

# Sesion 64.<sup>a</sup> extraordinaria en 17 de Enero de 1908

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ESCOBAR

## Sumario

Acta de la sesion anterior.— Cuenta. — Se procede a elegir Mesa Directiva, i es reelejida la actual. — Se acuerda tratar en la sesion del lunes próximo, despues de despachado el proyecto relativo al ferrocarril de Arica a La Paz, diversos proyectos indicados por los señores Villegas, Subercaseaux i Urrejola. — Continúa la discusion del proyecto que autoriza la contratacion de un empréstito para construir el ferrocarril de Arica a La Paz — Hacen uso de la palabra los señores Besa, Devoto, Fernández Concha, Figueroa (Ministro de Industria i Obras Públicas) i Sotomayor (Ministro del Interior). — Se vota el proyecto en jeneral i es aprobado. — Se suspende la sesion. — A segunda hora continúa la discusion del presupuesto de Marina. — Se aprueban las partidas 2.<sup>a</sup> a 12. final, con las indicaciones de la Comision Mista i con varias otras propuestas por el señor Ministro del ramo i por diversos señores Senadores. — Se levanta la sesion.

## Asistencia

*Asistieron los señores:*

Balmaceda, J. Elías	Vergara, Luis Antonio
Besa, Arturo	Vial, Leonidas
Charme, Eduardo	Villegas, Enrique
Devoto A., Luis	Walker M., Joaquin
Fernández Concha, D.	i los señores Ministros
Matte Pérez, Ricardo	del Interior, de Relaciones
Sánchez M., Darío	Exteriores, Culto i Colonizacion,
Sanfuentes, Juan Luis	de Guerra i Marina i de
Subercaseaux, Ramon	Industria i Obras Públicas.
Tocornal, José	
Urrejola, Gonzalo	
Varela, Federico	

## Acta

*Se leyó i fué aprobada la siguiente:*

«SESION 63.<sup>a</sup> EXTRAORDINARIA DEL 16  
DE ENERO DE 1908

Asistieron los señores Escobar, Balmaceda, Besa, Charme, Devoto, Fernán-

dez Concha, Lazcano, Matte Pérez, Puga Borne (Ministro de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion), Sánchez, Sotomayor (Ministro del Interior), Subercaseaux, Tocornal, Urrejola, Vergara, Vial, Villegas i Walker Martínez, i los señores Ministros de Guerra i Marina i de Industria i Obras Públicas.

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

## Mensajes

Tres de S. E. el Presidente de la República: en el primero inicia un proyecto de lei que tiene por objeto declarar de utilidad pública el uso de los puentes i caminos de propiedad particular que fueren necesarios para el trasporte de los materiales i operarios empleados en la construccion del ferrocarril de Osorno a Puerto Montt.

Se reservó para segunda lectura.

I en los dos restantes comunica, respectivamente, que ha resuelto incluir, entre los negocios de que puede ocuparse el Congreso Nacional en el actual período de sesiones extraordinarias, los proyectos sobre reorganizacion de las oficinas de la Direccion del Tesoro, de la Direccion Jeneral de Contabilidad i del Tribunal de Cuentas.

Se ordenó archivarlos.

## Mociones

Una de los señores Senadores don José Francisco Fábres i don Abdon Cifuentes, en la que proponen un proyecto de lei que concede a la viuda de don Pedro A.

Pérez B., doña Elcira Calderon de Pérez, i a sus hijas solteras las señoritas Verania, Susana i Convertina Pérez Calderon, una pension de cien pesos mensuales, de que gozarán con arreglo a la lei de montepío militar.

Pasó a la Comision de Instruccion Pública.

Antes de entrar a la órden del dia, el señor Sánchez pidió se oficiara al señor Ministro del Interior, a fin de que se sirva enviar a esta Cámara una lista de los empleados de la policia de Santiago que, en conformidad a la lei número 1,840, han debido retirarse del servicio.

Se acordó dirijir el oficio respectivo a nombre del honorable Senador por Valdivia.

Con el asentimiento tácito de la Sala, se dió por aprobado, despues de algunas esplicaciones dadas por el señor Balmaçada, el siguiente proyecto de acuerdo, propuesto por la Comision de Gobierno:

PROYECTO DE ACUERDO:

«Artículo único.—El Senado, en uso de la atribucion que le confiere el artículo 1.º de la lei número 378, de 14 de setiembre de 1896, autoriza a la Municipalidad de Valparaiso para contratar un empréstito hasta por la suma de ciento cuarenta i cuatro mil setecientos cincuenta pesos, emitiendo al efecto bonos municipales con siete por ciento de interes i tres por ciento de amortizacion acumulativa al año, que se destinarán, esclusivamente, a pagar el valor de los terrenos que, en conformidad a la lei de 6 de setiembre de 1876, hayan sido espropiados a particulares con posterioridad al 12 de diciembre de 1904 i ántes del 17 de enero de 1906.»

Continuó, en seguida, la discusion jeneral, pendiente en la sesion de ayer, del proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que lo autoriza para contratar un empréstito hasta por la suma de tres millones de libras

esterlinas, a fin de continuar la construccion del ferrocarril de Arica a La Paz.

Usaron de la palabra los señores Devoto, Sánchez i Besa.

El señor Devoto dijo que, en su concepto, el Gobierno debia estudiar mas este proyecto, i adujo algunos razonamientos en apoyo de la indicacion que ha formulado, para que los trabajos se lleven a cabo por administracion.

El señor Sánchez sostuvo el proyecto en discusion; i el señor Besa manifestó las razones que lo habian inducido a suscribir el informe favorable que ha emitido la Comision.

Se suspendió la sesion.

A segunda hora, continuó la discusion del presupuesto del Ministerio de Guerra para 1908.

Considerada, en segunda discusion, la partida 8.ª, «Suministros al Ejército», con las indicaciones de la Comision i las formuladas en el curso del debate, el señor Ministro de Guerra propuso se consultaran los siguientes ítem:

«Ítem ... Para iniciar la renovacion del material de artilleria, un millon trescientos treinta i tres mil pesos, oro de dieciocho peniques.»

«Para reformar el fusil Mauser, ciento cincuenta mil pesos, oro de dieciocho pe-

El señor Matte Pérez dijo que, a su juicio, era mejor consignar estos dos ítem, propuestos hoi por el señor Ministro, en la partida 15, relativa al presupuesto en oro, formando con ellos una seccion bajo el rubro «Suministros al Ejército».

La partida se dió por aprobada con las indicaciones de la Comision i con todas las formuladas en el curso del debate, debiendo consignarse en la partida 15, en la forma indicada por el señor Matte Pérez, los dos ítem a que Su Señoría ha hecho referencia e incluyéndose tambien en el rubro jeneral de la partida la frase «Suministros al Ejército.»

Puesta en segunda discusion la partida 12, «Retiros, montepíos i pensiones», se dió por aprobada tal como aparece en el proyecto orijinal.

Considerada, en segunda discusion, la partida 13, «Gratificaciones i pensiones concedidas por leyes especiales», el señor Ministro de Guerra pidió se sustituyera por la siguiente:

PARTIDA 13

**Gratificaciones i pensiones concedidas por leyes especiales: \$ 3.086.268.03.**

GASTOS FIJOS

TITULO I

*Pensiones de retiro*

Item 228	Oficiales e individuos de tropa que hicieron la campaña contra el Perú en 1838. (Item 1 del Anexo).....	\$	4,350
" 229	Oficiales jenerales, jefes i oficiales retirados absolutamente e inválidos. (Item 2 del Anexo).....		927,015 81
" 230	Oficiales jenerales, jefes i oficiales retirados temporalmente. (Item 3 del Anexo).....		137,252 21
" 231	Retiro especial. (Item 4 del Anexo).....	\$	494,431 93

TITULO II

*Invalidez*

Item 232	Inválidos de la guerra contra el Perú i Bolivia. (Item 5 del Anexo)...	\$	344,372
----------	--	----	---------

Item 233	Inválidos de la campaña de 1891. (Item 6 del Anexo)....	\$	286,480
" 234	Invalidez ordinaria. (Item 7 del Anexo)....		32,499
" 235	Individuos de tropa inutilizados en actos del servicio. (Item 8 del Anexo).....		1,680

TITULO III

*Premios de constancia*

Item 236	Premios de constancia. (Item 9 del Anexo).....	\$	124,614
----------	--	----	---------

TITULO IV

*Jubilados*

Item 237	Jubilados. (Item 10 del Anexo)....	\$	21,395
----------	------------------------------------	----	--------

TITULO V

*Montepíos i pensiones por causa de muerte*

Item 238	Montepío militar. (Item 11 del Anexo).	\$	466,550 20
" 239	Pensiones por el incendio de la Maestranza de Artillería. (Item 12 del Anexo).....		288
" 240	Montepío especial por la guerra contra el Perú		

	i Bolivia. (Item 13 del Anexo).....	\$	68,647	50
Item 241	Montepío es- pecial por la campana de 1891. (Item 14 del Anexo).		5,334	
" 242	Pension a las familias de las víctimas de Lo Ca- ñas. (Item 15 del Anexo)		5,334	
" 243	Pension a las familias de los que pe- recieron en la explosion de la Fáabri- ca de Cartu- chos. (Item 16 del Anexo).		711	
" 244	Asignaciones pías. (Item 17 del Anexo).		159,445	38
Total de la partida.....		\$	3.086,268	03

En esta forma se dió por aprobada la partida.

Considerado, en segunda discusion, el ítem 251, de la partida 15, relativo a la Comision Militar en Europa, el señor Ministro de Guerra dió algunas esplicaciones i pidió al señor Walker Martínez se sirviera no insistir en su oposicion a dicho ítem.

Con este motivo usaron de la palabra los señores Walker Martínez i Ministro de Guerra, habiendo espresado el señor Walker Martínez que no insistia en las observaciones que habia hecho acerca del referido ítem.

Cerrado el debate, se dió por aprobado el mencionado ítem 251.

Quedó terminada la discusion del presupuesto del Ministerio de Guerra.

Púsose, despues, en discusion el presupuesto del Ministerio de Marina para 1908.

La partida 1.ª, «Secretaría», se dió por aprobada tal como aparece en el proyecto orijinal.

Considerada la partida 2.ª, «Direccion Jeneral de la Armada, Direcciones del personal, del material, etc.», el señor Ministro de Marina formuló las siguientes indicaciones:

Que se modifique la glosa de los ítem 19, 26, 40, 49, 54, 59, 67, 79, 106 i 158 en la forma siguiente, suprimiendo las cantidades:

«Item ... Un mayordomo segundo (portero) P. de la A.»;

Que se modifique así mismo la glosa de los ítem 41, 71, 95, 99, 106 i 159 en la forma siguiente, suprimiendo las cantidades.

«Item .. Un mozo (portero). P. de la A.»;

Que se deseche la indicacion de la Comision, relativa a modificar el rubro que precede al ítem 131, debiendo decirse «Comisaría Jeneral de la Armada», como se espresa en el proyecto orijinal;

I que se deseche, así mismo, la indicacion de la Comision, para suprimir en el ítem 131, las palabras: (el Director).

El señor Balmaceda hizo algunas observaciones acerca del servicio de la Direccion Jeneral de la Armada.

El señor Ministro de Guerra contestó las observaciones del honorable Senador por Tarapacá, e hizo dar lectura a un oficio dirigido al Gobierno sobre el particular por el señor Director Jeneral de la Armada.

No habiendo suficiente número de señores Senadores para formar Sala, se levantó la sesion.»

### Cuenta

*Se dió cuenta:*

De dos informes de la Comision de Industria i Obras Públicas:

El primero recaido en el proyecto de lei, remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que concede, por gracia, al ingeniero don Severo Fuentes, invalidado en el servicio público, una pension anual vitalicia de un mil quinientos pesos.

El segundo dice como sigue:

«Honorable Senado:

La Comision de Industria i Obras Públicas ha tomado en consideracion el mensaje de S. E. el Presidente de la República, con el cual somete a vuestra aprobacion un proyecto de lei que tiene por objeto conceder personeria jurídica, a las asociaciones formadas por los dueños de canales con el fin de tomar el agua de la corriente matriz, repartirla entre los accionistas i conservar i mejorar los acueductos, siempre que se sujeten a las disposiciones legales en él contenidas.

Como se espresa en el preámbulo del referido mensaje, las causas que ha dado oríjen al proyecto de lei en informe, no son otras que la circunstancia de existir organizadas en el pais gran número de asociaciones de canalistas con el objeto de conservar i mejorar los acueductos i de atender al reparto de las aguas entre los asociados, en proporcion a sus derechos; que no pueden amoldarse ni al tipo de las personas jurídicas creadas con arreglo al título final del libro I del Código Civil, ni al de las sociedades industriales de que trata el título XXVIII del libro IV del mismo Código, i la de que, la falta de un organismo legal bajo el cual puedan rejirse creaciones de esta naturaleza, oijina en la práctica graves inconvenientes; pues las reglas fijadas por contrato para la transferencia entre vivos i para la trasmision hereditaria del derecho de agua chocan muchas veces con los preceptos del Código Civil i no se puede decir con seguridad hasta qué punto los estatutos que éstas se han dado, obliguen a los sucesores de los dueños del agua.

A remediar estos defectos i aun otros mas, tiende el proyecto de lei que se somete a vuestra deliberacion; en él se determina el patrimonio de las asociaciones de canalistas deslindándolo de la propiedad del agua que pertenece a los asociados i siendo, sin embargo, esta propiedad la base del patrimonio social i debiendo ser miembros de la asociacion los propietarios actuales i futuros del agua, se obliga a determinar

en cada canal los derechos de agua, por medio de unidades, que se denominarán regadores,—sin establecer una norma jeneral i absoluta para toda la República, sino ciertos tipos escojidos de la forma de regadores mas usados en la práctica; se adopta para el derecho de aguas en canales de dominio particular i sometidos a la lei especial, el réjimen de la inscripcion en un registro análogo al Conservador de Bienes Raices, que se llevará en las oficinas de éste i por el mismo funcionario; se fija el personal de las asociaciones, con la determinacion de los dueños del agua i los recursos pecuniarios con que aquellas han de atender a los fines de intereses jeneral, cuidándose de asegurar estos recarsos estableciendo fuertes sanciones i garantías en favor de los créditos de la entidad jurídica contra sus miembros por las cuotas acordadas para los gastos ordinarios o estraordinarios de los acueductos; se da a los directorios de los canales de regadío, amplias facultades administrativas moderadas solamente por las atribuciones que se reservan a las juntas de socios, en atencion a que la administracion de dichos canales requiere unidad, enerjía i prontitud de accion i, en resguardo de los derechos que puedan considerarse lesionados por las resoluciones del directorio i a fin de no dejar a los dueños de agua bajo el peso de una autoridad tan omnimoda, se establece que los que se sintieren perjudicados con ella podrán ocurrir en vía ordinaria ante los Tribunales de Justicia pidiendo se modifiquen las resoluciones de los referidos directorios con arreglo a la lei de los contratos.

Finalmente se deja en completa libertad a cada asociacion para constituirse en la forma que le convenga dentro del marco jeneral fijado por el lejislador.

En mérito de estas consideraciones i tomando la cuestion bajo su aspecto industrial, la Comision cree que podeis prestar vuestra aprobacion al proyecto de lei en informe, en los mismos términos en que os lo propone el mensaje respectivo; i en anento al punto de

vista legal que el referido proyecto encierra, la Comision ha tenido conocimiento de que él ha sido elaborado por distinguidos abogados de nuestro foro, ha sido consultado al señor fiscal de la Excm. Corte i defiere, por tanto, en todo a las opiniones manifestadas por autoridades especialmente competentes en la materia, producto de los cuales es el proyecto que se somete a vuestra aprobacion.

Sala de Comisiones, 15 de enero de 1908. —*Arturo Besa.*—*F. Villegas.*—*Ramon Subercaseaux.*»

## INCIDENTES

### Mesa Directiva

El señor ESCOBAR (Presidente).—Se va a proceder a la eleccion de Mesa. —Recojida la votacion, entre quince votantes, se obtuvo el siguiente resultado:

#### PARA PRESIDENTE

Por el señor Escobar.....	13 votos
Por el señor Matte.....	1 "
Por el señor Eastman.....	1 "
<b>Total.....</b>	<b>15 votos</b>

#### PARA VICE-PRESIDENTE

Por el señor Matte.....	13 votos
Por el señor Irrarázaval.....	1 "
En blanco.....	1 "
<b>Total.....</b>	<b>15 votos</b>

El señor ESCOBAR (Presidente).—Queda reelejida la Mesa actual.

### Preferencias

El señor VILLEGAS.—Existen en la Mesa del Senado dos proyectos sencillos i de fácil despacho, i me permito rogar a la Cámara que acuerde discutirlos en el tiempo sobrante de la primera hora de la sesion del lúnes próximo.

Uno de esos proyectos es el que autoriza al Presidente de la República por el

término de un año para solucionar ciertas cuestiones que se han suscitado en Tal-tal con motivo de la provision de agua potable de la ciudad; este proyecto es urgente i no va a ser oneroso para el Fisco.

El otro es el proyecto aprobado ya por la Cámara de Diputados, que dispone que la gratificacion acordada a los Ministros de las Cortes de Apelaciones i a los jueces letrados de Santiago, Valparaiso, Magallanes i Antofagasta, por el artículo 2.º de la lei número 1,851, de 14 de febrero de 1906, se considerará que forma parte del sueldo de esos funcionarios para todos los efectos legales.

El señor SUBERCASEAUX.—Me permito tambien pedir preferencia para dos proyectos de fácil despacho, que podrian ser discutidos junto con los dos a que se ha referido el honorable señor Villegas, en los últimos treinta minutos de la primera hora de la sesion del lúnes. Si no son despachados en las pocas sesiones que faltan, quedarán para las calend's griegas.

Estos proyectos son el que concede primas a la esportacion del lino, proyecto que interesa vivamente a las provincias australes del pais, i uno aprobado por unanimidad en la Cámara de Diputados sobre vacunacion obligatoria.

El señor URREJOLA.—Me voi a permitir tambien pedir que se acuerde discutir inmediatamente despues del proyecto relativo al ferrocarril de Arica a La Paz, uno de suma urjencia i que deberá estar despachado ántes que el presupuesto de Industria i Obras Públicas: es el que modifica la planta i sueldos de los empleados de la Seccion de Arquitectura de la Direccion de Obras Públicas.

Este proyecto fué enviado por el Gobierno al Senado en el mes de octubre i, como he dicho, deberá estar despachado ántes que el presupuesto respectivo, puesto que con él se mejora los sueldos de los mencionados empleados. Dejo formulada la indicacion en el sentido que he espresado.

El señor BESA.—Entiendo que todas las indicaciones que ha oido el Senado habrán sido hechas en el concepto de

que termine hoy la discusion del proyecto sobre empréstito para el ferrocarril de Arica a La Paz, porque si no termina hoy esa discusion, i como mañana no celebraremos sesion, los proyectos para los cuales se ha pedido preferencia ocuparian toda la primera hora de la sesion del lunes i, probablemente, tambien la del martes, de modo que quedaria postergado quien sabe hasta cuando aquel proyecto.

Me permito, pues, preguntar a los autores de estas indicaciones si la preferencia que solicitan es sobre la ya acordada para el proyecto relativo al ferrocarril de Arica a La Paz.

El señor VILLEGAS.—No me acordaba, señor Presidente, de que mañana no celebraremos sesion, así es que modifiqué mi indicacion en el sentido de que se discutan estos proyectos a continuacion del relativo al ferrocarril de Arica a La Paz.

El señor BESA.—Si el honorable señor Subercaseaux le diera a su indicacion el mismo sentido, yo la aceptaria.

El señor WALKER MARTINEZ.—Ojalá no se acuerde preferencia para el proyecto sobre vacunacion obligatoria, porque perderemos el tiempo. Yo solo hablaria diez sesiones sobre esto.

El señor BESA.—Me opongo, señor Presidente, a la indicacion del señor Subercaseaux i pido segunda discusion para ella, en caso que haya de tratarse del proyecto sobre vacunacion obligatoria antes de despachado el relativo al ferrocarril de Arica a La Paz.

El señor SUBERCASEAUX.—He creído, al hacer mi indicacion, que el lunes estará ya despachado el proyecto sobre ferrocarril de Arica a La Paz. En caso que esto no sucediera, yo mismo pediria que se postergara la discusion de los proyectos para los cuales he pedido preferencia.

El señor BESA.—Entonces retiro mi oposicion.

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

Terminados los incidentes.

En votacion las indicaciones formula-

das por los honorables Senadores por Coquimbo, por Arauco i por Ñuble.

Si no se exige votacion, se darán por aprobadas.

Aprobadas.

### Ferrocarril de Arica a La Paz

El señor ESCOBAR (Presidente).—Continúa la discusion jeneral del proyecto relativo a la contratacion de un empréstito para la construccion del ferrocarril de Arica a La Paz.

Puede seguir usando de la palabra el honorable señor Besa.

El señor BESA.—En la sesion pasada, señor Presidente, recordaba que la idea de construir el ferrocarril de Arica al Alto de La Paz fué la que solucionó las dificultades que habia entre Chile i Bolivia, ya que esta República amiga habia insistido en que no llegaria a un tratado de paz definitivo si no se le daba un puerto en el Pacífico.

Hacia tambien presente que ni el Gobierno ni nadie tiene datos bastante fundados para poder decir que el precio que fija la propuesta alemana para la construccion de este ferrocarril es excesivo, como lo han afirmado algunos señores Senadores.

Como no quiero alargar este debate, solo voy a recordar un hecho. El ferrocarril trasandino por Uspallata fué motivo de larguissimos estudios; esos estudios, que ya parecian interminables, demoraron como veinticinco años i dieron motivo a grandes controversias en la prensa, en uno i otro sentido, i se estableció por fin, como cosa comprobada, por lo ménos aceptada por el Gobierno i el Congreso, que el ferrocarril valdria un millon quinientas mil libras esterlinas en su totalidad, es decir, cinco mil cuatrocientas libras esterlinas por kilómetro, desde que la via tenia una longitud de doscientos sesenta kilómetros.

El ferrocarril de Arica a La Paz, segun los datos presentados por el Gobierno i por los contratistas, tendrá cuatrocientos setenta kilómetros, de modo que cada kilómetro costará seis mil trescientas

libras esterlinas aproximadamente. De manera que la diferencia en el valor de uno i otro ferrocarril es de novecientas libras esterlinas por kilómetro.

Si se considera el aumento de valor que han tenido los materiales, tanto en Chile como en el extranjero, desde entonces acá; si se considera que los jornales valian entónces la tercera parte de lo que valen hoi, i si se consideran tambien las enormes dificultades que hai que vencer para construir este ferrocarril al traves de la cordillera del Tacora para llegar al Alto de La Paz, no se puede establecer un parangon entre aquel ferrocarril i éste.

De modo que no he encontrado hasta ahora ningun fundamento que pueda justificar la apreciacion que ha hecho el honorable señor Balmaceda, respecto del precio que fija la propuesta del sindicato aleman. Indudablemente, a primera vista parece mui alto ese precio; pero es indudable tambien que las dificultades que hai que vencer para construir el ferrocarril al traves del gran macizo del Tacora, son infinitamente superiores a las que ha habido que vencer para construir el ferrocarril transandino. Los únicos obstáculos considerables que ha habido que salvar en este último, son el paso del Salto del Soldado que es bien corto, i en seguida el gran túnel, cuya construccion no es costosa, ni tiene dificultades técnicas.

Voi a ocuparme nuevamente del mayor gravámen que va a imponer al Fisco chileno este nuevo contrato, comparándolo con el anterior. La propuesta del Sindicato de Obras Públicas, era por una suma alzada de dos millones ciento cincuenta mil libras esterlinas, si no me equivoco.

La propuesta del sindicato aleman, es de tres millones de libras esterlinas, i deduciendo de esta suma la cantidad con que el Gobierno debe contribuir a la construccion de ferrocarriles internos en Bolivia, que importa mas o ménos cuatrocientas mil libras esterlinas, el mayor desembolso para el Gobierno de Chile seria entónces por este nuevo contrato la

diferencia entre dos millones ciento cincuenta mil libras esterlinas i dos millones seiscientas mil libras esterlinas, o sea la cantidad de cuatrocientas cincuenta mil libras esterlinas.

Este será el mayor desembolso que tendrá el Gobierno de Chile; pero si se atiende a que el Sindicato de Obras Públicas, que contrató primitivamente la construccion, estimó que el contrato no solo no le dejaria márgen de utilidad, sino una gran pérdida, habrá que convenir que el precio de la propuesta del Deutsche Bank no es exesivo.

Quiero decir tambien dos palabras respecto de la forma de pago que el contrato establece i que ha merecido observaciones del honorable Senador de Bio Bio. Decia Su Señoría que lo preocupaba grandemente la magnitud de los compromisos a corto plazo que van acumulándose poco a poco sobre el Erario nacional. Recordaba tambien el honorable Senador que el Gobierno tiene todavía disponibles setecientas mil libras del empréstito que se contrató con este mismo objeto i, por consiguiente, decia, no se ve la razon por qué vayamos a autorizar un nuevo empréstito para la construccion del mismo ferrocarril, siendo que hai disponible todavía la cantidad de setecientas mil libras esterlinas del empréstito anterior.

Esta suma, a mi juicio, no conviene sustraerla del mercado en los momentos actuales, i ademas, servirá dentro de tres o cuatro años, para rescatar los vales de tesorería cuya emision autoriza este mismo proyecto.

El señor DEVOTO.— Con una diferencia, señor Senador, i es la de que esas setecientas mil libras esterlinas están ganando un interes de tres por ciento, mientras que por el empréstito tenemos que pagar siete por ciento.

Es a este aspecto de la cuestion al que me he referido.

El señor BESA.— No me he ocupado de la cuestion intereses, sino únicamente del gravámen que impondrá al Erario nacional este contrato; pero supongo,— i sobre esto llamo la atencion de Su Señoría— que el Gobierno de Chile no va a entregar



estos vales inmediatamente, sino que en el transcurso de cuatro o cinco años i a medida que las necesidades lo requieran. Porque, como es sabido, los contratistas se obligan a traer diez o doce mil obreros, i como se comprende pasará un año por lo ménos ántes que se organicen las faenas i puedan tomar desarrollo los trabajos.

Durante este tiempo, naturalmente, no se emitirán los vales, o si se hace, se emitirán paulatinamente. Esos obreros serán traídos por el Sindicato por su cuenta i sin gravámen alguno para el Fisco, en lo cual se diferencia enormemente esta propuesta de la inglesa, que establecía que nuestro Gobierno estaria obligado a abonarle a los contratistas diez libras por cada operario que trajera al país.

De manera que estos vales no son a plazo de dos años; en parte pequeña pueden serlo, porque los pagos habrá que verificarlos en dos, tres, cuatro, cinco i talvez seis años, contratando cuando sea posible un empréstito para ello.

Se trata de pagos que hai que hacerlos escalonados, i, por consiguiente, de obligaciones que no son a tan corto plazo como algunos creen.

No seria aceptable, de ninguna manera, que esta obra se hiciera con los fondos fiscales existentes, sustrayendo del mercado letras, que hoi dia son bien escasas, porque eso traería un verdadero conflicto en los cambios.

Yo encuentro, pues, que la forma de pago establecida en el proyecto es muy conveniente para el país.

He querido agregar estas palabras a las que espuse ayer para dar las razones principales que he tenido para suscribir el informe de la Comision, favorable al proyecto.

**El señor FERNANDEZ CONCHA.**  
—He oido con mucha atencion el interesante discurso del honorable Senador de Bio-Bio, quien, habiendo formado parte de la Comision que debia dictaminar sobre la aceptacion de las propuestas para la construccion del ferrocarril, ha tenido ocasion de imponerse de todos los antecedentes. No dará con mucho gusto

mi voto a la indicacion a que me refero.

Ella no importa desconocer la obligacion que tiene Chile de construir este ferrocarril, sino que va encaminada a construirlo en mejores condiciones, de manera que se haga una obra útil a los dos países.

Desea el honorable señor Devoto que se haga el ferrocarril; pero que se tome el Gobierno el tiempo necesario para estndiarlo bien, i pagar por él solamente lo que valga.

En las condiciones en que se ha presentado la única propuesta para su construccion, queda la impresion de que los proponentes, careciendo de los estudios necesarios para fijar con exactitud el precio de la obra, se han limitado a exajerarlos, para no esponerse a fuertes pérdidas, si aparecen grandes dificultades que no han tenido tiempo de estudiar.

Pero el objeto que he tenido al molestar al Senado haciendo uso de la palabra, no ha sido para referirme al contrato celebrado con el Deutsche Bank, sino a la manera de pagar la cantidad de tres millones de libras esterlinas que él importa.

Pide el Gobierno autorizacion para contratar un empréstito de tres millones de libras esterlinas para cumplir este contrato.

Es la segunda vez que el Gobierno nos pide autorizacion a fin de contratar un empréstito para construir este ferrocarril. Por la lei 1,813, de 21 de febrero de 1906, se le autorizó para contratar un empréstito de dos millones doscientas mil libras, el que fué contratado, en efecto, habiendo el Gobierno recibido el dinero.

No habiendo podido el Gobierno destinar estos fondos al pago del ferrocarril, por cuanto el contratista no pudo cumplir su contrato, el Gobierno depositó los fondos en los bancos chilenos, medida que me complazco en aplaudir pues con ella prestó un buen servicio para mejorar el cambio.

Ahora se necesitan los fondos para pa

gar la obligacion que nos impone el contrato con el Deutsche Bank.

Lo natural es que en lugar de contratar un nuevo empréstito se gasten primero los dos millones doscientas mil libras, que la lei 1,813 destinó a este objeto i que el Gobierno de Chile recibió.

Pero, ahora cabe preguntar si seria conveniente o prudente retirar de los bancos chilenos estos fondos, cuando el Gobierno tiene un depósito en poder del mismo acreedor, el Deutsche Bank, de mas de un millon i medio de libras que puede retirar en el año próximo.

I todavía tiene el Gobierno de Chile depositado en el Disconto Gesellschaft mas de un millon i medio de libras, que vence en los primeros meses del año 1909.

Como el trabajo del ferrocarril estará en principios en el año próximo, atendidas las dificultades de su construccion, se ve claro que el Gobierno tiene en el mismo Banco constructor mas libras que las que necesita para pagar los compromisos del primer año. I como sabe la Cámara, en el contrato de construccion se estipula el plazo de cuatro años para terminarlo.

Espero ya oír la objecion de que estos fondos están destinados a cumplir la lei de conversion, que es un compromiso sagrado del pais.

Me parece, señor Presidente, que son muy raras las personas que seriamente creen que la conversion puede hacerse en 1910.

Todos deseamos que la conversion se haga; nadie hai que no quiera tener a la par una pieza de oro por billetes.

Pero, aunque considero imposible que la conversion se haga, mientras el pais no aumente su produccion, quiero ponerme en el caso de que se haga en 1910. Para hacerla tiene el Gobierno los siguientes elementos: autorizaciones de la lei de 27 de agosto, una por cuatro millones quinientas mil libras esterlinas i otra por un millon novecientas mil libras esterlinas, parte aun no contratada del empréstito de tres millones de libras esterlinas autorizado por la misma lei. Tiene ocho millones de pesos oro de diaño.

cho peniques depositados en el National Bank of Commerce de Nueva York i otros depósitos en bancos europeos.

Por lo tanto, señor Presidente, creo que es absolutamente innecesario contratar un empréstito para atender a los pagos que imponga la construccion del ferrocarril que discutimos.

Sin retirar los fondos depositados en los bancos chilenos, sin perturbar las disposiciones tomadas para hacer la conversion en 1910, puede atenderse al pago del ferrocarril con elementos propios que están a disposicion de nuestro Gobierno.

Repetiré otra vez que los pagos que habrá que hacer por este contrato de construccion en el primer año, se podrán perfectamente atender, i que desde mayo del próximo año principian a vencer los plazos de los depósitos que el Gobierno de Chile tiene en el Deutsche Bank.

Siendo este banco el contratista a quien debe pagarse por la construccion del ferrocarril, no se me ocurre que pueda poner inconveniente al recibir en pago jiros contra lo que él debe a Chile.

Siempre me he opuesto, señor Presidente, a la contratacion de empréstitos que no correspondan a una necesidad inmediata, i nunca he podido comprender que un pais que tiene fuertes depósitos en los bancos, crea conveniente acudir al crédito ántes de agotar sus propios fondos depositados en ellos.

Por estas razones, señor Presidente, yo creo que no debe darse la autorizacion por segunda vez a un empréstito para la construccion del ferrocarril de Arica a La Paz. Creo que debe autorizarse al Gobierno para retirar de los fondos depositados en los bancos alemanes la cantidad necesaria para atender a los pagos que imponga la construccion de este ferrocarril.

El señor DEVOTO.—Desearia que se diera lectura al contrato sobre construccion del ferrocarril, celebrado por el Gobierno con el Deutsche Bank, en la parte referente a la emision de vales de tesoreria.

El señor ESCOBAR (Presidente).

No está en la Mesa ese contrato, señor Senador.

El señor DEVOTO.—En días pasados, se leyó aquí el contrato, pero como la lectura fué muy rápida i después no se ha publicado el contrato, no recuerdo bien lo que se establece respecto a los vales. El señor Ministro recordará, sin duda, lo que dice el contrato en este punto.

El señor BESA.—En el mensaje entiendo que se dice algo sobre el particular.

El señor DEVOTO.—En el mensaje se habla de bonos a dos años de plazo.

El señor BESA.—Pero, me parece que en el proyecto formulado por la Comisión, se establece la forma de pago.

El señor DEVOTO.—Yo habría deseado conocer en detalle el procedimiento.

El señor FIGUEROA (Ministro de Obras Públicas).—Respondiendo a la pregunta concreta del honorable Senador por Bio-Bio, diré a Su Señoría que el proyecto autoriza la emisión hasta de tres millones de libras esterlinas en vales de tesorería, con la condición de facultativa, pudiendo además el Presidente de la República retirar hasta un millón de libras, en las mismas condiciones de la emisión, en el momento en que haga uso de cualquiera de las cantidades que existen, destinadas a la construcción del ferrocarril de Arica a La Paz.

Es una autorización para la contratación de un empréstito hasta por tres millones de libras, pero facultando al Presidente de la República para emitir desde luego vales de tesorería a cargo de ese empréstito, a fin de que pueda hacer frente a todo evento, si el empréstito no pudiera contratarse por el momento en condiciones favorables. El Presidente de la República podrá, además, retirar hasta un millón de libras, aun de la emisión, pagando esa suma con los fondos de que actualmente dispone para la construcción de este ferrocarril.

El señor DEVOTO.—Pero, ¿los bonos son entregados desde luego? No entiendo bien este punto.

El señor FIGUEROA (Ministro de Obras Públicas).—Son emitidos, pero no podrán ser lanzados en plaza sino cuando

las condiciones del mercado lo permitan. Por eso, esta autorización debe ser elástica, a fin de que la firma contratante pueda elegir el momento propicio, procediendo de acuerdo con el Presidente de la República.

El señor WALKER MARTINEZ.—De manera que el Deutsche Bank es el que va a emitir los bonos?

El señor FIGUEROA (Ministro de Obras Públicas).—Nó, señor; es el Presidente de la República.

El señor WALKER MARTINEZ.—Pero ese Banco los va a descontar.

El señor FIGUEROA (Ministro de Obras Públicas).—Va a servir de intermediario para colocarlos en plaza, cuando las condiciones del mercado sean favorables.

El señor WALKER MARTINEZ.—De manera que entregamos al Deutsche Bank tres millones de libras en vales al tiempo de firmar el contrato, para que este Banco los entregue a la circulación.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Procediendo de acuerdo con el Presidente de la República i cuando lo permitan las condiciones favorables del mercado.

El señor URREJOLA.—¿Por qué no se lee el mensaje?

El señor PRO-SECRETARIO:—(leyendo):

«Estima el Gobierno, de acuerdo con la Comisión, que sobre las condiciones financieras priman los deberes que impone al Estado un pacto internacional i además ha tomado en cuenta el ofrecimiento hecho por los contratistas para descontar vales de tesorería a dos años de plazo hasta por tres millones de libras esterlinas para pagar los trabajos que se ejecuten.

Esta operación facilitaría el cumplimiento del Tratado, sin producir en el país el acrecimiento de dificultades consiguientes al retiro inmediato o conversión a oro de una parte de los fondos destinados primitivamente a esta obra i que en la actualidad se encuentran depositados en moneda corriente en los bancos

De los fondos de dicho empréstito destinados a la construcción del ferrocarril de Arica a La Paz, queda solo una parte disponible en Europa i el resto de los fondos primitivamente autorizados para los fines acordados, a virtud de las modificaciones posteriores, se encuentra depositado en los bancos en moneda corriente.

En la condición actual del mercado, el Gobierno considera que no es prudente proceder a su retiro para remesarlo en condiciones desfavorables.

A fin de evitar estos inconvenientes, sin que por ello deje de cumplirse la obligación pactada con Bolivia, estima el Gobierno que sería ventajoso aceptar el ofrecimiento del contratista de anticipar los tres millones de libras esterlinas en vales de tesorería a dos años de plazo i destinar los fondos en moneda corriente depositados en los bancos, i afectos primitivamente a la construcción del ferrocarril de Arica a La Paz, a la realización de las obras consultadas en el artículo 16 de la ley número 1,992, de 27 de agosto del presente año.»

El señor DEVOTO.—Como lo dice el mensaje, hai disponible en Europa una parte del empréstito anterior, que, con la cantidad depositada en el Banco de Chile, forman la suma de setecientas i tantas mil libras.

Como se han ejecutado trabajos por valor de cien mil libras mas o ménos, resulta que hai un valor disponible ascendente a ochocientas mil libras.

Siendo esto así, yo me pregunto: ¿con qué objeto se pide autorización para un empréstito de tres millones de libras, cuando sería suficiente la cantidad de dos millones doscientas mil?

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Es efectivo que existen seiscientas mil libras; pero no están en este momento disponibles, sino que están prestadas en oro al Banco de Chile.

El señor BALMACEDA.—¡Acabá-

rativas!

El señor FIGUEROA (Ministro de

Industria i Obras Públicas).—El Banco ofreció, es verdad, su devolución. Pero, el Gobierno, necesitando ponerse a cubierto de cualquier evento, i deseando estar siempre en situación de hacer frente a los compromisos que va a contraer, ha creído conveniente pedir autorización por la suma total que importa la obra, o sea hasta tres millones de libras.

Conviene observar que esta suma no se fija de un modo imperativo i terminante, sino meramente facultativo: es decir, el Presidente de la República que da autorizado para tomar en préstamo hasta tres millones de libras, pero no está obligado a tomar toda esa suma.

Se fija solamente el máximo de la autorización.

Es efectivo, por lo demás, que en tesorería de Chile en Lóndres existen depositadas cien mil libras del empréstito anterior destinado al ferrocarril de Arica a La Paz, como es efectivo que el Sindicato de Obras Públicas ha ejecutado trabajos que, junto con los que se han hecho por administración, representan un valor de poco mas de cien mil libras esterlinas.

El señor DEVOTO.—El señor Ministro confirma en todas sus partes lo dicho por mí. Solamente hace notar que las seiscientas mil libras no están disponibles, por estar prestadas al Banco de Chile.

Yo entendía que estaban disponibles i en este concepto hablaba. Pero, aunque esté comprometida esta suma, supongo que en todo caso podrá retirarse en un plazo mas o ménos corto.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Por esc se reserva al Gobierno la facultad de hacer uso de la autorización por menor cantidad; por eso se pide autorización hasta por tres millones de libras.

El señor DEVOTO.—Siempre queda subsistente la observación que yo hacia respecto del compromiso enorme que vamos a echarnos encima, además de los que ya tenemos contraídos; de tal manera que vamos a encontrarnos con obligaciones a corto plazo que suman seis mil.

llones de libras esterlinas, i podria llegar un momento en que nos fuera difícil satisfacer estas obligaciones.

El señor BESA.—Pero, hai obligacion imprescindible de hacer el ferrocarril.

El señor DEVOTO.—Yo no lo niego, ni me opongo a que el ferrocarril se construya.

Solo hago estas observaciones para que el Senado tome en cuenta la forma en que se quiere llevar a cabo esta obra.

El señor BALMACEDA.—Se hacen ferrocarriles con plata que se pide para el Banco de Chile. Ese es el sistema.

El señor SOTOMAYOR (Ministro del Interior).—Mas bien por servir a los intereses del mercado en jeneral se entregaron al Banco de Chile esas seiscientas mil libras, cuya primera cuota de devolucion debió hacerse para la primera mala de noviembre. El Banco avisó, en efecto, que estaba dispuesto a entregar las letras correspondientes; pero el Gobierno comunicó que podia renovar el contrato por otro período.

No es, pues, el Banco de Chile el que ha solicitado o exigido este depósito.

En cuanto a la forma de la autorizacion en el proyecto en debate, ella obedece a la necesidad de no producir perturbaciones o contracciones en el mercado por el momento. Pero en pocos meses mas se cree que habrá desaparecido este temor.

La existencia actual de fondos para este ferrocarril, es la siguiente: seiscientas mil libras que se hallan depositadas en el Banco de Chile, cien mil i tantas depositadas en la tesorería de Chile en Londres, destinadas a pagar encargos de materiales, i cien mil libras, mas o ménos, como valor de los trabajos ejecutados.

De manera que hai con cargo a esta obra una suma superior a ochocientas mil libras.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—He oido repetir durante el curso de este debate una serie de observaciones que reflejan dudas que yo tambien he tenido por mi parte.

He oido observaciones de carácter di-

plomático, hechas por el honorable Senador por Santiago, señor Walker Martínez; las he oido de carácter financiero, hechas por el honorable Senador por Maule, señor Fernández Concha; las he oido de carácter previo, así diré, a todos estos negocios, con desconocimiento o prescindencia de que nos hallamos delante de un hecho consumado, de una situacion creada, ya inalterable, hechas con erudicion i notable acopio de datos por el honorable Senador por Tarapacá; i finalmente, el aspecto administrativo de este asunto ha sido tratado por el honorable Senador por Bio-Bio.

Aunque me parece fuera de lugar remontarme a los orígenes de este negocio, que yo he encontrado mui avanzado, conviene recordar que el Gobierno del Excentísimo señor Riesco pidió propuestas para la ejecucion de este ferrocarril, en cumplimiento de un tratado que, como lo ha dicho el señor Senador por Tarapacá, establece el punto de partida i el de término, pero no un rumbo determinado para esta línea, que no es nacional sino internacional, i que nos interesa a nosotros tanto o mas de lo que pueda interesarle a la República Argentina llevar sus ferrocarriles a Bolivia, para atraerse el comercio de esta nacion.

En el pedido de propuestas que hizo el Gobierno del señor Riesco no se fijó tampoco el rumbo.

El decreto de 14 de agosto de 1905, que fijó las bases de la licitacion, dice a este respecto testualmente:

«Los proponentes *podrán adoptar* el trazado propuesto por el ingeniero señor Josiah Harding *u otro cualquiera* que, presentado por ellos, sea aceptado por el Supremo Gobierno.»

Como se ve, el Gobierno no dió un pié forzado a los proponentes: los dejó, por el contrario, en completa libertad para buscar el rumbo mas conveniente a sus intereses.

En seguida nombró una comision compuesta de servidores respetables del pais, que tuvieron que afrontar las dificultades de todo orden inherentes a un asunto de esta naturaleza, i que en varias sesio-

nes estudiaron los preliminares de que ahora se habla como cosa no suficientemente considerada.

Componian esa comision los señores don Manuel E. Ballesteros, don Ventura Blanco, don Jorje Lyon, don Pedro Montt, don Francisco Rivas Vicuña, don Vicente Reyes, don Rafael Sotomayor, don Carlos Köning, Director de Obras Públicas, i el sub-Secretario de Relaciones Exteriores.

Estos caballeros se dieron un trabajo impropio para estudiar las condiciones ofrecidas i exigidas por los siete proponentes que se presentaron.

Todos éstos, con escepcion del señor Ossa, presentaron propuestas por los dos rumbos que ha indicado el señor Senador por Tarapacá, a saber: el de Arica por Tacna, que implicaba la compra del ferrocarril existente, de propiedad de una compañía inglesa, continuando en seguida por un trazado del señor Guillemard, pasando paralelo al rio Maure, llegando a Corocoro i siguiendo por Viacha hasta el Alto de La Paz; i el de Lluta, que va a Corocoro por el trazado indicado ántes por el señor Handley, i continúa por Viacha hasta el punto de término en el Alto de La Paz.

La Comision, habiendo agotado el estudio de la materia, fijó la via de Lluta como la mas conveniente.

El señor **BAMACEDA**.—Trazándola en la luna; en el aire.

El señor **FIGUEROA** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Está contemplada por los siete proponentes.

Esta ruta, que se estimó preferible, es la mas corta, teniendo solo cuatrocientos sesenta i siete kilómetros de lonjitud.

Se ha objetado una serie de inconvenientes técnicos que parecerian hacer impracticable esta línea. Tengo a mano las actas de las sesiones celebradas por la Comision, donde se desvanecen las objeciones de esta clase, i a ellas me referiré sin entrar en detalles que serian inútiles en este debate.

Se comprobó por el señor Köning i la Sub-comision, que la lonjitud de cremallera es veintidos kilómetros menor por

esta via que la por la de Tacna; que tiene solo setecientos treinta i tres metros de viaductos, contra cuatro mil cuatrocientos cuarenta i uno que tiene la de Tacna; i que en cuanto a túneles, tiene cuatro mil trescientos noventa i tres metros, contra cinco mil trescientos tres.

Tengo a mano una esposicion elevada al Ministerio de Relaciones Exteriores por el señor Hüttman sobre las razones que indujeron al Deutsche Bank para elejir la via del valle de Lluta, como tambien un informe del señor Harding, espedido a propósito de la solicitud de algunos residentes de Tacna para que el ferrocarril pasase por esta ciudad. Hé aquí algunos párrafos de la nota del señor Harding:

«Las distancias, costo, etc., que indica la solicitud, se han tomado del proyecto del señor Handley i se refieren al ferrocarril desde Tacna a La Paz, i por consiguiente, para hacer una comparacion hai que agregar la distancia de sesenta i tres kilómetros que separa a Tacna de Arica, como igualmente el precio que habria que pagar a la Compañía dueña del ferrocarril actual.

La superioridad mas notable en el proyecto via Lluta, es el evitar el Portezuelo de Las Huailillas con su correspondiente contragradiante que aumentaria enormemente el costo de transporte de carga en ambas direcciones. El costo del ferrocarril via Lluta está presupuestado en dos millones trescientas cincuenta i cuatro mil trescientas noventa i cinco libras esterlinas, i via Tacna en iguales condiciones i suponiendo el valor del ferrocarril actual en ochenta mil libras esterlinas, en dos millones setecientos ochenta i cuatro mil setecientos cuarenta i cinco libras esterlinas: diferencia a favor de Lluta, cuatrocientas treinta mil trescientas cincuenta libras esterlinas.

Ahora, si el ferrocarril de Arica a Tacna cuesta doscientas mil libras esterlinas, esta diferencia se aumentaria a quinientas cincuenta mil trescientas cincuenta libras esterlinas.

Respecto al valor de los productos del valle de Tacna, estimo que no se podrán

mandar cien quintales mensuales; pues con un pequeño aumento en la poblacion de la ciudad, el valle no dará abasto a sus habitantes.

La superficie del terreno regado del valle de Tacna i sus afluentes no pasa de siete mil hectáreas, mientras el valle de Lluta tiene mas de cincuenta mil hectáreas regadas.»

Podria continuar, señor Presidente, con una serie de detalles que influyeron en el ánimo de la Comision para preferir la via de Lluta, como la mejor, para llevar el ferrocarril entre los dos puntos estremos de Arica i el Alto de La Paz. Me abstengo de hacerlo por no tomar mas tiempo al Senado con este punto, bastándome con aludir a ellos.

El honorable Senador por Bio-Bio ha hecho observaciones de carácter administrativo, para manifestar la conveniencia de practicar un estudio definitivo, que permita determinar el costo de la obra.

Tanto los proponentes alemanes como el señor Harding i el Sindicato de Obras Públicas, han practicado una serie de estudios de las poligonales para poder apreciar este punto.

El estudio previo de que habla el señor Senador costaria mucho dinero. Ocuparia a mas de treinta ingenieros, durante un tiempo considerable; equivaldria, como muy bien lo decia el honorable señor Besa, a aplazar indefinidamente el cumplimiento de un pacto internacional, en un punto que Bolivia considera como la compensacion principal de la cesion que nos hizo para asegurar la continuidad de nuestro territorio.

Ha agregado el señor Senador por Bio Bio que no se ha tomado en cuenta el material de este ferrocarril.

Este i otros detalles son accesorios del ferrocarril. Segun el Tratado, la seccion boliviana se traspasará a Bolivia despues del plazo de quince años, contados desde la terminacion. El Gobierno de Chile, en el costo de esa seccion i de sus accesorios, como tambien en las garantías a los ferrocarriles interiores de Bolivia, no tiene por junto una responsabilidad mayor de un millon setecientas mil libras

esterlinas. Esta ha sido la cantidad máxima fijada para la compensacion que Chile da a Bolivia, segun el Tratado.

Ademas de los estudios practicados, ademas de los informes de la Comision, tenemos las diferentes propuestas, que establecen una especie de control para formarse idea sobre el costo de construccion.

Por ejemplo, se ha dicho que es excesivo el precio de tres millones de libras pedido ahora por el Deutsche Bank.

Sin embargo, su actual propuesta sólo excede en veinticinco por ciento a su propuesta primitiva: esta es una proporcion menor que el alza que han experimentado los precios de los materiales en el mercado mundial, i menor tambien que el encarecimiento de los jornales entre las fechas de ambas propuestas.

Ademas, hai que tener muy en cuenta que la garantía mejor que tiene el Gobierno de Chile, para llevar a efecto este contrato, es la responsabilidad de la casa proponente. El contrato es por trabajo vendido, es a precio alzado. Las eventualidades de un fracaso no afectarían al Gobierno de Chile sino despues de fracasar el Deutsche Bank, eventualidad por demas remota, atendida la potencia de esa firma en el mercado financiero europeo.

Se ha dicho por el honorable Senador por Maule, señor Fernández Concha, que convendria destinar al pago de estas obras los fondos que están depositados en Europa.

Aparte de que esto implicaría una derogacion de leyes vijentes, importaría ligar un negocio liso i llano, relativo al cumplimiento de una obligacion internacional, con la cuestion interna mas grave talvez, con la cuestion económica, i todavía tratandose de fondos de que no tiene el Gobierno libertad para disponer en el momento. En el evento de que hubiera necesidad de disponer de esos fondos, creo que todos preferirían que vinieran a incrementar los negocios del país ántes que destinarlos a los gastos del ferrocarril de Arica a La Paz.

El honorable Senador por Santiago,

señor Walker Martínez, observó que en este negocio marchábamos teniendo un importante factor indefinido, a saber, la responsabilidad del Gobierno de Bolivia por las trescientas noventa i nueve mil libras de diferencia que hai en el precio de la seccion boliviana conforme a la propuesta del Deutsche Bank i el que ántes se pactó con el Sindicato de Obras Públicas.

Es efectivo, como dije en otra ocasion, que nuestra Cancillería trataba desde tiempo atras de arreglar este punto. Pero tambien lo es, debo reconocer,—i con mucho gusto lo hago,—que mediante la oportuna observacion del señor Senador por Santiago, se ha obtenido el arreglo inmediato i previo de este asunto.

El señor Ministro de Bolivia en Chile ha dirigido al Ministerio de Relaciones Exteriores la siguiente nota:

«Señor Ministro:

Con referencia a las conferencias que he tenido con V. E. acerca de la construccion del ferrocarril de Arica a La Paz, de acuerdo con instrucciones de mi Gobierno, me es grato asegurar a V. E. que él no tendrá inconveniente para reconocer el aumento del valor que correspondiera a la seccion boliviana, segun el contrato celebrado con el Deutsche Bank, de conformidad con el artículo 3.º del Tratado de Paz de 20 de octubre de 1904; de tal manera que la responsabilidad del Gobierno de Chile no podrá exceder, en ningun caso, de la suma de un millon setecientas mil libras esterlinas (1.700,000 libras esterlinas), destinadas, segun dicho artículo 3.º, a la construccion de la seccion boliviana del ferrocarril referido i a garantizar el trabajo de algunos interiores de Bolivia.

Me es honroso reiterar a V. E. con este motivo, las seguridades de mi mas alta i distinguida consideracion.—(Firmado).—*Sabino Pinilla.*»

En consecuencia, yo me felicito de la observacion hecha por el honorable señor Walker Martínez, que ha podido apresurar la conclusion de un arreglo tan con-

veniente, apartando desde luego i para siempre, una cuestion que, dejada para despues, acaso no habria sido tan fácil de solucionar.

Se ha dicho ya por mi honorable colega, el señor Ministro de Relaciones Exteriores, con motivo de las observaciones hechas sobre la conveniencia de adoptar un cambio de ruta, que el Gobierno de Bolivia se niega a apartarse en este punto de la letra de lo convenido entre las Altas Partes contratantes. Por consiguiente, no seria posible, por el solo arbitrio de uno de los contratantes, ejecutar la obligacion en otra forma que la convenida. Nos hallamos en presencia de un contrato bilateral, de un contrato conmutativo, porque la obligacion nuestra es correlativa de otras obligaciones contraidas a favor de Chile, i sabido es que los contratos de esta clase llevan envuelta la condicion resolutoria de no cumplirse por una de las partes lo pactado.

Con respecto a una de las observaciones del señor Senador por Tarapacá, relativa a la forma de pago de las obligaciones pecuniarias, existe un protocolo que arregla el abono de las garantías, que Chile tomó sobre sí por el saldo que quedase entre el costo de la seccion boliviana i la suma de un millon setecientas mil libras esterlinas.

El artículo 4.º de esta Convencion dice como sigue:

«Sobre la base del cumplimiento de las presentes disposiciones, el Gobierno de Chile se compromete a pagar al Gobierno de Bolivia o a su representante diplomático en Santiago, en vez de la garantia ferroviaria establecida en el artículo 3.º del Tratado de 20 de octubre de 1904, las siguientes anualidades: 1.º veintidos mil quinientas libras esterlinas, pagaderas el 1.º de abril de cada año, despues de terminada i entregada al tráfico la línea de Oruro a Viacha; 2.º otras veintidos mil quinientas libras esterlinas pagaderas el 1.º de setiembre de cada año, despues que se hallen entregados al tráfico doscientos cincuenta kilómetros mas en los ferrocarriles ya referidos, en conexión



con el ferrocarril de Oruro a La Paz; i 3.º, por último, diez mil libras esterlinas mas anuales, una vez terminado el ramal que debe conectar la línea de Oruro-Viacha con el ferrocarril de Arica a La Paz, en las vecindades del rio Desaguadero, entendiéndose que es facultad del Gobierno de Bolivia el determinar la oportunidad de la construccion de dicho ramal.»

Esto importa por total un desembolso máximo de sesenta i cinco mil libras esterlinas por año, dentro del remanente que quede despues de pagar el costo de la seccion boliviana del ferrocarril de Arica al Alto de la Paz; no pudiendo pasar el desembolso total por uno i otro concepto, de un millon setecientas mil libras esterlinas.

Pero, analizando con frialdad todas las observaciones que he oido al señor Senador por Tarapacá, veo que en el fondo, en el punto necesario de partida, del cual no debemos apartarnos por un momento, estoy con Su Señoría en perfecto acuerdo. En efecto, el señor Senador ha dicho, en su discurso pronunciado en la penúltima sesion, las siguientes palabras que cito testualmente: «Nosotros tenemos la obligacion de construir el ferrocarril de Arica al Alto de la Paz»... «Estamos obligados por el Tratado,—agregó poco mas adelante,—a la construccion de este ferrocarril: es una obligacion sagrada que con trajimos».

Despues de una declaracion semejante, no trepido en decir que estoy en perfecto acuerdo con el señor Senador por Tarapacá.

El señor BALMACEDA.—En cuanto a que debe construirse el ferrocarril, sí, pero no en cuanto a que sea por la via de Lluta.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Respecto de este punto, ya me he referido a las causales de preferencia aducidas por la Comision informante que asesoró al Gobierno. Fuera de las razones de pura conveniencia o economía, no debe perderse de vista que no es éste un ferrocarril interior, sino uno internacional, que no

lo construimos por nuestra sola voluntad, sino en ejecucion de un Tratado, el cual, como todo contrato, obliga no solo a lo que está literalmente espresado, sino tambien a todas aquellas cosas que por naturaleza pertenecen al acto prometido, i cuyo cumplimiento debe hacerse de la manera o por los medios que mejor convengan a la naturaleza de la obligacion. En analogía o en igualdad de otras circunstancias, lo natural es elejir la via mas corta.

El señor BALMACEDA.—¡Aunque sea mala; aunque haya que pasar en globo!

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Es practicable, a juicio de los entendidos, como se manifiesta en los antecedentes reunidos.

Creo, señor Presidente, que todos estamos de acuerdo en que debe darse cumplimiento inmediato al Tratado, a cuyo fin se dirige esta autorizacion, como el mejor medio de alejar del Gobierno de Bolivia toda sospecha que pudiera tener de que no se cumpliria sin subordinarlo a estudios o condiciones que no se sabe cuál seria su término; i finalizando así de una vez por todas una de nuestras grandes cuestiones diplomáticas.

A esto debe impulsarnos tambien la conveniencia de facilitar nuestro propio comercio i de impulsar por todos los medios posibles las relaciones comerciales con Bolivia, en lo cual tanta solicitud se gasta por el Perú.

En concepto del que habla, aun cuando no tuviésemos obligacion, deberiamos hacer una obra de esta clase por razones de propia conveniencia, para atraer la produccion boliviana a buscar salida por nuestros puertos, i para llevar la nuestra al mercado de aquella República.

Al mismo tiempo, no se ocultará la conveniencia de llevar a Tacna las manifestaciones de nuestra actividad, siendo natural aportar allí no solo la autoridad, sino tambien los factores del fomento i el progreso, los brazos i el capital.

Con lo dicho, dejo la palabra, rogando al Honorable Senado que si es posible vote ahora mismo este asunto en jeneral.

El señor ESCOBAR (Presidente).—

Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votacion.

El señor SECRETARIO.—El honorable Senador por Bio-Bio ha propuesto un contra-proyecto que dice así:

«Autorízase al Presidente de la República para continuar, por administracion, los trabajos del ferrocarril de Arica a La Paz, i para que ordene la ejecucion de los estudios necesarios en el menor tiempo posible.»

El señor ESCOBAR (Presidente).—Se va a votar si se aprueba en jeneral el proyecto del Ejecutivo modificado por la Comision.

El señor DEVOTO.—¿No se votan preferentemente las indicaciones posteriores?

El señor ESCOBAR (Presidente).—En la discusion particular se consultará a la Sala sobre la indicacion de Su Señoría. Por el momento no es oportuno votar modificaciones.

*Puesto en votacion el proyecto resulto aprobado en jeneral por diecisiete votos contra uno, habiéndose abstenido de votar el señor Balmaceda.*

*Durante la votacion:*

El señor SUBERCASEAUX.—Aunque creo desventajoso el Tratado, i no ménos desventajoso los medios arbitrados para llevarlo a cabo, voto que sí, como sometimiento necesario a un Tratado internacional en vigor, de plazos angustiados.

El señor BALMACEDA.—Me encuentro en situacion de no poder votar; porque si se concede esta autorizacion al Gobierno, por lo mismo quedaria facultado para hacer todo lo que he estado combatiendo. Creo que ántes de proseguirse en los trabajos, el ferrocarril debe ser estudiado: esto es lo lójico, i lo que corresponde al interes de Chile, armónico con el interes boliviano. Iríamos a embarcarnos en la responsabilidad de crecidísimas sumas, para llegar al resultado de que todos estos esfuerzos quedasen infructuosos.

Pero, por supuesto, no votaria en contra, en cuanto a la necesidad de dar fiel cumplimiento al Tratado. Si no fuera posible llevar el ferrocarril por otra via, tendríamos, por esta razon, que resignarnos, pero esto es lo que no está demostrado.

Me abstengo, por lo tanto, de votar.

El señor DEVOTO.—Como no me he opuesto a que se haga el ferrocarril, voto que sí, manteniendo la indicacion que he tenido el honor de presentar a fin de que sea votada en la discusion particular.

El señor WALKER MARTINEZ.—Sí; dejando mi derecho a salvo para proponer las indicaciones que crea convenientes en la discusion particular.

El señor ESCOBAR (Presidente).—Queda aprobado el proyecto en jeneral. Se suspende la sesion.  
*Se suspendió la sesion.*

## SEGUNDA HORA

### Presupuesto de Marina

El señor ESCOBAR (Presidente).—Continúa la sesion.

En discusion la partida 2.<sup>a</sup> del presupuesto de Marina.

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

Cerrado el debate,

Si no hai inconveniente, se dará por aprobada la partida con las indicaciones de la comision.

El señor SECRETARIO.—Partida 3.<sup>a</sup>, «Personal de la Armada».

El señor Ministro ha propuesto las siguientes indicaciones:

Modificar en la forma siguiente la glosa de los ítem 228 i 229, suprimiendo las cantidades:

Item 228. Un mayordomo segundo (portero). P. de la A.»

«Item 229. Un mozo (portero). P. de la A.»

Agregar despues del rubro «Gastos fijos», lo siguiente:

«Se pagarán conforme a la lei número 1,820, de 8 de febrero de 1906, durante el presente año.»

Agregar en el ítem 196, despues de la palabra «grumete», lo siguiente: «i demas dependencias de la Armada».

Suprimir, en el ítem 200, los seis cirujanos contratados en libras esterlinas, disminuyendo el ítem en diecinueve mil ciento veinte pesos oro.

Despues del ítem 208, agregar un ítem nuevo que diga:

«Item ... Para pago de sueldo del mecánico artillero contratado, señor J. H. Berkley, para 1908, a razon de doscientas diez libras esterlinas anuales i veinte libras esterlinas que se le adeudan de 1907, doscientas treinta libras esterlinas, o sean tres mil sesenta i cinco pesos noventa centavos oro.»

El señor ESCOBAR (Presidente).— En discusion.

Si no se hace uso de la palabra daremos por aprobada la partida con las indicaciones de la Comision i del señor Ministro.

Aprobada.

El señor SECRETARIO.—Partida 4.<sup>a</sup>, «Instruccion Naval», con las indicaciones de la Comision.

El señor Ministro propone:

Modificar la glosa del ítem 253, en la siguiente forma:

Item ... Un contramaestre i profesor de ma-  
rinería..... \$ 2,400

Modificar la glosa del ítem 270, en la siguiente forma:

Item ... Para pago de servi-  
dumbre, mozos.. \$ 12,960

Modificar la glosa del ítem 319 en la siguiente forma:

Item ... Para alimentacion de ciento cincuenta cadetes efectivos, en todo el año, a razon de seiscientos pesos anuales cada uno. .... \$ 90,000

Modificar la glosa del ítem 320, en la siguiente forma:

Item ... Para alimentacion de cinco cadetes supernumerarios, que no gozan de pension, a razon de seiscientos pesos anuales cada uno..... .. \$ 3,000

Trasladar el ítem 322 al presupuesto en oro.

Despues del ítem 322, agregar uno nuevo que diga:

Item ... Para pagar las cuentas pendientes por gastos de alimentacion, pension i otros, de los cadetes, durante el segundo semestre de 1907..... .. \$ 70,000

Modificar la glosa del ítem 371 en la siguiente forma:

Item ... Para pago de servidumbre, mozos. \$ 7,580

Modificar el ítem 407, dejándolo en dos como en la Escuela Naval, separando la alimentacion de la pension, como sigue:

Item ... Para alimentacion de ciento veinticinco cadetes, en todo el año, a razon de seiscientos pesos anuales cada uno..... .. \$ 75,000

" ... Pension para ciento veinticinco cadetes en todo el año, a razon de seiscientos pesos anuales cada uno. .... 75,000

Agregar despues del ítem 407, uno nuevo que diga:

Item ... Para pagar las cuentas pendientes por gastos de alimentacion, pension i otros, de los cadetes, durante el segundo semestre de 1907..... \$ 30,000

Trasladar al presupuesto en oro el ítem 435, modificando su redaccion como sigue:

Item ... Gratificacion de diecisiete cadetes que se calcula saldrán a la Armada, para que puedan proporcionarse sus libros i útiles, a razon de seiscientos pesos cada uno.. \$ 10,200

El señor ESCOBAR (Presidente).— En discusion.

Si no se hace uso de la palabra daré por aprobada la partida con las indicaciones formuladas por la Comision i por el señor Ministro.

Aprobada.

El señor SECRETARIO.—Partida 5.<sup>a</sup>, «Arsenales».

La Comision propone agregar ántes del ítem 587, otro ítem nuevo que diria:

Item ... Para adquisicion e instalacion de una caldera a vapor destinada a los talleres de la seccion Armas de Guerra, oro ..... \$ 20,000

El señor Ministro propone las siguientes indicaciones:

Modificar la glosa de los ítem 449, 536 i 537 en la forma siguiente, suprimiendo las cantidades:

Item 449 Un mayordomo segundo (portero). P. de la A.

Item 436 Un mayordomo segundo (portero). P. de la A.

Item 537 Un mozo (portero). P. de la A.

Agregar despues del ítem 460, uno nuevo que diga:

Item ... Dos mozos (ascensoreros). P. de la A.

Suprimir el ítem 469.

Aumentar a 150,000 pesos el ítem 587.

El señor ESCOBAR (Presidente).— Si no se hace observacion, se dará por aprobada la partida con las indicaciones de la Comision i del señor Ministro.

Aprobada.

El señor SECRETARIO.—Partida 6.<sup>a</sup>, «Apostaderos Navales», con las indicaciones de la Comision.

El señor Ministro propone:

Suprimir ántes del ítem 588 todos los ítem nuevos propuestos por la Comision, referentes al Apostadero de Valparaiso.

Agregar despues del ítem 603, uno nuevo que diga:

Item ... Un tenedor de libros ..... \$ 2,400

Agregar despues del ítem 636:

Item ... Un ayudante del maestro mayor del dique seco . . . . \$ 3,120

" ... Seis apuntaladores, con setecientos ochenta pesos cada uno..... 4,680

" ... Cinco marineros primeros, con seiscientos pesos cada uno..... 3,000

" ... Cinco marineros segundos, con cuatrocientos ochenta pesos cada uno... 2,400

" .. Dos mecánicos segundos, con mil doscientos cuarenta i ocho pesos cada uno ..... 2,496

Item ... Cuatro carboneros, con seiscientos veinticuatro pesos cada uno..... 2,496

Pasar el ítem 757 al presupuesto en oro.

El señor ESCOBAR (Presidente).—Aprobada la partida, si no se hace observacion, conjuntamente con las indicaciones de la Comision no objetadas por el señor Ministro i con las indicaciones de éste.

El señor SECRETARIO.—Partida 7.ª, «Gobernaciones Marítimas», con las indicaciones de la Comision.

El señor Ministro ha hecho indicacion: Para dejar la glosa del ítem 781 tal como se encuentra en el proyecto del Gobierno, aumentando el ítem a 50,000 pesos papel, en vez de 100,000 pesos oro, aprobado por la Comision Mista.

Modificar la glosa del primero de los ítem nuevos de la Comision, despues del ítem 783, agregando las palabras «vapor» despues de la palabra «lanchas»; i el monto del ítem disminuirlo a 106,610 pesos oro, en vez de 160,000 pesos que aprobó la Comision Mista.

El señor VILLEGAS.—Me permito rogar al Senado que se sirva consultar un ítem de mil quinientos pesos para un escribiente de la Gobernacion Marítima de Taltal. Esta oficina tiene mucho movimiento.

El señor WALKER MARTINEZ.—¿Tienen escribiente las demas gobernaciones marítimas?

El señor PRATS BELLO (Ministro de la Guerra).—Algunas lo tienen, i otras nó; depende del trabajo que tengan.

El señor ESCOBAR (Presidente).—Aprobada la partida con las indicaciones de la Comision i del señor Ministro.

Si no se exige votacion, se dará por aprobada la indicacion del honorable Senador de Coquimbo.

Aprobada.

El señor SECRETARIO.—Partida 8.ª, «Faros i valizas».

El señor Ministro propone:

Despues del ítem 798, disminuir el

ítem de la Comision a cuatro mil pesos oro, en lugar de seis mil pesos.

Elevar a cuarenta mil pesos el ítem 800.

El señor ESCOBAR (Presidente).—Aprobada la partida con las indicaciones de la Comision i con las del señor Ministro.

El señor SECRETARIO.—Partida 9.ª, «Adquisicion i reparaciones de buques, compra de artículos navales, combustible, etc.», con las indicaciones de la Comision.

El señor Ministro propone:

Aumentar a un millon quinientos mil pesos el ítem 816.

El ítem 817 aumentarlo a un millon de pesos.

Aumentar el ítem 822 a un millon cincuenta mil pesos.

Modificar el ítem 824 en la forma siguiente:

Item ... Para continuar las reparaciones del acorazado *Capitan Prat*, pudiendo destinarse el saldo de la lei número 1,880, de 3 de agosto de 1906, a las reparaciones de los demas buques de la Armada, pesos oro.. ..... \$ 1.312,438 73

El señor WALKER MARTINEZ.—Esta partida, señor Presidente, se glosa así: «Adquisicion i reparaciones de buques, compra de artículos navales, combustible, etc.»

Sin embargo, despues de iniciar la glosa con la palabra «adquisicion», la idea misma de adquirir buques, no se encuentra en ningun ítem de la partida.

Sin duda que esta partida es mui justificada; hai siempre en todos los presupuestos de los paises que tienen una marina, una partida destinada a la adquisicion de material naval. Por eso

no me esplico que el Gobierno haya puesto en la glosa de esta partida la palabra adquisicion, i que no vuelva a ocuparse en ella de la idea misma, a pesar de la imprescindible necesidad de renovar nuestro material naval. Nuestros buques, sin escepcion alguna, son de modelos anticuados; han sido comprados en épocas de apremio, a lance, por decirlo así, con escepcion del *O'Higgins*.

Parece que no nos diéramos cuenta de que nuestra seguridad, i hasta nuestra dignidad de nacion, exigen que tengamos cierto poder naval, aun cuando sea relativo, esto es, si no comparable con el de las naciones poderosas, al ménos con las del continente a que pertenecemos. Por esto no he querido dejar pasar la discusion de esta partida sin preguntar al señor Ministro algo sobre el particular.

Las memorias del Ministerio de Marina han dado cuenta de que el Gobierno estaba vivamente preocupado de la renovacion de nuestro material naval. El Ministro anterior al actual, anunció que el Gobierno tenia acordado un plan para invertir paulatinamente cinco millones de libras esterlinas con tal objeto: ¿en qué han quedado esos buenos propósitos?

Nuestro Gobierno i nuestras autoridades técnicas han reconocido que nuestro material naval es deficiente; han reconocido que es preciso adoptar un plan fijo para renovarlo; i, segun dijo aquí el señor Ministro de Marina en el debate que tuvimos el año pasado sobre esta misma cuestion, S. E. el Presidente de la República estima que deberíamos tener siempre en construccion un blindado, a fin de que nuestra marina de guerra esté montada a la moderna.

Sin embargo, no se ha cumplido ninguna de las promesas que se hicieron en aquella época. Así, por ejemplo, se nos anunció que mui pronto iba a enviar el Gobierno al Congreso un proyecto de renovacion de nuestra marina de guerra, i nada se hizo. Recuerdo que al iniciarse el último período ordinario de sesiones pregunté al señor Ministro de Marina del Gabinete del señor Vergara, aquí presente, sobre qué habia del plan de

renovacion de nuestra Escuadra, i el señor Ministro contestó que mui luego vendria el proyecto respectivo. Pero cayó ese Ministerio, ha venido otro, i nada se ha resuelto todavía. Por esto he querido hacer estas observaciones ahora, ya que se trata de una partida cuyo rubro habla de adquisicion de buques.

Aunque mi voz estuviera aislada en este recinto, habria de alzarla para hacer estas recomendaciones al Gobierno; pero me parece que no habrá nadie que no piense que tenemos la imprescindible necesidad de renovar nuestro material naval.

Nuestro buque mas poderoso, el «*O'Higgins*», no es otra cosa que un crucero acorazado. Por lo que hace al «*Prat*», aun cuando se diga lo contrario, creo que vamos a gastar sumas injentes en sus reparaciones, i que no podrá considerarse sino como un guarda costa, atendida la época en que fué construido; diecisiete años atras, segun me observa uno de mis honorables colegas.

En aquella época fué uno de los blindados de mas fuerza que habia en el Pacífico, i hacia que nuestra marina fuera la mas poderosa de Sud América. Pero ahora ¿qué fuerza marítima representa un crucero de ocho mil toneladas como el «*O'Higgins*»?

Tuvimos dos espléndidas naves de guerra, de aquellas que tienen todo el poder de los acorazados de línea, i el andar rápido de los cruceros, i nos vimos obligados a venderlos para cumplir con un pacto de equivalencia de armamentos, quedando, por cierto, la nacion vecina con un poder naval superior en un cincuenta por ciento al nuestro; porque así son todas las equivalencias que pactamos con los vecinos.

I ahora ¿no piensa el Gobierno que debemos preocuparnos de mejorar nuestro material naval? ¿Le parece que con uno o dos buques que tenemos para presentar en línea de combate, puede dormir tranquilo el país, sobre todo teniendo, como tenemos, nuestra caja en una isla, porque estamos separados de ella por un desierto? No hacer gastos en la ad-

quisición de buques sería una economía mal entendida.

En el debate habido el año pasado sobre este mismo asunto cité las palabras de Mr. Hay, gran estadista norteamericano, diplomático de vista muy larga, i que, a propósito de los armamentos i buques que debía tener Chile, me decía, más o menos, esto: «Creo que Chile debe tener siempre una flota fuerte, con algunos buques tan poderosos como los principales de las naciones europeas, no para imponerles respeto, ni para que pretenda influir en los destinos del mundo, sino para evitarse las reclamaciones diplomáticas. Si ustedes cuentan con un blindado poderoso, no se verán molestados, por parte de las naciones europeas, con exigencias o reclamaciones que carezcan de fundamento» Esto ocurría en los precisos momentos en que los huelguistas de Valparaíso destruían por un incendio el edificio de la Compañía de Vapores, con lo cual se prevenía una posible reclamación.

I me agregaba todavía el diplomático a que me refiero: «Cuando un país es débil, se manda un buquecito de tres o cuatro mil toneladas para reforzar las reclamaciones, como los que envió Alemania a Venezuela; pero cuando hai una escuadra respetable, cuanto hai uno o dos acorazados capaces de batirse con éxito con las escuadrillas volantes que mantienen las armadas europeas, entónces hai necesidad de reforzar la reclamación con el envío de una escuadra poderosa, i esto encarece la reclamación, así es que los Gobiernos se guardan muy bien de no entablarlas por hacerse pagar unos cuantos pesos que haya perdido uno de sus ciudadanos por una huelga u otro evento semejante».

Siempre tengo presentes estas reflexiones de aquel ilustre estadista; i me hacen considerar que si vivimos en contacto con el resto del mundo, si tenemos relaciones con las demás naciones, es evidente que debemos estar espuestos a las mismas contingencias de todos los pueblos.

¿No recuerdan mis honorables colegas que cuando se incendió el edificio de la

Compañía de Vapores en Valparaíso, fué Inglaterra la que pidió a Estados Unidos que enviara la escuadra que éste tenía en Montevideo, a fin de que protegiera los intereses de sus nacionales? El caso puede repetirse, i es de elemental previsión precaverlo. Poniéndonos en condiciones de ser respetados, no nos veremos espuestos a tener que soportar reclamaciones por cualquier pretexto, por una huelga, por un desórden cualquiera. ¡Cómo si en Europa no hubiera también huelgas i desórdenes!

Por eso es que tener una escuadra compuesta de buques pequeños o de un blindado de tercer órden, es un mal negocio, aparte de que, por muchas otras consideraciones, los países necesitan colocarse a la altura, en cuanto sea posible con sus medios, del progreso alcanzado en estas materias.

Espero que el señor Ministro se sirva decirnos, pues, cuál es el pensamiento del Gobierno a este respecto, si se han abandonado los planes de renovación de nuestra Escuadra de una manera definitiva, i si tendremos que esperar que pase la actual administración para procurar al mejoramiento de nuestra Marina, viviendo, entre tanto, confiados en la fuerza del *Prat* i del *O'Higgins*.

El señor PRATS BELLO (Ministro de Guerra i Marina).—La conveniencia i la necesidad de mejorar nuestra Marina de guerra, procurando su acertada renovación i dotándola de los elementos necesarios para su buen servicio, es algo ya completamente reconocido por todos los poderes públicos. Sabe la Cámara que para atender a estos propósitos, se ha ideado i se ha aceptado el plan a que se refería el honorable Senador de Santiago.

Se ha creído que con un gasto de quinientas mil libras anuales, durante diez años, habría lo bastante para seguir de cerca los progresos navales europeos. No necesito, pues, insistir en que el Gobierno mantiene sus propósitos a este respecto tales como lo han declarado al Congreso mis antecesores en este puesto, en diversas ocasiones; pero el momento presente no es propicio para llevar adelante aque-

llos propósitos; tenemos el sagrado deber de hacer severas economías en todos los gastos públicos, i esta circunstancia entra, por ahora, la acción del Gobierno: pero apenas se haya salido un poco de esta situación, el Senado puede estar cierto de que el Gobierno dedicará a este asunto toda la atención que su importancia requiere.

Por lo que hace a la redacción de la glosa de la partida en debate, que ha llamado la atención al honorable Senador de Santiago i que le ha servido de punto de partida para sus interesantes observaciones, debo manifestar que la palabra *adquisición* que aparece en el rubro, aun cuando no se refiere a la compra de buques de guerra, se consigna porque en esta partida hai algunos ítem destinados a la compra de remolcadores, por ejemplo, o de otros vapores pequeños.

El señor WALKER MARTINEZ.—Yo no he querido hacer cuestión de palabras; he llamado la atención a lo que ocurre, sin hacer indicación alguna; he creído de mi deber llamar la atención del Senado hacia este punto, que considero de capital importancia.

Creo que todo hombre prudente debe tomar las medidas necesarias para conservar sus intereses, i, por consiguiente, los que de algun modo representamos la administración pública tenemos el deber de llamar la atención del Gobierno hacia la necesidad de defender nuestra costa, en momentos en que estamos llenos de dificultades i que, como cualquier otro país, estamos espuestos a contingencias naturales, que son imposibles de prever. Por eso es que he levantado la voz i me he permitido hacer algunas preguntas al señor Ministro.

El señor VERGARA.—Es efectivo, como se ha dicho, que el ex-Ministro señor Lira, se preocupó de estudiar un plan jeneral de renovación de nuestra Escuadra. Para llevar adelante esta obra, tropezó al principio con serias dificultades provenientes de la desavenencia i de la diversidad de opiniones que existían entre la Superioridad Naval i el Ministe-

rio i entre las ideas jenerales que dominaban en el Congreso.

Hubo de preocuparse naturalmente, ántes de todo, de uniformar las opiniones encontradas; en el mes de setiembre habia obtenido ya completo éxito; en los primeros días de octubre daba comienzo a la redacción de un proyecto de lei por el que se pedía la autorización para adquirir algunos buques. Sabido es también que el señor Ministro de Hacienda, que lo era entonces el señor Subercaseaux, se preocupaba por su parte de obtener los recursos necesarios para pagar estas adquisiciones, i me parece haberle oído hablar de un proyecto referente al impuesto sobre el tabaco, cuyo producido se destinaria esclusivamente a la renovación de nuestro material naval. Por lo demás, repito que pienso como el honorable Senador de Santiago, que es ésta una necesidad premiosa que debemos satisfacer; si en la actualidad no tenemos recursos, creo que podrían hallarse con un poco de buena voluntad, podrían obtenerse por medios extraordinarios, como el impuesto a que ya me he referido o de alguna otra manera.

El señor BALMACEDA.—Yo estimo como el honorable Senador de Santiago, que es de la mayor importancia para el país preocuparse de la renovación de nuestra Escuadra. Puede decirse que vivimos en estado de completo desarme; si se atiende a la importancia de los progresos modernos en esta materia i a la calidad de las naves que otras naciones han adquirido, a la verdad que nosotros hemos quedado rezagados en forma que debe ser dolorosa para el país. Todos nuestros buques son sin importancia, i el de mayor poder, que es el *Prat*, por mas que se haya aseverado que ha quedado perfectamente bien, es un buque perdido, apenas puede considerarse como un guarda costa.

Esta fué también la opinión de un Ministro de Estado, quien, conversando con el que habla, espresó a ese convencimiento.

Por supuesto que la Superioridad Naval ha de decir al Gobierno que el buque



ha quedado bueno, i así va a seguirse gastando injentes sumas todos los años, quedando entre tanto el pais resguardado por un ponton, a cuenta de buena nave.

Cuando se ordenó hacer en Talcahuano las reparaciones del *Prat*, se dijo que los trabajos iban a marchar rápidamente i, según consta de notas cambiadas entre aquella oficina i el Gobierno, las reparaciones se harían en menor tiempo que en Europa, con la ventaja de que se produciría un gran desarrollo i adelanto en nuestros astilleros. Pero lo singular del caso era, como consta de esas mismas notas, que había necesidad de traer del extranjero los materiales, las herramientas, útiles i hasta los operarios, los que podrían continuar después con nosotros formando parte del personal de los astilleros nacionales.

Entre tanto, la verdad es que el buque está en desarme i que las calderas no se le han colocado. Por publicaciones de la prensa he visto que estas calderas aun no han comenzado a construirse en Inglaterra. He oído también decir que se desechó la propuesta de la Casa Forges et Chantiers que importaban solo seiscientos mil francos, obligándose la Casa a colocar las calderas en un tiempo determinado i traer los operarios para este efecto, i que se aceptó, sin embargo, una propuesta inglesa de la Casa Bankhoff Wallcok, que importaba un millón de francos i que significaba una demora de más de dos años. I todavía sin que sepamos cuál es su resultado, porque sin averiguaciones técnicas no podrá saberse si el buque podrá resistir un mayor peso.

Esto por lo que hace a los buques que tenemos. Por otra parte, he oído que el Gobierno se ha preocupado de estudiar algunas propuestas hechas por astilleros alemanes e ingleses sobre venta de naves. He oído también que se ha hecho una propuesta por una casa francesa de un acorazado de doce mil a catorce mil toneladas, que podría caber en el dique de Talcahuano, agregándoseme que esta propuesta ha tenido que presentarse privadamente, porque de hacerlo de otro modo no se tenía seguridad de que fuera tomada

en consideración. I era claro que así había de suceder, porque recuerdo que hace algún tiempo, se pidieron propuestas públicas sobre buques armados de cañones de veinticinco centímetros, i más tarde se enviaron comunicaciones reservadas a los astilleros alemanes e ingleses para la adquisición o construcción de buques sobre la base de cañones de treinta centímetros, dejando así a los otros astilleros en la imposibilidad de conocer esta importante modificación de las bases. Presentadas las propuestas, fueron abiertas por uno de nuestros marinos en el extranjero i abiertas llegaron a la Superioridad Naval de Valparaíso.

Desearía saber, si es posible que el señor Ministro me proporcione el dato, cuáles son los propósitos del Gobierno a este respecto i si piensa adquirir algunas de las naves que se le han ofrecido en venta. Desearía saber también si es efectiva la propuesta del acorazado francés a que me he referido, que, como he dicho, es de tales condiciones que puede entrar al dique, subsanando así la dificultad que constantemente ha opuesto nuestro Almirantazgo a la compra de naves que no sean susceptibles de carenarse en el dique de Talcahuano. No obstante esto, señor Presidente, en la guerra con el Perú teníamos naves que a pesar de no caber en nuestros diques, salvaron a la República.

El señor PRATS BELLO (Ministro de Guerra i Marina).—Autorizado el Gobierno para invertir en las reparaciones del *Prat* doscientos mil pesos, de acuerdo con la opinión de los jefes de la Armada, hizo que estas reparaciones se efectuaran en el dique de Talcahuano. El buque entró al dique el 1.º de mayo del año próximo pasado, i a los seis meses de tiempo se habían hecho ya las reparaciones principales.

Se le han cambiado los forros.

El señor BALMACEDA.—El forro, uno de los forros, porque el buque tenía dos i se le quitó uno.

El señor PRATS BELLO (Ministro de Guerra i Marina).—Se vió que con uno bastaba. Se le han colocado veinte mil

remaches, i cambiado o reparado diversas planchas.

El total de los gastos ascenderá a un millon doscientos cincuenta i cuatro mil pesos, que se descomponen de esta manera: maquinarias, trescientos cincuenta i ocho mil pesos; materiales, quinientos cuarenta i ocho mil pesos; calderos, trescientos setenta mil pesos; jornales, el resto.

Los trabajos han dado resultados mui halagüenos, que honran a los operarios que los han ejecutado.

El señor BALMACEDA.—¿Cuánto dijo Su Señoría que importaban las calderas?

El señor PRATS BELLO (Ministro de Guerra i Marina).—Trescientos setenta mil pesos.

El señor BALMACEDA. — Está equivocado Su Señoría.

El señor PRATS BELLO (Ministro de Guerra i Marina).—Nó, señor, i estoi tanto mas seguro cuanto que están ya pagadas, i sin las huelgas producidas en Europa habrian ya llegado, segun lo convenido. Estarán aquí en junio próximo.

El señor BALMACEDA.—Debo recordar que la propuesta de la Casa Balfour fué de un millon de francos por las calderas puestas en Europa.

El señor PRATS BELLO (Ministro de Guerra i Marina).—Pero habia que gastar en ponerlas en el buque; i sumando uno i otro gasto se llega al total de seiscientos setenta mil pesos oro.

Como decia, hai cálculos mui fundados para creer que el gasto que hubiera demandado el trabajo en Europa habria sido mui superior.

En cuanto a la bondad de los trabajos hechos en el buque, debo decir que, segun los informes del Director de la Armada i de la Comision de inspectores de máquinas, está asegurada al buque la vida en buenas condiciones por un período no menor de quince años.

Ademas de la economía en el gasto obtenida con la ejecucion del trabajo en el pais, se han conseguido otras ventajas como la de preparar un personal competente para otras obras de la misma clase, lá de dotar a la maestránza del dique con

una gran cantidad de máquinas, herramientas i útiles que servirán tambien para otras reparaciones.

No quiero molestar al Senado dando mayores detalles, i para terminar declaro que las reparaciones del *Prat* se han ejecutado de una manera que realmente honra al pais.

*Se dió por aprobada la partida con las indicaciones de la Comision i las del señor Ministro.*

El señor SECRETARIO.—Partida 10, «Pensiones i gratificaciones». Sin modificacion.

*Se dió por aprobada.*

El señor SECRETARIO.—Partida 11, «Gastos variables jenerales», con las modificaciones de la Comision.

El señor Ministro propone:

Agregar despues del ítem 845, uno nuevo que diga:

Item ... Para atender a las instalaciones de polvorines, cuarteles, polígonos, talleres i demas trabajos proyectados en el fundo las Salinas..... \$ 300,000

Desechar en el ítem 856 el aumento de doce mil pesos propuesto por la Comision Mista, i la frase «Casa del director jeneral».

Modificar la glosa del ítem 867, dividiéndolo en dos, en la forma siguiente:

Item ... Para pago de cuentas atrasadas, en moneda corriente. \$ 180,000  
" ... Para pago de cuentas atrasadas, en oro..... 313,300

Suprimir, despues del ítem 870, el ítem nuevo propuesto por la Comision Mista, que dice:

Item ... Para gasto de traslacion e instalacion de las oficinas de las direcciones superiores de la Armada, en Santiago..... \$ 50,000

Suprimir el ítem 874.

Agregar, despues del ítem 878, dos ítem nuevos, que digan:

Item . Para pagar a la sucesion de Sir E. Reed el saldo del servicio prestado como consultor técnico del Gobierno, ochocientas libras esterlinas, o sean diez mil seiscientos sesenta i cuatro pesos oro.

Item ... Parapago de consultas técnicas que haga la Direccion Jeneral de la Armada o el Supremo Gobierno, mil libras esterlinas, o sea trece mil trescientos treinta i tres pesos treinta i tres centavos, oro.

El señor MATTE PEREZ (vice-Presidente).—El ítem 868 consulta cinco mil pesos para adquisicion de libros i para remunerar a sus autores i adquirir la propiedad de sus obras para el Estado.

Tengo a la mano una nota de la Direccion Jeneral de la Armada, dirigida a los capitanes de la marina mercante, i en que se recomienda a éstos, i aun se les hace obligatorio, para sus consultas, un libro mui interesante titulado *Manual del Capitan Mercante*, cuyos autores son el teniente Valverde i el contador Bañados. Creo que seria conveniente destinar dos mil pesos, elevando el ítem de cinco mil a seis mil pesos, para remunerar a los autores de dicho Manual i, en consecuencia, hago indicacion en este sentido.

El señor SECRETARIO.—El ítem 868 diria así:

Item 868 Para adquisicion de libros i para remuneracion a sus autores, i adquirir la propiedad de sus obras para el Estado, debiendo invertirse dos mil pesos en remunerar a los autores del *Manual del Capitan Mercante*, teniente Valverde i contador Bañados..... \$ 6,000

Se dió por aprobada la partida con

las indicaciones de la Comision, del señor Ministro i del señor vice Presidente.

El señor SECRETARIO.— Partida 12, «Obras públicas», con las indicaciones de la Comision.

El señor Ministro propone:

Agregar despues del ítem 886, dos ítem nuevos que digan:

Item ... Para la reconstrucion del faro de Curauquilla, pesos oro .....	\$ 120,000
" ... Para la reconstrucion del faro de Punta Anjeles, pesos oro .....	130,000

Agregar despues del ítem 889, uno nuevo que diga:

Item ... Para pagar la quinta i última cuota por la construccion del dique flotante de acero, en Talcahuano, pesos oro .....	\$ 47,600
--	-----------

El señor WALKER MARTINEZ.—Hai economías que son inconvenientes; por no hacer un gasto a tiempo resulta a veces que se destruye una obra valiosa, perdiéndose entónces mucho dinero.

Digo esto refiriéndome al ítem 884 de esta partida, que consulta solo cien mil pesos para construcciones de fuertes i cuarteles, reparacion i conservacion de los existentes, e instalaciones en ellos.

Por datos que tengo, se ha terminado ya en Talcahuano la línea que podria llamarse interior de fortificaciones, que se compone de cinco fuertes que quedan fuera del dique, ya que los que ántes existian han quedado ahogados e inutilizados por el dique. Ahora bien: los fuertes nuevos no tienen cuarteles, de modo que los soldados encargados de su servicio no pueden atenderlos bien, ya que tienen que estar incómodos, mal alojados en ranchos o casitas de tablas, de manera

que puede decirse que estos fuertes no son servibles.

El director de fortificaciones, a cuyo cargo corren estas construcciones, me ha dicho que con trescientos mil pesos quedaría terminada la obra completamente, hasta la línea interior de fuertes, i terminados tambien los cuarteles, de modo que no habria que acordarse mas de aquella obra.

En cambio, con los cien mil pesos que se consultan para seguir paulatinamente estos trabajos, los cuales se destruyen muchas veces por las paralizaciones que experimentan, van a costar muchísimo mas caro. Por esto, yo creo que, en lugar de estar consultando durante varios años la suma de cien mil pesos, sería mas conveniente concluir de una vez estos trabajos.

Si el señor Ministro no tuviera inconveniente, yo haría indicacion para que se consignara la suma total que ha de gastarse.

El señor PRATS BELLO (Ministro de Guerra i Marina).—Yo aceptaría con gusto la indicacion del honorable Senador.

Si se ha consultado solamente la suma de cien mil pesos, es porque se ha creído que eso era lo que podría invertirse durante el año.

El señor WALKER MARTINEZ.—Como ya lo he manifestado, puede darse término a la obra en el curso del año.

En consecuencia, hago indicacion para que se eleve a trescientos mil pesos el ítem 884, para construccion de fuertes i cuarteles.

El señor SECRETARIO.—Parece que el ítem se refiere a los fuertes en general, no solo a los de Talcahuano.

El señor WALKER MARTINEZ.—Entonces podría glosarse el ítem diciendo:

Para construccion de fuertes  
i cuarteles en Talcahuano... \$ 300,000

El señor PRATS BELLO (Ministro de Guerra i Marina).—Talvez no convenia destinar una suma tan considerable solamente a esos trabajos.

El señor WALKER MARTINEZ.—Desisto entónces de la última parte de mi indicacion, i pido solo que se eleve la suma a trescientos mil pesos, sin modificar la glosa del ítem.

El señor SECRETARIO.—El ítem que dará así:

Para construccion de fuertes  
i cuarteles, etc..... \$ 300,000

El señor BALMACEDA.—El ítem 879 consulta la suma de treinta mil pesos para derrocamiento de la bahía de Iquique.

Este trabajo se inició hace tiempo i se ha continuado mui lentamente a causa de haber tropezado con muchas dificultades e inconvenientes.

Me parece que la suma que se consulta es insuficiente para el objeto, porque despues de haberse destruido en gran parte las rocas que se veían en la bahía, han aparecido muchas otras que estaban ocultas bajo el agua i que es menester destruir.

Hago indicacion, por consiguiente, para que se eleve el ítem de treinta mil a cuarenta mil pesos.

Al mismo tiempo, haría indicacion para consultar veinte mil pesos a fin de hacer igual operacion alrededor del muelle de Pisagua, que se halla enteramente obstruido por las rocas, sin que sea posible el atracamiento de las lanchas sino por un solo punto.

Aquel muelle fué construido en condiciones desventajosas i solo para prestar servicios por uno de sus costados. De manera que mientras no se haga la limpia de las rocas que lo obstruyen, permecerá inservible.

Como en el presente año habrán de terminar los trabajos de Iquique, creo conveniente consultar esta suma para hacer con los mismos elementos i el personal que allí han servido, los trabajos de Pisagua.

El señor SECRETARIO.—Esta última indicacion de Su Señoría podría redactarse así:

Para derrocamiento de la bahía de

Pisagua, alrededor del muelle, veinte mil pesos.»

El señor BALMACEDA. -- Está bien, señor.

El señor URREJOLA. —He leído en los diarios que el contratista del dique-dársena de Talcahuano se ha presentado al Gobierno pidiendo rescision o modificación de su contrato.

Desearía saber del señor Ministro de Marina lo que hai de verdad a este respecto; si hai esperanza de que se lleve a cabo la obra en conformidad al contrato celebrado con el señor Lira, o si deberá paralizarse, conforme a las declaraciones del contratista.

El señor PRATS BELLO (Ministro de Guerra i Marina).—El contrato a que se refiere el señor Senador ha sido materia de estudio detenido por parte del Gobierno, pues se trata de una obra importante i de mucha urgencia.

Al efecto, se ha redactado ya el mensaje que debe enviarse al Congreso sobre el particular. Este mensaje pasó al Consejo de Estado, donde se le hicieron algunas observaciones, por lo cual quedó pendiente el acuerdo para remitirlo al Congreso. Pero se espera que será despachado en la próxima sesión del Consejo.

El señor ESCOBAR (Presidente).— Si no se hace observacion, se dará por aprobada la partida.

Aprobada.

Queda terminado el presupuesto de Marina.

Se levanta la sesión.

*Se levantó la sesión.*

RAFAEL EGAÑA,

Jefe de la Redaccion.