

Sesion 7.^a estraordinaria en 27 de Octubre de 1904

PRESIDENCIA DEL SEÑOR LAZCANO

SUMARIO

Asistieron los señores:

Acta: se leyó i fué aprobada la de la sesion anterior.—No habiendo asunto de qué dar cuenta, el señor Bannen hace indicacion para que, despues de los proyectos de obras públicas que deben tratarse en la presente sesion, se continúe con los asuntos de la tabla, escluyendo los presupuestos. Despues que el señor Puga Borne (vice-Presidente) i varios señores Senadores manifiestan que la sesion actual está dedicada a asuntos determinados, i que es inconveniente alterar los negocios para los cuales se ha acordado especialmente la sesion, el señor Bannen retira su indicacion.—Continúa la discusion jeneral del proyecto relativo al ferrocarril de Lebu a los Sauces.—Habiendo diverjencias de opiniones acerca del ancho que debe tener la trocha de este ferrocarril, el señor Errázuriz Urmeneta propone dejar este punto a la resolucion del Presidente de la República.—El señor Castellon manifiesta la importancia que tiene esta obra como ferrocarril estratéjico.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa el debate sobre el ferrocarril de Lebu a los Sauces.—El artículo 1.^o es aprobado con la modificacion propuesta por el señor Errázuriz Urmeneta.—Son aprobados los artículos 2.^o, 3.^o, 4.^o, 5.^o, 6.^o, 7.^o i 8.^o.—Se pone en discusion el artículo 9.^o.—El señor Montt pide que se considere el sesenta por ciento del producto bruto como gastos de esplotacion para saber si las utilidades alcanzan al monto de la garantía.—Usan de la palabra los señores Balmaceda, Castellon, Silva Ureta i Bannen, que proponen una nueva forma para la garantía.—El artículo es aprobado en la forma propuesta por los señores Montt i Bannen.—Se aprueba el artículo 10.—Se pone en discusion el artículo 11, el que, despues de varias modificaciones, es aprobado en la forma propuesta por el señor Errázuriz Urmeneta.—Se levanta la sesion.

Balmaceda, José Elías	Puga Borne, Federico
Bannen, Pedro	Rozas, Ramon Ricardo
Barros Luco, Ramon	Saavedra, Cornelio
Blanco, Ventura	Sanfuentes, Juan Luis
Castellon, Juan	Silva Cruz, Raimundo
Charme, Eduardo	Silva Ureta, Ignacio
Errázuriz U., Rafael	Varela, Fedérico
Montt, Pedro	Walker Martínez, C.

Se leyó i fue aprobada el acta siguiente:

«SESION 6.^a ESTRAORDINARIA DEL 26 DE OCTUBRE DE 1904

Asistieron los señores Lazcano, Balmaceda, Ballesteros (Ministro del Interior), Bannen, Barros Luco, Blanco, Castellon, Charme, Errázuriz Urmeneta, Escobar, Latorre, Letelier, Mac-Iver, Matte, Montt, Puga Borne, Reyes, Rozas, Saavedra, Silva Cruz, Silva Ureta, Tocornal, Varela i Walker Martínez.

Aprobada el acta de la sesion anterior, se dió cuenta de los siguientes negocios:

Oficios

Uno de la Comision Mista de Presupuestos en el que comunica que ha acordado, en sesion de ayer, proponer al Senado como complemento de su informe relativo al proyecto de Presupuestos del Ministerio del Interior, los ítem que a continuacion se copian, propuestos por el señor Ministro de Industria i Obras Pú-

blicas, de acuerdo con el señor Ministro del Interior, i aprobados por la Comision:

Item ... Para la reconstruccion de la Intendencia de Bio-Bio, en conformidad a los planos i presupuestos formados al efecto i en propuesta pública i a precio alzado....	\$ 112,000
" ... Para reconstruccion de la Intendencia de Cautin.	70,000
" ... Para la reconstruccion de la Intendencia de Valdivia	80,000
" ... Para la reconstruccion de la Intendencia de Aconcagua.	90,000
" ... Para la prosecucion de la Intendencia de Coquimbo....	60,000

i que ha acordado, ademas, a indicacion de uno de sus miembros, proponer el siguiente:

Item ... Para continuar la construccion del edificio para las oficinas de correos de Valparaiso....	\$ 100,000
---	------------

Se mandó agregar a sus antecedentes.

Informes

Dos de la Comision Mista de Presupuestos: el primero acerca del proyecto de lei de presupuestos para 1905, en la parte correspondiente al Ministerio de Justicia.

Quedó en tabla.

En el segundo propone un proyecto de lei que establece que los promotores fiscales de Tocopilla, Taltal, Coquimbo, Collipulli i Carelmapu gozarán, ademas de su sueldo fijo, de las siguientes gratificaciones anuales:

Promotor fiscal de Tocopilla, dos mil cuatrocientos pesos;

Promotor fiscal de Taltal, dos mil cuatrocientos pesos;

Promotor fiscal de Coquimbo, dos mil cuatrocientos pesos;

Promotor fiscal de Collipulli, mil doscientos pesos; i

Promotor fiscal de Carelmapu, dos mil cuatrocientos pesos.

Se reservó para segunda lectura.

Solicitudes

Una de don J. Roberto Oñate S., capitán de Ejército, en la que pide se le rehabilite para acogerse a los beneficios que acuerde la lei de recompensas de 22 de diciembre de 1881.

Pasó a la Comision de Guerra.

Entrando a la órden del dia, continuó la discusion particular, pendiente en la sesion anterior, de la partida 82, «Beneficencia», del presupuesto del Ministerio del Interior para 1905.

Seccion «Asignacion a Hospitales».

El señor Silva Cruz usó de la palabra para establecer cuál es, a juicio de los datos oficiales proporcionados por el Gobierno, el estado de la Hacienda pública, pues Su Señoría no estima conveniente que nos exhibamos, ante propios o extraños, con probabilidades de déficit, lo que no corresponde a esos datos, i entró el señor Senador en latas consideraciones sobre el particular.

El señor Mac-Iver contestó los razonamientos del señor Silva Cruz relativos al estado de la Hacienda pública, que consideraba Su Señoría—el señor Senador de Ñuble—demasiado optimistas.

Se suspendió la sesion.

A segunda hora continuó la discusion de la seccion «Asignacion a Hospitales» de la partida 82, «Beneficencia», del presupuesto del Interior, i el señor Rozas redujo a diez mil pesos el monto del ítem, propuesto por Su Señoría, para la conclusion del hospital de Puerto Varas.

El señor Balmaceda hizo, en seguida, algunas observaciones i pidió se consul-

taran en la partida, en los lugares correspondientes, los siguientes ítem:

- «Item ... Para la construccion de un hospital en Huara. L. P. de 1905..... \$ 60,000»
- » ... Para la construccion de una muralla en el hospital de Lináres L. P. de 1905..... 2,000»

El señor Barros Luco dijo que esperaba se considerara la seccion «Gastos Variables», de la partida en discusion, para proponer un ítem de cinco mil pesos, destinado a atender reparaciones urgentes en el hospital de Lináres.

Hizo, en seguida, Su Señoría algunas observaciones, i manifestó la conveniencia de tener a la vista los siguientes datos:

«Cálculo de las entradas i gastos en el año de 1904 i saldo con que se cerrará el año financiero el 31 de diciembre próximo.

Cálculo de entradas i gastos en el año 1905—tanto ordinarios como estraordinarios—incluyendo entre estos últimos los gastos autorizados por leyes especiales como los relativos al ferrocarril trasandino por Uspallata, i debiendo tambien tomarse en cuenta los últimos aumentos introducidos en el proyecto de presupuestos».

El señor Castellon pidió que en la seccion «Gastos Variables», en esta partida, se consultara el siguiente:

- «Item ... Para la construccion de salas destinadas a enfermedades infecciosas en el hospital de Constitucion. L. P. de 1905..... \$ 6,000»

Despues de algunas observaciones de los señores Puga Borne i Ballesteros (Ministro del Interior), se cerró el debate

acerca de la seccion «Asignacion a hospitales».

Con el asentimiento tácito de la Sala, se dieron por aprobados los ítem de dicha seccion acerca de los cuales no se ha hecho observacion, como asimismo las indicaciones de la Comision, con el voto en contra del señor Reyes respecto de estas últimas.

Se procedió, en seguida, a votar las indicaciones formuladas.

Al consultarse a la Sala acerca de la indicacion del señor Rozas para que se consigne un ítem de diez mil pesos para la conclusion del hospital de Puerto Varas, el señor Ballesteros (Ministro del Interior) dijo que Su Señoría aceptaria dicho ítem si se redactaba en los términos siguientes:

- «Item ... Para la construccion del hospital de Puerto Varas, debiendo contribuir los vecinos con la suma de ocho mil pesos. L. P. de 1905..... \$ 10,000»

Despues de haber espresado el señor Rozas que aceptaba esta modificacion, se votó el ítem en la forma indicada por el señor Ministro del Interior, i fué aprobado así por diecisiete votos contra uno.

El ítem de seis mil pesos propuesto por el señor Rozas, para emprender la construccion de una nueva sala de mujeres en el hospital de San Juan de Dios, en Valdivia, fué aprobada por diez votos contra ocho.

Por trece votos contra cinco fueron, sucesivamente, aprobadas las indicaciones del señor Errázuriz Urmeneta para elevar de seis mil a diez mil pesos el ítem 2,759, al hospital de Putaendo, i del señor Presidente para elevar de veinte mil a veinticinco mil pesos el ítem 2,790, al hospital de Curicó

Por diez votos contra ocho fué aprobado el ítem de setenta mil pesos, propuesto por el señor Balmaceda para la construccion de un hospital en Huara.

La indicacion del señor Balmaceda, para

que se consulte un ítem de dos mil pesos destinado a la construccion de una muralla en el hospital de Lináres, se reservó para ser considerada en la seccion «Gastos variables».

Por doce votos contra seis fué aprobada la indicacion del señor Castellon para que se consulte en la seccion «Gastos variables», un ítem de seis mil pesos destinado a la construccion de salas para enfermedades infecciosas, en el hospital de Constitucion.

Siendo avanzada la hora, se levantó la sesion».

El señor SECRETARIO.—No hai ningun asunto de qué dar cuenta.

El señor LAZCANO (Presidente).—¿Algun señor Senador desea usar de la palabra ántes de la órden del dia?

El señor BANNEN.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor BANNEN.—Entiendo que la sesion de hoi es para tratar de proyectos industriales o de ferrocarriles, principiando por el que se refiere a la línea de Lebu a los Sauces. Por no estar incluidos los demas proyectos en la convocatoria i siendo posible que despachemos en breve tiempo el relativo al citado ferrocarril, insinúo la idea de que continuemos, en seguida, con los asuntos de la tabla ordinaria, dejando los presupuestos para las sesiones de los demas dias.

Hago indicacion en este sentido.

El señor LAZCANO (Presidente).—En discusion la indicacion que acaba de formular el honorable Senador por Malleco.

El señor MONTT.—¿Qué es lo que se propone?

El señor LAZCANO (Presidente).—Que despues de despachar el proyecto del ferrocarril de los Sauces a Lebu, único proyecto de esta clase de que podemos ocuparnos, porque los demas están en la Comision de Industria i Obras Públicas, i los que han sido informados no pueden ser discutidos, por no estar incluidos en la convocatoria, nos ocupemos de los pro-

yectos de la tabla ordinaria, escluyendo los presupuestos.

El señor MONTT.—Yo hago presente que vamos mui atrasados en el despacho de los presupuestos; estamos a 28 de octubre i todavía nos encontramos en los gastos fijos del presupuesto del Ministerio del Interior.

El señor BANNEN.—Pero la presente sesion es extraordinaria.

El señor MONTT.—Hago esto presente porque no vamos a tener tiempo para discutir los presupuestos.

El señor BANNEN.—Ojalá que no se discutieran! ahorrariamos mucho dinero, porque se evitaria que se hicieran indicaciones de aumentos.

El señor WALKER MARTINEZ.—Esta sesion entiendo que es solo para discutir proyectos sobre ferrocarriles.

El señor SECRETARIO.—La sesion de hoi fué acordada para tratar de preferencia del proyecto jeneral sobre construccion de obras públicas, i tambien del relativo al ferrocarril de Lebu a los Sauces, pero aquel proyecto no está incluido en la convocatoria.

El señor WALKER MARTINEZ.—Debemos sujetarnos al objeto con que se acordó esta sesion, porque probablemente algunos Senadores no han venido hoi contando con que no se trataria de otros asuntos que los indicados en la citacion.

El señor ERRAZURIZ URMENETA.—¿Qué inconveniente hai para seguir discutiendo el proyecto del ferrocarril de Lebu a los Sauces?

El señor SAAVEDRA.—Eso es lo que debemos discutir.

El señor BANNEN.—I despues de ese proyecto, si hai tiempo, he creido que podríamos seguir con los demas, en el órden de la tabla, escluyendo los presupuestos.

El señor BALMACEDA.—¿Qué es lo que está en discusion?

El señor LAZCANO (Presidente).—La indicacion del honorable Senador de Malleco.

El señor BALMACEDA.—La indicacion ¿es para que se discuta el proyecto

sobre el ferrocarril de Lebu a los Sauces?

El señor LAZCANO (Presidente).— I en seguida los asuntos de la tabla, escluyendo los presupuestos.

El señor BALMACEDA.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).— Tiene la palabra Su Señoría.

El señor BALMACEDA.—No me parece que pueda despacharse un proyecto sobre ferrocarril de la importancia que tiene el de Lebu a los Sauces, que compromete la garantía del Estado, sin que esté presente el Ministro del ramo.

Autorizar la construccion de un ferrocarril con la garantía del Estado es exactamente lo mismo que disponer que el Estado ejecute la obra con su dinero, i si no estamos ahora en aptitud de discutir el proyecto del Gobierno sobre construccion jeneral de obras públicas, me parece que ménos lo estaremos para discutir un proyecto de la misma clase, que no trae el beneplácito del Ministro.

Considero que es una cuestion bastante séria esto de estar autorizando la construccion de ferrocarriles con la garantía del Estado, sin saber si con los desembolsos que pueden sobrevenir se va a perjudicar o impedir la construccion de obras públicas de mucho mayor importancia para la Nacion.

El señor ERRAZURIZ URMENETA.—Yo acepto la primera parte de la indicacion del honorable Senador por Malleco, esto es, que continuemos la discusion que quedó pendiente en sesiones pasadas sobre el proyecto que autoriza la construccion del ferrocarril de Lebu a los Sauces: pero no acepto que se éntre a tratar de los otros proyectos que siguen en la tabla ordinaria, por la sencilla razon de que siendo ésta una sesion especial, destinada a proyectos sobre obras públicas, probablemente habrán faltado algunos Senadores que habrian venido si hubieran creido que se iba a tratar de los asuntos de la tabla ordinaria.

Por lo que hace a la observacion del honorable Senador de Tarapacá, debo hacer presente a Su Señoría que no se

trata de un asunto nuevo, que no esté en conocimiento de los señores Senadores, sino de un proyecto cuya discusion quedó suspendida en una de las sesiones anteriores, porque llegó la ocasion de dar preferencia a los presupuestos.

El señor BALMACEDA.—Pero el proyecto ¿se discutia sin la presencia del señor Ministro?

El señor ERRAZURIZ URMENETA.—Sin la presencia del señor Ministro dimisionario; i si no hubo inconveniente en dias anteriores para discutir este proyecto sin la presencia del señor Ministro ¿por qué habria de haberlo ahora?

Me esplicaria la oposicion del honorable Senador si se tratara de un asunto o proyecto nuevo; pero, lo repito, este proyecto ha sido ya conocido por el Senado, i solo se trata de continuar conociéndolo.

El señor BALMACEDA.—Lo que espone el honorable Senador por Aconcagua está manifestando lo grave que seria continuar en la discusion de este proyecto, ya que por no estar presente el señor Ministro en la discusion anterior no ha podido emitir su juicio o la opinion del Gobierno al respecto.

Como decia hace un momento, si se compromete la responsabilidad del Estado por medio de garantías a favor de muchos ferrocarriles, puede esto embarrasar la construccion de obras de mayor urgencia o interes para la Nacion.

Yo atribuyo una grande importancia a este ferrocarril a los Sauces i he sido partidario de que no sea construido por medio de concesiones a particulares, sino que el Estado lo ejecute por su cuenta; por eso, en la forma en que se presenta, no podria aceptarlo.

Tratándose ademas de una concesion en que se comprometen gravemente los intereses fiscales, me parece indispensable que tengamos la opinion del Gobierno. Esta opinion no se ha manifestado ántes, i hoy estamos en la imposibilidad de tenerla, pues que no está presente el señor Ministro del ramo.

El señor ERRAZURIZ URMENETA.—Pido la palabra

El señor LAZCANO (Presidente).— Tiene la palabra Su Señoría.

El señor ERRAZURIZ URMENETA.—Las razones que da el honorable Senador que deja la palabra son razones que podrán esponderse en el momento de la discusion, pero no en el momento actual.

Su Señoría debe saber, i es bueno que no lo olvide, que esta sesion ha sido acordada para discutir el proyecto de que se trata; de manera que Su Señoría no puede oponerse a que se discuta. Una vez que se éntre a la discusion, podria Su Señoría alegar esas razones para pedir que el proyecto vuelva a Comision, que se encarpete, que se espere la presencia del señor Ministro del ramo, o cualquiera otra cosa. Pero en este momento, no es oportuno que Su Señoría se oponga a la discusion misma, por cuanto está ya acordada.

Quiero advertir esto para que no se saque el debate de la verdadera situacion en que debe colocarse.

El señor BALMACEDA.—Pido la palabra.

El señor LAZCANO (Presidente).— Tiene la palabra el señor Senador.

El señor BALMACEDA.—El señor Senador por Aconcagua me permitirá observarle que está equivocado. El derecho de los Senadores para oponerse a un asunto o idea, existe en todo momento; de manera que, opinando como lo he espresado, estoi en mi derecho.

No voi contra el acuerdo del Senado; no he pedido que se renueve con un voto de la Cámara el acuerdo ya tomado; pero he salvado mi opinion, i mi derecho para hacerlo es perfecto.

No ha ido mas allá el propósito que he espresado. Tengo la conviccion de que este es un proyecto que no puede ser despachado por el Congreso sin el concurso del Gobierno.

El señor WALKER MARTINEZ.—Pido la palabra.

El señor LAZCANO (Presidente).— Tiene la palabra el señor Senador.

El señor WALKER MARTINEZ.—Lo irregular, a mi juicio, es que se

quiera tratar de asuntos para los cuales no ha sido citada la Cámara. Todos veníamos con el propósito de tratar de un negocio determinado, i aquí nos encontramos con que se nos propone otro distinto, que, naturalmente, nos toma de sorpresa.

Lo correcto es que, si no se puede tratar del asunto para que hemos sido convocados, no haya sesion.

El señor SILVA CRUZ.— Parece que lo conveniente seria que, una vez despachados estos asuntos sencillos, continuáramos con la discusion de los presupuestos. Esto no suscitaria dificultades, porque las partidas que quedan en el presupuesto del Interior no son de las que suscitan debate, i en cuanto a la partida de Beneficencia, podria decirse que el debate está ya agotado.

El señor BANNEN.—Veo un inconveniente para tratar ahora de los presupuestos, i es que no está presente el señor Ministro del Interior. En esta discusion es de absoluta necesidad la presencia del señor Ministro, que es el único que puede contestar a las dudas que se propongan o dar opinion sobre las indicaciones que se hagan. De manera que no me parece oportuno continuar en la discusion del presupuesto del Interior en ausencia del señor Ministro.

El señor SILVA CRUZ.—Seria fácil avisarle. Miéntras se discute algun otro asunto, tendria tiempo de saberlo.

El señor BANNEN.—¿I podrá venir? Seria preciso saberlo tambien.

El señor LAZCANO (Presidente).— ¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

En votacion.

Se va votar la indicacion formulada por el señor Senador por Malleco.

El señor SECRETARIO.—La indicacion del señor Senador por Malleco es para que continúe la discusion pendiente del proyecto sobre ferrocarril de Lebu a los Sauces, i en seguida se trate de los demas negocios de los presupuestos de la tabla, con exclusion.

El señor ROZAS.—¿Cuáles son los demas negocios de la tabla?

El señor LAZCANO (Presidente).— Parece que la primera parte de la indicacion podria suprimirse, pues está acordado tratar hoy del ferrocarril a los Sauces. Deberia, por tanto, quedar reducida la indicacion a decir que una vez despachado ese asunto, se ocupara el Senado de los demas de la tabla, escluyendo los presupuestos.

El señor BANNEN.—Exactamente; ésa es la forma que debe dársele.

El señor ROZAS.—Convendria saber cuáles son los proyectos que siguen en la tabla.

El señor SECRETARIO.—Son los siguientes:

1.º Proyecto sobre instruccion primaria obligatoria.

2.º Proyecto sobre proteccion a la infancia desvalida.

3.º Proyecto sobre creacion de un cuerpo de jendarmes.

4.º Proyecto que fija el sueldo i gratificacion de que debe gozar el promotor fiscal de Antofagasta.

5.º Proyecto sobre reorganizacion del Tribunal de Cuentas.

El señor ROZAS.—Convendria dejar a un lado el proyecto sobre instruccion primaria obligatoria. No se despacharia muy luego.

El señor ERRAZURIZ URMENETA.—Habria una consideracion especial para hacer a un lado ese proyecto, pues el señor Blanco, que quedó con la palabra en la última sesion en que se discutió, no se encuentra presente.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Yo deseaba manifestar que, aunque en el reglamento no hai ninguna disposicion que prohiba cambiar la tabla de las sesiones especiales que se acuerdan para asuntos determinados, hai razones de prudencia i de consideracion para con el resto de los miembros del Senado que aconsejan no alterar los asuntos que deban tratarse en esas sesiones. Si no hai conveniencia en alterar la tabla en las sesiones ordinarias, cuando los señores Senadores pueden tener conocimiento de esas alteraciones, mucho mas grave todavía es modificar la tabla de una sesion especial,

sobre todo cuando esa modificacion va a tener efecto en la misma sesion en que se acuerda.

A la sesion actual, por ejemplo, es muy probable, es casi seguro que no han asistido algunos Senadores, contando con que no se conoceria en ella sino de los asuntos que motivaron la citacion.

Yo me permito hacer presente esta circunstancia al honorable Senador por Malleco, porque el precedente que se establezca puede ser muy interesante para los miembros de la minoría, los cuales podrian en algun momento ser sorprendidos por un acuerdo repentino.

El señor BANNEN.—Encuentro de mucha fuerza la consideracion que formula el honorable vice-Presidente, i yo mismo la he hecho valer en circunstancias análogas. Si ahora me atreví a indicar esto, fué en la intelijencia de que la tabla que tenemos es de asuntos conocidos i de que todos estamos preparados para discutirlos.

Pero, desde el momento que se insinúa que alguno de los señores Senadores que no han asistido desearia intervenir en la discusion de los asuntos que siguen en la Tabla, esto es bastante para que yo no insista, i para convenir en que se trate nada mas que del proyecto relativo al ferrocarril de Lebu a los Sauces.

En consecuencia, retiró mi indicacion.

El señor LAZCANO (Presidente).—Queda retirada la indicacion.

Continúa la discusion jeneral del proyecto sobre el ferrocarril de Lebu a los Sauces.

El señor BALMACEDA.—¿En qué estado se halla la discusion de este proyecto?

El señor LAZCANO (Presidente).—Está pendiente la discusion jeneral.

El señor BALMACEDA.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra el señor Senador.

El señor BALMACEDA.—La he pedido simplemente para reiterar lo que hace pocos momentos he dicho.

Este ferrocarril, por su importancia,

me parece uno de aquellos cuya construcción debería emprender el Estado.

¿Qué razones ha podido tener el Gobierno para dejarlo a un lado, prefiriendo otros en el proyecto jeneral de obras públicas? No las conocemos.

Me parece elemental que tratándose de obras como éstas debe darse la preferencia a aquellas que consulten un progreso mayor, i que ofrezcan un porvenir mas lisonjero, calculado sobre los datos de la estadística. ¿Se cuenta entre éstas últimas el ferrocarril de que nos ocupamos? Yo creo que sí, señor Presidente. Sin embargo, el Gobierno no lo ha incluido en el plan jeneral de obras públicas, i no conocemos los motivos que haya tenido en vista para ello.

Entre tanto, esta línea va a ser construida por particulares, pero con la garantía del Estado, con la garantía mas alta que hasta ahora se haya concedido; es decir que, en buenas cuentas, es el Estado quien aporta su crédito i sus recursos para ejecutar la obra.

Por esto, yo considero mui grave resolver el asunto sin oír la opinión del Gobierno. Partidario como soi de que se ejecute este ferrocarril, que hará mas económico el transporte del carbon i que impulsará el progreso, en todo sentido, de las rejiones que va a recorrer, preferiria que se hallase presente a la discusión el señor Ministro que puede darnos la palabra del Gobierno, aplazándose, entre tanto, el asunto.

El señor BARROS LUCO.—¿Cuál es la indicación del señor Senador?

El señor SECRETARIO.—¿Ha hecho indicación el señor Senador por Tarapaca?

El señor BALMACEDA.—No hago indicación, señor. Me parece mas conveniente no hacerla. En cumplimiento de mi deber, he manifestado las consideraciones que me ha oído el Senado, para salvar mi opinión, pero no tengo el ánimo de contrariar a mis honorables colegas que desean despachar pronto el proyecto.

El señor MONTT.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra el señor Senador.

El señor MONTT.—El punto grave del negocio está en la garantía, punto que se trata en el artículo 9.º Podría adelantarse la discusión, i dejar solo este artículo para despues. Los demas artículos solo comprenden concesiones comunes i ordinarias, que no pueden ofrecer mayor dificultad, bien que su aprobación seria inútil, sin duda, en caso de desecharse o de rebajarse considerablemente la garantía. Sin embargo, podríamos adelantar tiempo aprobando todos los artículos i postergando solo el 9.º, hasta oír la opinión del Gobierno.

El señor LAZCANO (Presidente).—¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, se dará por aprobado en jeneral el proyecto.

Queda aprobado.

Si no hai inconveniente, se procederá a la discusión particular.

El señor BALMACEDA.—Salvando mi voto, no porque sea contrario a esta obra, sino porque creo que la Cámara no se encuentra en situación de entrar en esta discusión.

El señor LAZCANO (Presidente).—En discusión el artículo 1.º

El señor PRO-SECRETARIO.—Dice así:

«Artículo 1.º Concédese a los señores don Josías Harding i don Jervasio Alarcón, o a las personas o sociedades a quienes transfieran sus derechos, permiso para construir i explotar un ferrocarril a vapor, cuya línea se estenderá desde el puerto de Lebu hasta empalmar con los ferrocarriles del Estado en la estación de los Sauces, pasando por Cañete.

La línea tendrá la misma trocha que la de los ferrocarriles del Estado i los planos de la obra serán sometidos a la aprobación del Presidente de la República.»

El señor MONTT.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).— Tiene la palabra el señor Senador.

El señor MONTT.—Este artículo merece observacion en el inciso 2.º, que establece la trocha ancha, que es de un metro sesenta i ocho centímetros.

Es sabido que una trocha así impone gastos mucho mayores que una angosta, de un metro, por ejemplo, tanto en la construccion de la via, como en la explotacion del negocio.

Tratándose de un ramal no hai para qué hacer una obra tan dispendiosa en el presente i para el porvenir.

Yo creo que convendria establecer la trocha de un metro, que tienen otras líneas, i que talvez será la de todos los ramales que se hagan despues. Aun convendria reducir a ese tipo la trocha de todos nuestros ferrocarriles; estrechar una via cuesta mui poco.

Adoptando esta idea para la línea de que tratamos, el capital garantido no pasaria talvez de siete millones de pesos, u ocho, en vez de doce millones.

El señor SAAVEDRA.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).— Tiene la palabra el señor Senador.

El señor SAAVEDRA.—Siento tener que oponerme a la idea propuesta por mi honorable amigo el señor Senador por Cautin.

Este ferrocarril va a servir, sobre todo, a la industria carbonífera. Gran parte de la produccion de carbon se traerá para seguir a los puntos de consumo por la línea central que existe, i sabido es lo perjudicial i oneroso de los trasbordos respecto de un artículo de poco precio como ése. No pudiendo pasar los trenes o los carros de una línea a otra, sufriria enormemente el negocio del carbon, i no me parece que haya motivos suficientes para dejarlo espuesto a tan graves perjuicios.

Por eso creo que debe dejarse a los concesionarios en completa libertad para elegir la trocha que mas les convenga.

El señor MONTT.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).— Tiene la palabra Su Señoría.

El señor MONTT.—Si los contratistas fueran a hacer el ferrocarril a sus espensas, yo no veria inconveniente para que adoptaran la trocha que quisieran; pero como se trata de que el Fisco garantice un interes fijo sobre el costo de la obra i este costo puede variar, segun sea la trocha, de un modo considerable, creo que en obsequio de la pronta ejecucion de este ferrocarril i en resguardo de los intereses fiscales, bien valdria la pena pensar si no es mejor elejir una trocha mas angosta.

Los costos de trasbordos son mui inferiores al costo de la ejecucion i de explotacion. En consecuencia, el flete ha de ser menor en una línea de trocha mas angosta.

El señor SAAVEDRA.—Pero hai que tomar en consideracion que los costos de trasbordo son permanentes i que el gasto de la ejecucion se hace una sola vez.

No es tan fácil resolver si conviene mas un ferrocarril de trocha angosta, que requiere una garantía menor, o un ferrocarril de trocha ancha que evita los trasbordos i, por consiguiente, abarata los fletes.

Hai que tener en cuenta que el principal objeto de este ferrocarril es servir a la industria carbonífera i que, adoptando una trocha angosta se gravaria al carbon nacional con un gasto de trasbordo constante.

No me parece que la disminucion de la garantía que se obtendria adoptando una trocha angosta sea una consideracion suficiente para desentenderse de ese grave inconveniente.

El señor MONTT.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).— Tiene la palabra Su Señoría.

El señor MONTT.—Tiene razon Su Señoría al decir que los gastos de construccion se hacen solo una vez, pero no recuerda Su Señoría que los gastos de explotacion son permanentes tambien, i que los que exige la trocha ancha son mayores que los que requiere la trocha angosta.

De manera, señor Presidente, que aun con los gastos de trasbordo el carbon pagará ménos flete en una línea de trocha angosta.

I si a esto se agrega que no es lo mismo que el Estado garantice un capital de doce millones que uno de siete, resulta que con la trocha angosta se consultan mejor los intereses nacionales.

Me observa en este momento el honorable Senador de Lináres que los ferrocarriles del Estado tienen trochas de un metro i de un metro sesenta i ocho centímetros. Por lo tanto, al decir que la trocha será la de los ferrocarriles del Estado no se dice nada concreto. Dentro de esta interpretacion no tengo nada que decir.

El señor **ERRAZURIZ URMENETA**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **LAZCANO** (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor **ERRAZURIZ URMENETA**.—Iba a decir, señor Presidente, lo mismo que acaba de espresar el honorable Senador de Cautin. Creo que, por no tener los ferrocarriles del Estado una trocha única, debería autorizarse al Presidente de la República para elejir la trocha que mas convenga.

No pienso, como el honorable Senador de Concepcion, que éste sea un ferrocarril esencialmente carbonífero.

El señor **SAAVEDRA**.—Yo he dicho, con permiso de Su Señoría, que este ferrocarril, por encontrarse en una rejion carbonífera, va a tener como principal artículo de transporte el carbon.

El señor **ERRAZURIZ URMENETA**.—Como conecedor de aquellas comarcas, deseaba, señor Presidente, decir unas palabras para que los honorables Senadores se formen un concepto mas cabal del asunto. A mi juicio éste no es un ferrocarril carbonífero; es un ferrocarril que va a dar salida hácia la costa a los productos de las provincias centrales del pais. Es un ferrocarril trasversal como los que ya existen i como los que se trata de construir al Tomé i a San Antonio, por ejemplo. Servirá a las provincias centrales i a la provincia de Arauco es-

pecialmente, para el acarreo de todos sus productos.

He querido insistir en esta idea a fin de que no crean los honorables Senadores que se trata de construir un ferrocarril esclusivamente carbonífero.

Es verdad que en pocos años mas la esplotacion del carbon de esas rejiones será mui grande, que es ésta una industria de mucho porvenir; pero, hoi por hoi, no lo es.

Las minas que se trabajan actualmente están situadas en el mismo puerto, de modo que no se valdrán jamas del ferrocarril, porque tienen el mar que les permite trasportar sus productos pagando menor flete.

El ferrocarril de que se trata servirá especialmente las comarcas centrales [i agrícolas: así, el departamento de Cañete que es mui rico, mui fértil i que hoi no tiene salida al mar, la encontraria con él.

Conviene, entónces, que este ferrocarril esté en conexion con la línea longitudinal.

Volviendo a la redaccion del inciso 2.º, haria indicacion para que se modificara, en el sentido de dejar libertad al Presidente de la República para que, de acuerdo con los concesionarios, fije el ancho de la trocha.

El señor **SILVA URETA**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **LAZCANO** (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor **SILVA URETA**.—Siento no dar mi voto al proyecto en los términos en que está concebido, porque no soi partidario de que el Estado garantice la construccion de estas obras con una considerable suma de dinero.

Soi partidario de que el Estado construya los ferrocarriles que sea preciso, que recurra para ello a su crédito, que los pague con bonos o con cualquier otro arbitrio, si no tiene dinero disponible; pero que en todo caso los haga él, nó que los encomiende a empresas particulares, con garantía fiscal.

Cuando el Estado garantiza la construccion de un ferrocarril, el concesionario hace lo que quiere; poco se preocu-

pa de que el ferrocarril produzca o no, que esté bien o mal administrado, puesto que el interes de su capital está en todo caso asegurado.

Por eso, señor Presidente, yo aceptaría que se facultara al Presidente de la República para construir un ferrocarril de trocha ancha o angosta, pagadero en bonos o con fondos nacionales. Repito que no acepto las concesiones con garantía del Estado.

El señor BARROS LUCO.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor BARROS LUCO.—La redaccion de este artículo no fija en realidad una trocha determinada, porque es sabido que los ferrocarriles del Estado, en el sur sobre todo, tienen trocha de un metro i de un metro sesenta i ocho. La trocha de los ferrocarriles de Talca a Constitucion i de Talca a San Clemente es de un metro.

Del mismo ancho es la de todos los ferrocarriles del norte. El Presidente de la República, al aprobar los planos, fijará una u otra. No hai, en consecuencia, necesidad de modificar la redaccion de este inciso, pero si se quiere ser mas esplicito se puede adoptar la redaccion que ha propuesto el honorable Senador de Aconcagua.

Ahora, respondiendo a la observacion del honorable señor Silva Ureta, llamo la atencion de Su Señoría hácia el artículo 11 del proyecto, que faculta al Presidente de la República para adquirir el ferrocarril despues de ocho años, pagando un diez por ciento mas. Si el Gobierno cree que le conviene esplotar por sí mismo este ferrocarril, podrá hacerlo; de modo que esta disposicion, consignada en otras concesiones, viene a salvar la dificultad.

Por lo demas, señor Presidente, este ferrocarril está llamado a satisfacer una necesidad sentida hace ya mucho tiempo, cual es la de atravesar una gran estension de terrenos fiscales de gran valor, circunstancia que no ha consignado la Comision en su informe, o a la que no ha dado todavia la importancia que merece.

Esta línea va a servir principalmente a las provincias de Malleco i de Arauco, como tambien a las de Cautin i Valdivia, dándoles salida a la costa, lo que constituirá un gran adelanto i un gran progreso.

Ya se han fundado en aquellos territorios varias colonias de alemanes e italianos, i hai en proyecto varias otras.

Por otra parte, el actual ferrocarril de Concepcion a Curanilahue, que tiene tambien garantía del Estado, debe prolongarse mui pronto hasta Lebu. Así quedará empalmado con la nueva línea de que se trata.

Todo esto constituirá, como acabo de manifestarlo, un gran adelanto para esas rejiones, que son valiosísimas, i que conozco perfectamente por haber tenido ocasion de visitarlas en el tiempo en que se fundó a Pitrufrquen, en compañía del señor Recabárren, que firma el informe, i del jeneral Urrutia.

El señor CASTELLON.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor CASTELLON.—Yo daré mi voto al artículo 1.º i a los demas del proyecto, señor Presidente, porque considero este ferrocarril sumamente importante, no sólo por las razones que ha espresado el honorable Senador de Aconcagua señor Errázuriz, relativas a los beneficios que va a prestar a las provincias del sur, aspecto mui principal del asunto, sin duda alguna, como que va a acortar en ochenta o cien kilómetros la distancia de las poblaciones del centro de aquellos territorios a la costa.

En efecto, miéntras hoi deben esas poblaciones llevar sus productos a Talcahuano, una vez terminado este ferrocarril podrán llevarlos a Lebu, acortando el trayecto en ochenta o cien kilómetros, como he dicho. Pero ademas de esta consideracion mui importante, sin duda, votaré gustoso el proyecto por otras razones que voi a permitirme esponer.

Como lo ha observado el honorable Senador de Lináres, esta línea va a beneficiar i contribuir al progreso de vastas

rejonas en que se inician grandes i valiosas empresas fiscales de colonizacion; i como lo insinuó tambien Su Señoría, está llamada a unirse forzosamente con la línea de la Compañía de Arauco. Pero hai otra consideracion de capital importancia, que conviene no olvidar i que debe contribuir poderosamente a que demos nuestro voto favorable a este proyecto.

Hácia ella especialmente me permito llamar la atencion del Senado: esta línea va a ser un ferrocarril estratéjico de primera importancia, de verdadera necesidad nacional.

Actualmente los depósitos de carbon que se esplotan están cerca, mui cerca de la costa, o en la costa misma.

Supongamos, i ésta es una hipótesis lejana, sin duda, cuya realizacion no quiero admitir, pero que debe tomar en cuenta todo hombre de Estado previsor; supongamos, decia, que una escuadra enemiga domina la bahía de Coronel, ¿qué resultará? que no podrá movilizarse un solo grano de carbon porque la línea férrea de la Compañía de Arauco va por la orilla del mar, de manera que bastará una simple notificacion de la escuadra enemiga para que no pueda correr por ahí ningun tren; no me pongo en el caso de que se cañoneen los trenes, para que se paralice todo movimiento: basta una simple notificacion.

¿Cómo evitar este grave peligro? Haciendo este ferrocarril de los Sauces a Lebu, i uniéndolo al de la Compañía de Arauco. Así, a la vez que desde luego se beneficiaria a los establecimientos carboníferos del departamento de Arauco, que están a ocho o mas leguas de la costa, se aseguraria la provision de este combustible en el caso de una guerra, sacándolo del interior por la línea férrea lonjitudinal, ya que no podria sacarse de Coronel, de Lebu o de Lota.

No pudiendo el Estado hacer todos los ferrocarriles a la vez, creo que obrará mui bien, i siento no estar de acuerdo en este punto con el honorable Senador de Aconcagua, señor Silva Ureta, en subvencionar o garantizar la ejecucion de

esta línea, o de cualquiera otra que presente iguales o parecidas ventajas.

Este es uno de los mejores medios de propender al desarrollo i progreso de la República.

Por otra parte, el servicio de la garantía es relativamente pequeño, insignificante aun, comparado con el gran servicio que se hace al pais. I en todo caso, como lo dispone el artículo 11 del proyecto, el Estado se reserva el derecho de adquirir el ferrocarril, si así le conviene.

Por esto creo que el pago de la garantía no debe ser causal que detenga al Senado para aprobar este proyecto.

El señor LAZCANO (Presidente).— Se suspende la sesion.

SEGUNDA HORA

El señor LAZCANO (Presidente).— Continúa la discusion del artículo 6.º del proyecto de ferrocarril de Lebu a los Sauces, con las indicaciones formuladas.

El señor ERRAZURIZ URMENETA.— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).— Puede Su Señoría usar de la palabra.

El señor ERRAZURIZ URMENETA.— Creo que convendria modificar el inciso 2.º de este artículo. Yo propondria la siguiente indicacion:

«Los planos de la obra serán sometidos a la aprobacion del Presidente de la República».

Me parece que esa idea basta para expresar el pensamiento de la Cámara.

El señor LAZCANO (Presidente).— ¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

En votacion.

Votado el artículo, fué aprobado por la unanimidad de once votos, en la forma siguiente:

«Artículo 1.º Concédese a los señores don Josías Harding i don Jervasio Alarcon, o a las personas o sociedades a quienes transfieran sus derechos, permiso para construir i esplotar un ferrocarril a vapor cuya línea se estenderá desde el puerto de Lebu hasta empalmar con los fe-

ferrocarriles del Estado en la estación de los Sauces, pasando por Cañete.

Los planos de la obra serán sometidos a la aprobación del Presidente de la República».

Fueron, en seguida, aprobados por la misma uniformidad de once votos los artículos siguientes:

«Artículo 2.º Concédese igualmente:

1.º El uso de los terrenos fiscales necesarios para la construcción de la vía, estaciones, muebles i edificios anexos; i

2.º El uso de la parte de los caminos públicos que atraviere la línea, siempre que este uso no perjudique el tráfico.

Artículo 3.º Se declaran de utilidad pública los terrenos municipales i particulares que hubieren de adquirirse durante el tiempo de la construcción de la línea para la vía férrea, sus estaciones i edificios anexos.

Artículo 4.º El empresario queda obligado:

1.º A presentar los planos de la línea dentro de un año, contado desde la promulgación de la presente ley;

2.º A iniciar los trabajos dentro del año siguiente a la aprobación de los planos;

Se entenderá que los trabajos han sido seriamente iniciados si se hubieren invertido en ellos mas de cien mil pesos; i

3.º A entregar la línea totalmente concluida al tráfico público cinco años después de aprobados los planos.

Artículo 5.º La línea se dividirá en dos secciones, que se extenderán: la primera, desde el puerto de Lebu hasta el puerto de Peleco, en la laguna de Lanahue; i la segunda, desde el puerto de Peleco hasta la estación de los Sauces

La primera sección deberá quedar concluida en todo su trayecto i entregada al tráfico público en el término de tres años, contados desde la fecha de la aprobación de los planos, i la segunda en dos años mas.

Artículo 6.º Si el concesionario no iniciare los trabajos o no los terminare en los plazos estipulados, caducará la concesión.

Artículo 7.º Las tarifas de fletes i pasajes se fijarán de acuerdo con el Presidente de la República.

Artículo 8.º Las personas i carga que se conduzca por cuenta del Estado, así como el carbon que se remita por la línea férrea para el servicio de los ferrocarriles del Estado i de la Armada Nacional, será transportado con un diez por ciento menos que la tarifa fijada para el público».

El señor PRO-SECRETARIO. — «Artículo 9.º El Estado garantiza al empresario, durante veinte años, el interés de cinco por ciento sobre la suma de cuatro millones de pesos para la primera sección i de siete millones cien mil pesos para la segunda, estimados a razón de dieciocho peniques por peso.

La garantía se hará efectiva para cada sección desde que sea terminada i entregada al tráfico público, debiendo hacerse al fin de cada año la liquidación de sus entradas i abonándose a la empresa la diferencia que resultare entre el monto del interés garantido i la entrada líquida de la sección respectiva.

Cuando el producto líquido de cada sección fuere mayor que el interés garantido, el exceso entrará a reembolsar al Tesoro Nacional todas las sumas que hubiere erogado por la garantía que establece esta ley, hasta su completo pago.

El derecho del concesionario para cobrar la garantía prescribirá en un año, contado desde la fecha de cada liquidación».

El señor VARELA. — Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente). — Tiene la palabra Su Señoría.

El señor VARELA. — Las tarifas ¿se fijan con acuerdo del Gobierno o según el arbitrio de la empresa?

El señor PRO-SECRETARIO. — Se dictarán como lo indica el artículo 7.º, que dice:

«Las tarifas de fletes i pasajes se fijarán de acuerdo con el Presidente de la República».

El señor VARELA. — Está bien.

El señor MONTT. — Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).— Tiene la palabra Su Señoría.

El señor MONTT.— Cuando se otorgan garantías para empresas de esta naturaleza, jeneralmente se establece que un tanto por ciento del producto bruto de la línea, como puede ser, un cincuenta i cinco por ciento, se imputa a gastos i el resto se considera como de utilidad líquida.

En el presente caso se ha omitido esta disposicion, i como es conveniente establecerla, para evitar dificultades, hago indicacion para que se diga en la lei que para los efectos de la garantía, el sesenta por ciento del producto bruto de las entradas de la empresa corresponde a gastos de explotacion i el resto a la utilidad líquida.

El señor BALMACEDA.— ¿Cómo se redactaria la indicacion?

El señor PRO-SECRETARIO.— Diria así:

«Se entenderá que el sesenta por ciento de la entrada bruta de la Empresa corresponde a gastos de explotacion i el resto será la utilidad líquida que se tendrá en cuenta para los efectos de la garantía».

El señor BALMACEDA.— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).— Tiene la palabra Su Señoría.

El señor BALMACEDA.— He manifestado ya que considero mui grave comprometer la garantía del Estado en la construccion de ferrocarriles, sin tener en cuenta la opinion del Gobierno.

El honorable Senador de Maule le dice que un ferrocarril como el de que se trata tiene como importancia capital cierto carácter estratéjico. Semejante importancia es mui remota, pues solo puede aceptársela para el caso eventual de guerra.

Desde luego, se presenta la cuestion de saber qué trocha se daria a la línea definitiva. ¿Se la considera como línea estratéjica i se hace de trocha ancha, como otros ferrocarriles del Estado? ¿Se la considera como ferrocarril meramente carbonífero i se hace de trocha de sesenta cen-

tímetros? ¿Se la hace con trocha de un metro?

¿Cuál es la opinion del Gobierno a este respecto?

No la conocemos.

Se nos habla del porvenir de la rejion araucana. No hai duda que el territorio de la Frontera es digno de alcanzar la vida del progreso moderno, que hasta ahora ha sido negada, lo que se debe talvez a que, como aseguraba el honorable Senador de Maule, es incipiente el progreso en aquella rejion poco poblada.

¿Es tal el estado de adelanto de este pais, que haya satisfecho todas sus necesidades en las rejiones pobladas i comerciales para que pueda llevar la superabundancia a rejiones donde todavía es incipiente el movimiento del progreso? Me parece que nó. Me parece que estamos en un estado de atraso tan lamentable, que apénas parece creible que grandes rejiones productoras que debieran contar con ferrocarril hace veinte o treinta años, aun no se piensa en procurárselo.

Basta examinar un mapa de Chile para comprender hasta qué punto llega el estado de abandono en que en materia de ferrocarriles se encuentra el pais. I esto no es raro, pues han pasado trece o catorce años construyendo solamente setenta i ocho kilómetros de ferrocarril, segun lo expresó una vez el honorable vice-Presidente.

Pero, a mí me sorprende singularmente este anhelo que ha acometido a los chilenos para hacer ferrocarriles en todas partes. Hoi dia no se piensa en dotar de ferrocarriles a las rejiones pobladas i comerciales, sino que se trata de llevar los recursos del Estado en forma de ferrocarriles a territorios donde todavía es incipiente el movimiento del progreso industrial. Vamos a hacer ferrocarriles hasta en paises estraños, en territorios que no están incorporados al territorio nacional.

Yo, por esto, siento manifestar que no votaré esta concesion, es decir, no votaré la garantía, porque seria comprometer los intereses del Estado en una obra que indudablemente es una de las mas importantes i necesarias que deben ejecutarse. I ése ha sido, sin duda, el pensamiento

del Gobierno cuando no ha incluido este ferrocarril en el proyecto jeneral presentado al Congreso.

No me parece prudente adelantarme a la accion del Gobierno, autorizando la garantía del Estado sobre doce millones de pesos para la construccion de un ferrocarril que no va a satisfacer necesidades de aquella rejion, que cuenta con el ferrocarril de Arauco, sino necesidades meramente estratégicas. De ahí es que le negaré mi voto, sin que sea por esto contrario a que el ferrocarril se ejecute por cuenta del Gobierno.

No podemos hacernos ilusiones creyendo que, porque son capitales particulares los que van a ejecutar la obra, nada tiene que ver con eso el Estado. Sí, tiene mucho que ver, porque la garantía compromete la responsabilidad del Estado.

No tengo para qué entrar en otro orden de consideraciones, que han sido aducidas ya con mucha exactitud por el honorable Senador por Aconcagua. Las observaciones que hizo Su Señoría sobre la manera como debe hacerse efectiva la garantía en uno de sus discursos, me ahorra el molestar por mas tiempo la atencion del Senado.

El señor CASTELLON.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor CASTELLON.—Probablemente yo me he espresado mal o no he sido bien comprendido por el honorable Senador por Tarapacá. Al hablar de la riqueza o del progreso incipiente en las provincias australes, ha estado mui léjos de mi ánimo decir que aquellos territorios están de tal manera atrasados que no valgan nada. Esto no se puede decir a los honorables Senadores que conocen la estadística i que conocen el pais.

La provincia de Malleco, que es a la que principalmente vendrá a servir este ferrocarril, acortando en ochenta i ocho kilómetros la distancia adonde tienen que salir sus productos, no tiene un desarrollo incipiente; al contrario, está mui desarrollada: tiene grandes estensiones de campos regados, tiene la industria del

pasto aprensado. Hai ademas allí un fundo que se llama El Verjel, que tiene un gran criadero de árboles que se envian a todas las provincias de la República, i aun a Santiago. Cuando decia que la riqueza de aquella rejion era incipiente, me referia a que todavía no están desarrolladas las industrias i los cultivos intensivos. Pero, la riqueza de aquella provincia está tan desarrollada como cualquiera otra de la República. No tuve la fortuna de ser comprendido por el honorable Senador; pero espreso mi pensamiento, que es ése.

Por otra parte, este ferrocarril tiene el doble carácter de que va a servir a la agricultura i a la rejion carbonífera del sur.

Los señores Senadores saben que todos los años se introducen al pais de doce a quince millones de pesos en carbon, que viene del extranjero; entre tanto, tenemos aquí carbon en abundancia tal que no necesitaríamos sino para cosas mui determinadas que viniera el carbon de afuera.

En todos los paises de la tierra el carbon es considerado como una gran riqueza i no hai Gobierno que no proteja la industria carbonífera dentro de su propio territorio, sea dando facilidades para la esplotacion de este producto, sea imponiendo contribuciones al carbon extranjero.

Calcule el Senado el vuelo que tomara la situacion económica de Chile el dia que las provincias del sur pudiesen esplotar todos los yacimientos carboníferos, gracias a la facilidades que proporcionaran los ferrocarriles, subvenciones i la verdadera proteccion a esa industria. Lo que se llama entre nosotros la crisis financiera desaparecia por encanto si durante algun tiempo pudiésemos retener aquí en el pais los doce o quince millones que anualmente se mandan al extranjero para la compra de carbon. Los quince millones o mas que pueden producir las minas de Chile quedarian íntegramente en el pais, en forma de consumos, de jornales, etc., lo que traeria un gran bienestar, principalmente a las provincias australes.

Por eso es que la grande utilidad i

necesidad de este ferrocarril es fuera de toda duda.

I por eso, señor, es que hai necesidad de ayudar, de servir a los ferrocarriles de aquella rejion. Eso beneficiará no solo a la agricultura, sino que tambien dará facilidades de desarrollo a los establecimientos carboníferos, que hoi llevan una vida mas o ménos lánguida, por la obligada competencia que les hace el carbon extranjero.

¿De dónde nace esta competencia? Sin duda de que el carbon extranjero se puede vender como de mejor clase; pero el nuestro se podria vender tambien al mismo precio si se redujesen los gastos de transporte, lo que podria conseguirse haciendo nuevos ferrocarriles.

El señor BALMACEDA.—Tendrian el ferrocarril de Curanilahue para la esportacion.

El señor CASTELLON.—Sí, pero ese ferrocarril de Curanilahue no está todavía en manos del Estado, i tiene fletes casi prohibitivos, i que apénas dispone de un material deficiente para el acarreo.

Estos ferrocarriles deben pasar al fin i al cabo a poder del Gobierno, si se quiere que produzcan todo el beneficio que de ellos se puede esperar.

Así que el Senado, en mi concepto, no debe mirar la construccion de este ferrocarril en el sur como algo que va a servir a campos que todavía no tienen ningun desarrollo, i esto en perjuicio de otras rejiones que ya están mas desarrolladas.

Estas otras provincias tienen tambien sus ferrocarriles, i la riqueza de aquella parte del sur es verdaderamente incalculable.

La provincia de Arauco tiene mas riquezas en carbon que cuatro o seis de las demas provincias de la República.

Hai allí centenares de millones de toneladas de carbon, que constituyen una enorme reserva para el porvenir; i es tal la abundancia de este artículo que son aislados los puntos donde la composicion jeológica no revela su existencia mas abundante. Llegaríamos a cantidades fa-

bulosas si nos pusiéramos a calcular los millones de pesos que pueden haber en carbon en la provincia de Arauco.

¿I cómo no ha de ser digna, entónces, esa provincia de poseer un ferrocarril que venga a contribuir al desarrollo de esa industria, i mas aun, como dije ántes, un ferrocarril que en una ocasion dada podria asegurar la provision de carbon que no fuera posible obtener por la via marítima?

En caso de guerra podríamos encontrarnos con la costa bloqueada por el enemigo i con el abastecimiento de carbon suspendido para el consumo de máquinas, industrias, cocinas i de cuantas aplicaciones tiene en el pais ese artículo de siempre creciente aprovechamiento. En semejante situacion el carbon extranjero que compramos por valor de doce o quince millones por año nos llegaria a tiempo, o nos vendria en condiciones por demas onerosas.

El carbon del pais no se podria transportar, pues los establecimientos de explotacion están todos en la costa; i el enemigo, pudiendo hacerlo, bloquearia los puertos de embarque, como serian Coronel, Lota i Lebu.

Este ferrocarril de que hoi tratamos vendria a servir para evitar un mal como el que he indicado; ese mal no seria de un futuro inmediato, porque no se trata por el momento de unirlo con la línea de Curanilahue, pero sí en un futuro próximo, de aquí a seis, ocho o diez años, lo que no es nada para la vida de una Nacion, si bien puede serlo para la suerte de los individuos. Por eso es que esa union se ha de hacer, poco mas tarde o mas temprano, pero impuesta por la fuerza de las cosas.

Ahora, en cuanto a la cuestion del ancho de la trocha, yo soi de los que creen que hemos cometido un error al adoptar la de un metro sesenta i ocho centímetros que tenemos en la línea central. Mas aun; creo que seria digno de una estatua el Ministro de Obras Públicas que acometiera la empresa de reducir el ancho de la trocha en la línea central.

Pero, miéntras tanto, ésa es la trocha

que hoy tenemos; i no es cuerdo introducir desde luego la anarquía en materia de trochas i de equipo. El ferrocarril de Arauco es de trocha ancha, i lo mismo el que pasa por Los Sauces; luego el nuevo ferrocarril debe ser tambien de trocha ancha para que los trenes puedan correr por las tres líneas, ventaja que compensa de sobra el mayor desembolso que se haria sobre el caso de una via mas estrecha.

Concluyo aquí sin estenderme en otras consideraciones, porque mi propósito era solo esplicar al señor Senador de Tarapacá que no se trata de gastar aquí para provincias que al presente son de riqueza incipiente i porvenir oscuro o remoto.

El porvenir de esas provincias no está en tinieblas, no está en el limbo la riqueza de aquellas rejiones. Nó; la riqueza existe, está de manifiesto, i para brotar en copiosa corriente, solo es menester impulsar la produccion, dando facilidades de explotacion i salida a sus propios productos.

Por lo dicho, persisto en creer que este ferrocarril es beneficioso, i le daré mi voto.

El señor LAZCANO (Presidente).—¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

El señor BALMACEDA.—Me parece, señor Presidente, que fué aceptada la idea del honorable Senador de Aconcagua, señor Errázuriz Urmeneta, para confiar al Presidente de la República la eleccion de la trocha.

El señor BARROS LUCO.—Eso quedó aprobado.

El señor BALMACEDA.—Entonces no hai base para determinar el capital sobre el cual se concede la garantía. Es evidente que si se opta por la trocha angosta, el capital será mucho menor que el de once millones cien mil pesos de que habla el proyecto.

El señor SAAVEDRA.—Se podría decir: «hasta once millones cien mil pesos.»

El señor ERRAZURIZ URMENETA.—Justo. Es lo que pensaba decir por mi parte.

El señor BANNEN.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra el señor Senador.

El señor BANNEN.—Me proponia hacer la misma observacion que hace el señor Senador de Tarapacá, porque segun sea la trocha que se adopte, así será el capital que se invierta. Hai que buscar una redaccion que comprenda uno i otro caso.

Se podría establecer que la garantía de cinco por ciento anual se pagará sobre los capitales que se inviertan, no excediendo el costo de cuatro millones de pesos en la primera seccion, ni de siete millones cien mil pesos en la segunda.

El precio de costo puede comprobarlo fácilmente el Gobierno por medio del inspector que se nombrará en conformidad al artículo siguiente.

El señor MONTT.—I tambien los presupuestos deben ser aprobados por el Gobierno.

El señor BANNEN.—De modo que lo mejor es establecer que se garantiza el interes de un capital que no exceda al precio de costo que tenga la línea.

Ya que estoi con la palabra, señor Presidente, no quiero dejar sin contestacion las observaciones que se han hecho en el sentido de poner en duda la utilidad del ferrocarril de que ahora se trata.

Conozco perfectamente las rejiones por donde va a atravesar, i estoi de acuerdo con los honorables Senadores que han puesto de manifiesto las ventajas que esa línea reportará a la rejion central del pais.

Facilitará, ademas, la explotacion de grandes yacimientos carboníferos, i servirá en gran proporcion a la agricultura.

Sabido es que actualmente los productos de las provincias de Malleco, Cautin, Valdivia i Llanquihue no tienen mas salida que el puerto de Talcahuano, que queda a una distancia enorme de los centros productores. Esto hace que los fletes graven la produccion del artículo de una manera mui considerable. El ferrocarril de que se trata, segun se ha dicho ya, acortará las distancias en ochenta o cien

kilómetros i, por consiguiente, los fletes tendrán que abaratar.

Sabido es, por otra parte, que la agricultura de esas rejiones tropieza con la carencia de caminos i de puentes, a tal punto que muchas ciudades i poblaciones quedan incomunicadas durante varios meses del año. Tal ha sucedido, por ejemplo, con Lumaco, Puren, Contulmo i con el mismo Caren.

En el último viaje que hice a la frontera tuve ocasion de observar que muchos agricultores habian perdido sus cosechas por no poder dar salida a los frutos principales de sus campos.

De manera, señor Presidente, que la construccion de este ferrocarril viene a subsanar un grave inconveniente i a dar vida a una rica rejion de nuestro territorio.

El señor **ERRAZURIZ URMENETA**.—¿Me permite el señor Senador?

El señor **BANNEN**.—Con mucho gusto, señor Senador.

El señor **ERRAZURIZ URMENETA**.—Para agregar a los pueblos que Su Señoría ha nombrado la misma capital de la provincia, la ciudad de Lebu, que ha estado mucho tiempo completamente incomunicada del resto del mundo, sea por mar como por tierra. Por mar, porque la bahía es tan mala que los vapores no llegan a ella en el invierno; i por tierra, porque no hai ningun camino que dé acceso a ella con facilidad.

Agradezco a Su Señoría la interrupcion que me ha permitido.

El señor **BANNEN**.—I yo agradezco a Su Señoría que haya corroborado lo que he espresado hace un momento.

Quería decir tambien, señor Presidente, que por lo jeneral yo no soi partidario de que se construyan ferrocarriles con la garantía del Estado; pero cuando un ferrocarril es manifiestamente productivo, cuando va a incrementar la riqueza pública i cuando el Estado no puede hacerlo con fondos propios, yo creo que hai verdadero interes público en que se haga por particulares, i sobre todo con capitales extranjeros. La introduccion al pais de capitales extranjeros para realizar

obras de esta naturaleza que van a dar a trabajo a centenares de obreros, es de inmensa utilidad para el pais.

Ademas, señor Presidente, la cláusula que autoriza al Presidente de la República para comprar el ferrocarril despues de ocho años, por el precio de costo, mas un diez por ciento de interes, es una cláusula que subsana el inconveniente que tienen los ferrocarriles con garantía i que consiste en que los concesionarios no se preocupen mucho de dar mayor impulso a la empresa. Si tal cosa sucediera está en manos del Estado adquirir el ferrocarril, levantado, si fuera necesario, un empréstito que seria justificado i reproductivo.

De manera, señor Presidente, que en este caso particular yo no tengo inconveniente para aceptar un ferrocarril con garantía del Estado.

El señor **SILVA URETA**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **LAZCANO** (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor **SILVA URETA**.—No es mi ánimo, honorable Presidente, oponerme a la construccion de este ferrocarril. He sido i soi ardiente partidario de que se construyan ferrocarriles por todas partes, aun en terrenos que no tengan produccion, pero que sean susceptibles de tenerla. Lo que yo no acepto es que el Estado garantice la construccion de esta clase de obras.

Si los concesionarios tienen, como aseguran siempre, los capitales listos ¿por qué no emprenden el trabajo? ¿Por qué exigen del Estado una garantía? Sencillamente, señor Presidente, porque es la garantía del Estado lo único que les va a proporcionar los capitales.

I si sabemos que esto es así, si la garantía del Estado es la que les proporciona los fondos ¿por qué no construye el Estado mismo ese ferrocarril? Nadie mejor preparado que el Estado para llevar a cabo estas obras, para pedir propuestas para su realizacion i elejir lo que mas le convenga.

Se me dirá, señor Presidente, que sin necesidad de construir el ferrocarril el Estado puede hacerse dueño de él des-

pues de ocho años. Sí ¿pero a qué precio? Dando el diez por ciento mas sobre el importe de la obra, es decir, dando un millon de pesos mas.

Con cláusulas como ésta, señor Presidente ¿quien no se dedica a ser contratista de obras de esta naturaleza?

El Estado no solo garantiza un interes, sino que en el caso de que el negocio marche mal, lo adquiere para sí, dando encima un diez por ciento sobre el importe inicial.

Esto me hace recordar lo que pasa hoi en la instruccion primaria. Se funda una escuela con cinco o seis alumnos, se le llama diurna, nocturna o parroquial i se solicita del Congreso una subvencion desproporcionada con la utilidad que presta la escuela.

Yo no niego, señor Presidente, que la provincia necesite de ferrocarriles; pero sí sostengo que es mas propio que pueda construirlos el Estado con los fondos jenerales.

El Estado no es negociante, no debe buscar en la inversion de sus capitales un interes mas o ménos subido; le basta con no perder i con obtener el progreso i desenvolvimiento de las industrias o de la agricultura.

No me parece, pues, que sea conveniente que el Estado ponga su capital en manos estrañas para construir una obra que puede emprender él mismo.

De manera que lo único que niego es se pida al Estado la constitucion de esta garantía. En realidad es el Estado el que va a pagar el capital, porque sin esa garantía no lo obtendrian los empresarios. Siendo, pues, así ¿por qué en tal caso no lo hace el Estado mismo?

Por lo demas, ya he dicho i lo repito que daré mi voto para todo ferrocarril que quiera hacerse sea por el Estado o por los particulares; pero en este último caso lo natural es que lo hagan sin garantía del Gobierno.

El señor LAZCANO (Presidente).— ¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

En votacion.

Va a votarse el artículo con las modificaciones propuestas por los honorables Senadores de Malleco i de Cautin.

El señor SECRETARIO.—La modificacion propuesta por el señor Senador de Cautin diria así:

«Se entenderá que el sesenta por ciento de la entrada bruta de la Empresa corresponde a gastos de explotacion, i que el resto será la utilidad líquida que se tendrá en cuenta para los efectos de la garantía».

La indicacion del señor Senador de Malleco diria:

«El Estado garantiza al empresario, durante veinte años, el interes del cinco por ciento sobre el precio de costo de la obra, no debiendo exceder de cuatro millones de pesos para la primera seccion i de siete millones cien mil pesos para la segunda, estimados a razon de dieciocho peniques por peso».

Votado el artículo, fué aprobado por nueve votos contra tres.

El señor BALMACEDA (*Al votar*).—Lo siento, pero yo no puedo aceptar la garantía.

El señor LAZCANO (Presidente).— En discusion el artículo 10.

El señor PRO-SECRETARIO. — «Artículo 10. El Presidente de la República nombrará un interventor autorizado plenamente para tomar conocimiento de los trabajos, examinar los libros i cuentas de la Empresa i concurrir a la formacion de los balances.

El sueldo del interventor, que no podrá exceder de diez mil pesos al año, será de cargo de la Empresa».

El señor LAZCANO (Presidente).— ¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

Aprobado el artículo.

En discusion el artículo 11.

El señor PRO-SECRETARIO. — «Artículo 11. Despues de ocho años de explotacion, el Estado podrá adquirir este ferrocarril con un aviso previo de dos años, pagando un diez por ciento mas que el

precio de costo que arrojen los libros i cuentas de la Empresa».

El señor BALMACEDA.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor BALMACEDA.—La redaccion de este artículo es grave. Aquí no hai un precio fijo; por el contrario, puede ser alterado segun les convenga a los concesionarios, quienes pueden fijar bases ilusorias De tal manera que el Estado se encontrará en condiciones de no poder adquirir el ferrocarril sino por el precio que establezcan los libros i cuentas de los mismos interesados.

Para salvar este grave inconveniente, creo que deberia decirse: «por el precio de costo del ferrocarril o por el valor de tasacion», «segun los planos aprobados por el Presidente de la República.»

Así creo que se evitarian dificultades posteriores.

El señor BARROS LUCO.—Podria suprimirse la frase: «que arrojen los libros i cuentas de la Empresa.»

El señor BALMACEDA.—Mejor será decir: «precio de costo en conformidad a los planos aprobados por el Presidente de la República.»

El señor BARROS LUCO.—Dice el artículo 9.º que la garantía se pagará por el precio de costo de la obra.

El señor BALMACEDA.—¿I cuál es este precio de costo?

El señor BARROS LUCO.—El que digan los peritos.

El señor BALMACEDA.—¿El costo real?

El señor BARROS LUCO.—Ese.

El señor BALMACEDA.—Pero esto ofrece una dificultad. El precio de costo puede ser segun las cuentas de la empresa i otro diverso, segun tasaciones. Puede ser con equipo o sin él i la línea i el equipo es evidente que tendrán un valor de costo i otro mui diverso despues de diez años, en que lo adquiriria el Estado. Así el ferrocarril de Santiago a Valparaiso tiene un costo acumulado que debe pasar de treinta i seis millones es-

terlinos, i si se valorizara por peritos, distarian mucho de esa suma. Insisto, pues, en mi idea, esto es, que se diga: «el precio de costo de la obra segun los planos aprobados por el Presidente de la República».

Este es el costo que ha servido de base para fijar la garantía.

El señor CASTELLON.—Como el Gobierno solo pagará el diez por ciento mas, i esto al cabo de solo ocho años, me parece difícil que se aventuren capitales para un plazo tan corto.

El señor MONTT.—Podria decirse, por el valor efectivo que tuviera la obra en la época en que el Gobierno la adquiriera.

El señor CASTELLON.—Pero ese estado puede no guardar ya relacion con los planos.

El señor BALMACEDA.—Es que de otro modo no habria base fija.

El señor CASTELLON.—Podria decirse, como ya se ha insinuado, por el valor a justa tasacion de peritos.

El señor BANNEN.—Creo que esta redaccion se ha hecho de acuerdo con las personas encargadas de jestionar el proyecto; así es que alterarla podria ocasionar dificultades.

Por otra parte, entiendo que este artículo está relacionado con el anterior, que dice:

«Artículo 10. El Presidente de la República nombrará un interventor autorizado plenamente para tomar conocimiento de los trabajos, examinar los libros i cuentas de la Empresa i concurrir a la formacion de los balances.

El sueldo del interventor, que no podrá exceder de diez mil pesos al año, será de cargo de la Empresa».

Siendo así, es de suponer que las cuentas i los libros estén bien llevados.

Sabemos que, segun sean las personas que sirven de peritos, salen tasaciones mui distintas.

I aquí parece que lo que ha querido la Comision es fijar de antemano un precio, i ese precio es el que costó el ferrocarril,

El señor VARELA.—Eso no puede ser.

El señor BANNEN.—Pero es algo mui espedito, porque se evitan diversas tasaciones i litijios, i me parece que el espíritu de la lei es evitar cuestiones; lo que se consigue, tomando como precio el costo que aparece de los libros llevados bajo la vijilancia del interventor nombrado por el Gobierno.

El señor SAAVEDRA.—Se evita tener que buscar el valor comercial del ferrocarril, que puede ser mucho mayor que el precio de costo.

El señor BANNEN.—Yo no me opongo a esto.

El señor ERRAZURIZ URMENETA.—Como firmante del informe, no podria decir cuál fué el espíritu que hubo en la redaccion de este artículo, por cuanto han pasado ya tantos años desde aquel en que se dió el informe, o sea, desde 1899.

No veo grave inconveniente para dejar la disposicion tal como está. Indudablemente, se relaciona con la anterior, que establece que se nombrará un interventor, i es claro que este funcionario vijilaria dia por dia la contabilidad, de modo que no habria temor de que ella no fuera buena. Pero como la disposicion se presta a dudas i es razonable tambien lo que decia el honorable Senador de Tarapacá, me parece que seria preferible establecer, como han indicado otros señores Senadores, que despues de cierto número de años podrá el Estado adquirir el ferrocarril pagando diez por ciento mas que el precio actual fijado en la forma ordinaria. No se atenderia al precio de costo, porque puede haber mucha diferencia entre el costo i el precio despues que la línea tenga ocho o diez años de servicios.

Hago indicacion para que se modifique el artículo en este sentido.

El señor BARROS LUCO.—Así queda mui bien.

El señor BANNEN.—Yo acepto esta indicacion.

El señor BALMACEDA.—Yo tambien la acepto, porque el Estado no podria entrar a comprar uua línea por el costo despues de ocho años de servicios, cuando los materiales están mui usados o destruidos.

Ademas, el precio de costo de un ferrocarril se estima de ordinario tomando el monto total que cuesta en cualquiera época posterior a la construccion, agregándole el precio de las reparaciones. Así, cuando se habla del precio de costo del ferrocarril de Santiago a Valparaiso, se hace subir a treinta i seis millones de pesos oro cuando la construccion de la línea costó únicamente catorce millones de pesos oro.

Este ejemplo revela que no seria conveniente establecer, en el caso de que tratamos, que el Estado tenga que pagar el precio de costo por este ferrocarril.

El señor BANNEN.—Pediria que prorrogáramos por diez minutos la sesion para dar término a este proyecto.

El señor BALMACEDA.—Podria continuarse la discusion en otra sesion.

El señor BANNEN.—Parece que podemos concluir hoi.

El señor BARROS LUCO.—Estamos de acuerdo, de modo que podemos dejar despachado hoi todo el proyecto.

El señor BALMACEDA.—Si se desea despachar inmediatamente este asunto, no me opongo a ello.

Debo sí hacer presente que entre las bases o condiciones de esta clase de proyectos, se establece siempre una que faculta al Presidente de la República para intervenir en la formacion de las tarifas.

El señor BANNEN.—Está en el artículo 7.º

El señor LAZCANO (Presidente).—¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

En votacion.

El señor PRO-SECRETARIO.—Con la indicacion del señor Errázuriz quedaria el artículo 11 así:

«Artículo 11. Despues de ocho años de

esplotacion, el Estado podrá adquirir este ferrocarril, con un aviso previo de dos años, pagando un diez por ciento mas que el precio fijado por peritos, que se nombrarán en la forma ordinaria i que harán la tasacion del costo material de la obra».

Si no se pide votacion, daré por aprobado el artículo en esta forma.

Aprobado.

Se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

RAFAEL EGAÑA,
Jefe de la Redaccion.