monopolios, porque se habrá una línea más de ferrocarriles que será favorable a todas las industrias, porque así se podrá utilizar los resultados de la construcción, en la explotación.

Ahora bien, en este artículo se da un medio eficaz para que el Gobierno regule la conducta de la compañía, y con la obligación que se impone a ella de someter sus hechos a la aprobación del Gobierno, la forma de la línea sería inmensa y conveniente para que la Comisión, en el caso de que el Gobierno concediera permiso, podría evitar todo abuso de la compañía.

El señor **Moreno**, que la compañía, para obligar al Gobierno a que la compañía línea presentaría un comprador *ad hoc* que no se hace alto en que el

Gobierno no comprará si no ve que es esa adquisición conveniente ó indispensable. Si al Gobierno no le convienen las condiciones de la venta, no la aceptará; pero siempre conservará su ingerencia útil y necesaria en el valor de los fletes y peajes.

Yo no veo en este proyecto el en este artículo mal alguno, y al contrario, creo que con él se romperá el régimen odioso del monopolio que ha dado muerte casi á la industria del salitre.

El señor **Moreno** (don Enrique).—Diré unas pocas palabras, señor Presidente, sólo para fundar mi voto, que será favorable al artículo del Senado, y por consiguiente, contrario á la modificación propuesta por la Comisión.

Considero que es de necesidad absoluta dejar el artículo del Senado que da al Gobierno el derecho de adquirir el ferrocarril cuando considere que esta medida es conveniente y necesaria para que las industrias de aquellas localidades no sufran á consecuencia de las compañías dueñas de los ferrocarriles.

Creo también que existe un verdadero peligro y es el de que la actual Compañía se ponga de acuerdo con tal que pretendan construir nuevas líneas, con lo que evidentemente el mal se agravaría y el monopolio sería más odioso. Si no se deja al Gobierno la facultad de comprar el ferrocarril cuando lo considere conveniente, yo creo que es muy probable que el acuerdo se produzca haciéndolo los empresarios mutuas concesiones con perjuicio evidente de las industrias y sobre todo de la industria salitrera.

Por esto creo yo que hay una positiva ventaja, una verdadera garantía en el artículo aprobado por el Senado, que es, á mi juicio, el único medio para evitar los abusos posibles, la reagravación de los funestos efectos del monopolio.

El señor **Trombadori**.—Pido la palabra.

El señor **Moreno** (Presidente).—Puede usar de ella Su Señoría.

El señor **Trombadori**.—He pedido la palabra, señor Presidente, para oponerme á la modificación propuesta por la Comisión. La redacción del artículo, no en la forma que ésta lo ha propuesto, hace de él una disposición enteramente inútil, sin objeto alguno. Se dice que el Estado será preferido en el caso de que la Compañía quiera vender la línea, y es natural que ella no la venda mientras le produzca alguna utilidad; de manera que, ó vende el ferrocarril cuando ya no gane nada ó cuando se le repague su valor.

Por esta razón creo yo que conviene mucho más mantener el artículo del Senado.

El señor **Moreno** (don Enrique).—Yo no pretendo hacer la defensa del artículo propuesto por la Comisión, porque, como ya lo he dicho, lo importante en este asunto no es ni ésta ni aquella redacción. Yo considero que lo que hay de importante es la concesión misma del permiso para construir el ferrocarril y por eso yo, con verdadero gusto, vería que la Cámara alcanzara á votar el artículo aunque la línea rechazando la modificación propuesta por la Comisión.

El señor **Moreno** (Presidente).—¿Algún señor Diputado desea usar de la palabra?

Si no se pide la palabra dará por terminado el debate.

Cerrado el debate.

Se va á votar el artículo propuesto por la Comisión.

Resultaron 20 votos por la negativa y 4 por la afirmativa.

El señor **Bannen** (Presidente).—Rechazado el artículo de la Comisión.

Si no se exige votación daríamos por aprobado el artículo del Senado.

Aprobado.

El señor **Robinet**.—Podríamos prolongar algunos momentos más la sesión para despachar este negocio.

El señor **Bannen** (Presidente).—Ha terminado la discusión de este proyecto, señor Diputado, y como va á dar la hora se levanta la sesión.

Se levantó la sesión.

JORGE E. GUERRA,
Redactor.