

# Sesion 68.<sup>a</sup> extraordinaria en 24 de Enero de 1908

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ESCOBAR

## Sumario

Acta de la sesion anterior.—Cuenta.—Continúa la discusion del presupuesto del Ministerio de Industria i Obras Públicas.—Se aprueban las partidas 13, 14 i 15, con las modificaciones propuestas por la Comision Mista, i otras indicadas por el señor Ministro del ramo i diversos señores Senadores.—Se inicia la discusion de la partida 16, que queda pendiente.—Se da cuenta de un mensaje de S. E. el Presidente de la República que pide autorizacion para modificar el contrato celebrado para la construccion de la dársena de Talcahuano.—Se levanta la sesion.

## Asistencia

*Asistieron los señores:*

Balmaceda, J. Elías	Subercaseaux, Ramon
Besa, Arturo	Urrejola, Gonzalo
Castellon, Juan	Vergara, Luis Antonio
Cifuentes, Abdon	Vial, Leonidas
Charne, Eduardo	Villegas, Enrique
Devoto A., Luis	Walker M., Joaquin
Fernández Concha, E. i	los señores Ministros
Infante, Pastor	del Interior i de In-
Irarrázaval, Cárlos	dustria i Obras Públi-
Sánchez M., Darío	cas.

## Acta

*Se leyó i fué aprobada la siguiente:*

«SESION 67.<sup>a</sup> EXTRAORDINARIA DEL 23 DE  
ENERO DE 1908

Asistieron los señores Escobar, Balmaceda, Castellon, Cifuentes, Charne, Devoto, Fernández Concha, Infante, Irarrázaval, Puga Borne (Ministro de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion), Sánchez, Sanfuentes, Sotomayor (Ministro del Interior), Subercaseaux, Tocornal, Urrejola, Vergara, Villegas i Wal-

ker Martínez, i los señores Ministros de Justicia e Instruccion Pública i de Industria i Obras Públicas.

Aprobada el acta de la sesion anterior, se dió cuenta de un informe de la Comision de Industria i Obras Públicas, acerca del proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que tiene por objeto obtener la autorizacion necesaria para pagar una prima por quintal métrico de lino producido i elaborado en el pais, que se esporte por las aduanas de Talcahuano, Valdivia, Puerto Montt i Ancud.

Quedó en tabla.

Antes de entrar a la órden del dia, el señor Cifuentes hizo indicacion para que el Senado destine todo su tiempo, una vez terminados los incidentes, a la discusion de los presupuestos.

El señor Urrejola dijo que Su Señoría se oponia a esta indicacion, porque el Senado ha acordado ya preferencia al proyecto sobre proteccion a la industria del lino, cuyo despacho es urgente.

Con este motivo el señor Walker Martínez modificó la anterior indicacion del señor Cifuentes, en el sentido de que ella tenga efecto despues de despachado el proyecto relativo a la proteccion a la industria del lino.

El señor Cifuentes aceptó esta modificacion.

El señor Subercaseaux, que habia pedido preferencia para el proyecto sobre vacunacion obligatoria, dijo que, por su parte, aceptaba la indicacion del señor Cifuentes en la forma en que ha sido modificada por el señor Walker Martínez.

Con este motivo hizo algunas observa-

ciones el señor Vergara, que fueron contestadas por el señor Cifuentes.

El señor Balmaceda usó, después, de la palabra para llamar la atención del señor Ministro del Interior a la necesidad de adoptar medidas que mejoren el servicio de vapores con las provincias del norte de la República.

El señor Fernández Concha hizo indicación para que, una vez despachado el presupuesto del Ministerio de Industria i Obras Públicas, se suspendan las sesiones especiales que se celebran actualmente i se reuna el Senado, como de costumbre, solo los días lunes, martes i miércoles de cada semana, previa citación especial.

Terminados los incidentes, se dió por aprobada la indicación del señor Cifuentes en la forma en que ha sido modificada por el señor Walker Martínez.

Asimismo se dió por aprobada la indicación del señor Fernández Concha.

Púsose, en seguida, en discusión jeneral i particular, a la vez, el proyecto de lei, propuesto por la Comisión de Industria i Obras Públicas, con motivo del mensaje de S. E. el Presidente de la República, relativo a la protección a la industria del lino.

El señor Balmaceda espresó las razones por las cuales no consideraba justificado este proyecto i le negaría su voto.

Después de aducir el señor Urrejola algunos razonamientos en apoyo del proyecto, usaron de la palabra los señores Devoto, Subercaseaux, Balmaceda, Infante i Sánchez, habiendo hecho indicación el señor Infante para que la prima se conceda no solo al lino que se esporte por las aduanas de las provincias del sur, que se enumeran en el primer inciso del proyecto, sino para el que se esporte por todas las aduanas de la República.

Cerrado el debate, se votó el proyecto en la forma propuesta por la Comisión, i fué aprobado así por quince votos contra dos.

Votada, en seguida, la indicación del señor Infante, fué desechada por once votos contra seis.

El proyecto aprobado es del tenor siguiente:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para pagar una prima por quintal métrico de lino producido i elaborado en el país, que se esporte por las aduanas de Talcahuano, Valdivia, Puerto Montt i Ancud.

Esta prima rejirará por el término de doce años i será durante los seis primeros años, de dieciseis pesos, de dieciocho peniques, por quintal métrico de lino espadillado, i durante los seis años restantes, de ocho pesos por quintal métrico del mismo lino.

En ningun caso podrá contener el lino espadillado que se esporte mas de un diez por ciento de materias leñosas

El monto total de las primas no podrá exceder de la suma de cien mil pesos al año en los cuatro primeros años de la vigencia de esta lei; de ciento cincuenta mil pesos por año en los cuatro siguientes, i doscientos mil pesos por año, en los restantes.

Los que reclamen el beneficio de esta lei, deberán someterse a las condiciones que fije el Presidente de la República.»

En seguida se dió cuenta de un mensaje de S. E. el Presidente de la República en el que inicia un proyecto de lei que dispone que el contra-almirante de la Armada, don Juan José Latorre, gozará del rango, prerrogativas i sueldo correspondientes al empleo de vice-almirante en servicio activo.

Se reservó para segunda lectura.

A segunda hora, el señor Devoto propuso que se destinaran los últimos diez minutos de la sesión actual al despacho del proyecto de lei que concede al contra-almirante don Juan José Latorre el rango, prerrogativas i sueldo correspondientes al empleo de vice-almirante en servicio activo.

El señor Balmaceda pidió que el Senado aprobara, por aclamación, dicho proyecto de lei.

Así se acordó con el asentimiento unánime de la Sala.

El proyecto aprobado es del tenor siguiente:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—El contra-almirante de la Armada, don Juan José Latorre, gozará del rango, prerrogativas i sueldo correspondientes al empleo de vice-almirante en servicio activo.»

A indicacion del señor Presidente, se acordó tramitar este proyecto sin esperar la aprobacion del acta.

Continuó, en seguida, la discusion, pendiente en la sesion anterior, de la partida 6.<sup>a</sup>, «Enseñanza Industrial», del presupuesto del Ministerio de Industria i Obras Públicas para 1908, con las indicaciones de la Comision i las formuladas en el curso del debate.

Despues de haber aducido el señor Vergara algunos razonamientos en apoyo del ítem de cuarenta mil pesos, propuesto por la Comision, para la instalacion i sostenimiento de una escuela industrial en Temuco, el señor Urrejola preguntó al señor Ministro de Industria i Obras Públicas si Su Señoría aceptaba el ítem de cincuenta mil pesos, propuesto por la Comision, para la instalacion i sostenimiento de una escuela profesional de economía doméstica en el barrio ultra-Mapocho, de Santiago.

El señor Ministro de Industria i Obras Públicas dió esplicaciones sobre el particular, i dijo que no habia elementos para instalar esa escuela.

El señor Urrejola pidió se votara dicho ítem de cincuenta mil pesos, propuesto por la Comision.

Cerrado el debate, se dió por aprobada la partida con las indicaciones de la Comision que no han sido observadas i con las formuladas por el señor Ministro.

La indicacion del señor Urrejola, para que se consulte un ítem de sesenta mil pesos para la instalacion i sostenimiento de una escuela industrial en Concepcion, fué aprobada por doce votos contra cinco.

El ítem de cuarenta mil pesos, propuesto por la Comision, para la instalacion i sostenimiento de una escuela industrial en Temuco, fué aprobado por catorce votos contra dos.

El ítem de cincuenta mil pesos, propuesto por la Comision, para la instalacion i sostenimiento de una escuela profesional de economía doméstica en el barrio ultra-Mapocho, de Santiago, fué desechado por once votos contra cinco.

Puesta en discusion la partida 7.<sup>a</sup>, «Fomento industrial», el señor Ministro de Industria i Obras Públicas formuló las siguientes indicaciones:

Agregar despues del ítem 662, el siguiente:

Item ... A los talleres de la escuela «Padre Las Casas» en Temuco, cinco mil pesos.

Elevar a cincuenta mil pesos el ítem 664, destinado a la propaganda del salitre en el interior del país.

Agregar despues del ítem 666, el siguiente:

Item ... Un inspector de la contabilidad i del réjimen económico de los establecimientos técnicos dependientes del Ministerio de Industria i Obras Públicas, seis mil pesos.

I que el ítem 665 se sustituya por el siguiente:

Item ... Para el pago de los terrenos que se espropien para la instalacion de la industria siderúrgica, en conformidad a la lei de 31 de octubre de 1905, cuarenta mil pesos.

El señor Walker Martínez propuso que, a continuacion del ítem 666, se agregara este otro:

Item ... Un oficial del inspector, mil quinientos pesos.

Esta indicacion fué apoyada por el señor Ministro de Industria i Obras Públicas.

El señor Fernández Concha pidió que el primer párrafo del encabezamiento de la seccion «Subvencion a establecimientos privados de instruccion industrial», modificado por la Comision, se redactara en estos términos:

«Estas asignaciones se pagarán por se-»

mestres anticipados en los meses de abril i octubre, no pudiendo exceder el monto de la subvencion de la cantidad consignada en este presupuesto.»

El señor Subercaseaux propuso se consultara este ítem:

Item ... Para terminar las construcciones de salas en la escuela profesional de María Ausiliadora, en la Avenida Matta, de Santiago, diez mil pesos.

El señor Vergara propuso este otro:

Item ... A la escuela técnica «Liga del Trabajo» de la parroquia de La Es-tampa, de Santiago, tres mil pesos.

El señor Balmaceda pidió se agregaran tambien los siguientes ítem:

Despues del ítem 645:

Item ... Para la instalacion de una cátedra especial del salitre i sus derivados i para la adquisicion de pequeñas instalaciones industriales modelos, nueve mil pesos.

Item ... Para adquirir en Europa o Estados Unidos toros i vacas de las razas que mejor se adapten a las crianzas en serranías o campos de secano, a opcion de la Junta de Vijilancia de la Quinta Normal de Agricultura i a fin de que sus productos sean vendidos anualmente en remate público, cincuenta mil pesos.

Cerrado el debate, se dió por aprobada la partida con las indicaciones de la Comision que no han sido observadas i con todas las formuladas en el curso del debate.

La partida 8.<sup>a</sup>, «Gastos variables jenerales», i 9.<sup>a</sup>, «Jubilados», se dieron por aprobadas tal como aparecen en el proyecto orijinal.

#### Seccion de Obras Públicas

Considerada la partida 10.<sup>a</sup>, «Direccion Jeneral de Obras Públicas», el señor Ministro de Industria i Obras Públicas, formuló las siguientes indicaciones:

Consultar el siguiente ítem ántes del 742:

Item... Abogado delegado de la ajencia de espropiaciones, tres mil pesos.

No desglosar de esta partida los ítem 743, 745, 746 i 747 i mantenerlos en

ella con las modificaciones que les ha hecho la Comision Mista (página 11 del informe).

Item 755 (modificar). Veinte guardapuentes, con cuatrocientos veinte pesos cada uno, nueve mil seiscientos pesos.

Item 758 (modificacion de glosa). Un arquitecto de zona, ocho mil pesos.

La partida se dió por aprobada con las indicaciones de la Comision i con las del señor Ministro.

Puesta en discusion la partida 11, «Conservacion de obras», el señor Ministro de Industria i Obras Públicas formuló las siguientes indicaciones:

Consultar la provincia de Tacna con cuarenta mil pesos en el ítem 771, destinado al pago del personal a jornal de las cuadrillas de camineros; i agregar en el lugar correspondiente, el siguiente ítem:

Item ... Para prolongacion del camino plano de Viña del Mar a Concon, por el antiguo trazado de Campbell, veinte mil pesos.

El señor Tocornal propuso se agregara, despues del ítem 773, este otro:

Item ... Para terminar el camino plano entre Viña del Mar i el Baron, desde El Recreo, debiendo la Municipalidad de Valparaiso contribuir para esta obra con una cantidad igual, setenta i cinco mil pesos.

El señor Urrejola pidió se agregara al final del ítem 773, lo siguiente: «i los que den acceso a las estaciones de los ferrocarriles».

Despues de algunas observaciones de los señores Balmaceda, Ministro de Industria i Obras Públicas i Ministro del Interior, se cerró el debate i se dió por aprobada la partida, con las indicaciones de la Comision, i con todas las formuladas en el curso del debate.

La partida 12, «Gastos variables jenerales de Obras Públicas», se dió por aprobada, con las siguientes indicaciones del señor Ministro de Industria i Obras Públicas:

Suprimir en la glosa del ítem 777, que consulta fondos para pagos de viáticos, el año «1906».

Agregar despues del ítem 776, el siguiente:

Item... Para gastos de instalacion i personal de la oficina de patentes de invencion, diez mil pesos.

Considerada la partida 13, «Ferrocarriles en explotacion», el señor Ministro de Industria i Obras Públicas formuló las siguientes indicaciones:

FERROCARRILES EN ESPLOTACION

*Gastos variables*

Red Central

Reemplazar los ítem 788 i 789 por los siguientes:

Item 788 Empleados a contrata, seis millones doscientos cincuenta i cuatro mil quinientos setenta i un pesos cincuenta centavos.

Item 789 Empleados a jornal, ocho millones treinta i nueve mil trescientos noventa pesos.

Despues de algunas observaciones de los señores Walker Martínez, Ministro de Industria i Obras Públicas, Urrejola i Vergara, se levantó la sesion por ser avanzada la hora.»

**Cuenta**

*Se dió cuenta:*

De los siguientes mensajes de S. E. el Presidente de la República:

A.—«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

Tengo el honor de poner en vuestro conocimiento que, de acuerdo con el Consejo de Estado, he resuelto incluir entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso Nacional en el actual período de sesiones extraordinarias, los proyectos relativos a reformas de la lei de municipalidades, aumento de sueldos del personal de la Secretaría del Consejo de Estado, del oficial del despacho de la Presidencia de la República i del personal de empleados de la Intendencia de Valparaiso.

Santiago, 23 de enero de 1908.—  
PEDRO MONTT.—R. Sotomayor.»

B.—«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

En virtud de la autorizacion concedida en la lei de presupuestos de 1904 (ítem 996, partida 20) correspondiente a este Ministerio, se aprobaron por decreto de 3 de agosto de ese mismo año, los planos i especificaciones pedidos para la construccion de una dársena i demas obras anexas en el puerto militar de Talcahuano.

Las propuestas consiguientes se abrieron el 10 de noviembre del mismo año i fueron adjudicados los trabajos, despues de los informes respectivos, a don Alberto Lira Orrego; quien se comprometia a hacer todas las obras con arreglo estricto al proyecto i por la suma alzada de cuatro millones cuatrocientos sesenta i cinco mil pesos, oro de dieciocho peniques, i en el plazo de tres años i medio.

El presupuesto oficial de esa misma obra, ascendia a cinco millones ciento veintiun mil ciento veinte pesos, oro de dieciocho peniques.

Habia, pues, una diferencia entre la propuesta i el presupuesto de seiscientos cincuenta i seis mil ciento veinte pesos, oro de dieciocho peniques.

A pesar de que la propuesta del señor Lira fué calificada en aquella época como baja por la Comision informante, se la aceptó, por estar dentro de los límites que determinan las especificaciones jenerales, en cuanto al porcentaje que es permitido bajar sobre el presupuesto oficial, para que una propuesta pueda ser tomada en cuenta.

Los trabajos se iniciaron i se prosiguieron sin que se presentara dificultad por parte de los contratistas.

La situacion jeneral del país, el cambio internacional, mui próximo a la par, la facilidad para obtener crédito i capitales, la abundancia de brazos i la fácil conduccion de los materiales, de toda especie, hacian esperar que la obra de la dársena militar habria de concluirse sin tropiezo.

Por desgracia, estas circunstancias favorables tuvieron un cambio casi re-

pentino i de la mayor consideracion, con motivo del terremoto del 16 de agosto de 1906.

Es perfectamente comprobado que este luctuoso acontecimiento produjo grandes conmociones en muchos aspectos de nuestra vida nacional, debiéndose a ello cuantiosas pérdidas de capitales, encarecimiento de todos los artículos de consumo, escasez extrema de brazos, etc. A estas dolorosas e imprevisitas circunstancias, habria que agregar tambien la situacion industrial de los paises que nos favorecen con artículos de construccion, cuyos precios, por diferentes causas, han ido aumentando paulatinamente.

Este mayor precio, el alza de los fletes marítimos i la baja constante de nuestro cambio internacional, han producido un costo tan elevado en las mercaderías que se introducen en nuestro pais, que los cálculos i presupuestos formados por los contratistas, con anterioridad a esa fecha, han resultado completamente equivocados e ilusorios. En resumen, ha habido carestía jeneral, tanto en la mercadería i artículos de construccion como en los sueldos i jornales de operarios.

Ante esta situacion, los contratistas se presentaron solicitandola liquidacion del contrato, ya que no les era posible continuar las obras en las condiciones estipuladas.

Cometida esta solicitud al estudio e informes de las autoridades competentes, se vió que era mas ventajoso para el Gobierno llegar a un arreglo equitativo con los contratistas, que permitiera a éstos proseguir sus trabajos sin interrupcion alguna.

La liquidacion habria producido mas perjuicios que ventajas, porque, en la imprescindible necesidad de continuar la dársena i demas obras anexas en el puerto militar de Talcahuano, se habrian solicitado nuevas propuestas al efecto, las cuales habrian presentado, sin duda, precios i plazos superiores a los del señor Lira Orrego.

Todo el tiempo que hubieran demandado estas nuevas jestionen habria sido perdido para la prosecucion de tan im-

portantes trabajos; i al fin la liquidacion no habria de efectuarse sin que ello impusiera al Fisco gastos tanto o mas crecidos que la cantidad que ahora se indica para no interrumpir aquellas obras.

Por las consideraciones anteriores, el Gobierno estima que se hace necesario proceder a revisar el contrato del señor Lira Orrego, mejorando los términos de su propuesta de acuerdo con la Direccion Jeneral de la Armada, con el jefe del Apostadero Naval de Talcahuano i demas funcionarios a quienes se ha pedido informe; los que opinan unánimemente por rechazar la solicitud expresada, en cuanto se pide en ella la liquidacion del contrato. Cree el Gobierno que es preferible colocar al contratista en condiciones de proseguir la obra que tiene a su cargo, i no ir a una liquidacion en las presentes circunstancias.

Se ha hecho un detenido estudio de los antecedentes de este negocio, en orden a apreciar, con la exactitud posible, los aumentos efectivos que han sufrido las diferentes partidas del presupuesto de la obra en cuestion, para establecer los diferentes tantos por cientos de aumento que corresponden a los materiales de construccion nacionales o extranjeros, a los jornales, a la obra de mano, a los gastos jenerales i de administracion, etc.

Tratándose de una obra contratada en moneda de oro de dieciocho peniques, se ha tomado mui especialmente en cuenta esta circunstancia al fijar los aumentos que corresponden a las partidas que el contratista paga en moneda corriente, disminuyendo los aumentos respectivos de estas partidas en la misma proporcion que el alza del premio del oro.

Este estudio se ha hecho tomando como punto de partida el dia 16 de agosto de 1906, apreciando el valor de los jornales i materiales pagaderos en moneda corriente en la época anterior al 16 de agosto, i efectuando, en seguida, idéntica estimacion en la época posterior a esa misma fecha, disminuyendo, despues, el aumento así obtenido en

el tanto por ciento del aumento del premio del oro entre ambas épocas, llegándose al resultado final de un aumento, mas o ménos, de cuarenta i seis por ciento sobre la parte del contrato ejecutada o por ejecutarse con posterioridad al citado dia de 16 de agosto de 1906.

Por estas razones, oido el Consejo de Estado, i con su acuerdo para que sea tratado en el presente período de sesiones extraordinarias, tengo el honor de proponeros el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Facúltase al Presidente de la República para que aumente hasta cuarenta i seis por ciento los precios de la propuesta presentada por don Alberto Lira Orrego, para la construccion de la dársena para el puerto militar de Talcahuano. Este aumento rejirará desde el 16 de agosto de 1906 hasta la conclusion de la obra mencionada.»

Santiago, 24 de enero de 1908.—PEDRO MONTT.—*Belisario Prats B.*»

ORDEN DEL DIA

**Presupuesto de Industria i Obras públicas**

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

Terminados los incidentes.

Entrando en la órden del dia, continúa la discusion del presupuesto del Ministerio de Obras Públicas.

El señor SECRETARIO.—Está pendiente la discusion de la partida 13, «Ferrocarriles en explotacion».

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

Otrezco la palabra.

Cerrado el debate.

El señor WALKER MARTINEZ.—Permitame el señor Presidente, ántes de dar por cerrado el debate....

Estaba esperando los antecedentes que pedí al señor Ministro de Obras Públicas en la sesion de ayer, a fin de poder dar mi voto sobre esta partida.

Llamé la atencion, a que no figuran aquí los gastos de nuevo material para los ferrocarriles. Como se me manifestó que se estaba jirando sobre el producto del empréstito, pedí una nota de lo que se habia jirado, i de cuánto se jirá este año, porque la lei que autorizó el empréstito es mui vaga, pues habla de diversas cosas, compra de equipo, doble via, obras de Valparaiso, etc. Por consiguiente, debemos conocer los datos que he pedido i dejar constancia de ellos, porque los gastos de los ferrocarriles han subido de una manera exorbitante, i hai antecedentes para creer que tenemos suficiente equipo. No podemos ir en esta materia gastando con lujo, sino paulatinamente.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—No todos los gastos de adquisicion de equipo se han imputado a la lei especial que autorizó el empréstito a que se refiere el señor Senador por Santiago. Se han tenido en cuenta diversas autorizaciones lejislativas.

En el año 1907 ha habido un gasto de trece millones trescientos cuarenta i dos mil doscientos tres pesos sesenta centavos; pero una gran parte, ascendente a seis millones ciento siete mil trescientos cinco pesos, corresponde a pedidos anteriores, hechos en 1906, que ha habido que pagar durante el año próximo pasado.

En 1907 se han invertido, ademas, en obras nuevas, cinco millones cuatrocientos noventa i dos mil pesos.

El señor WALKER MARTINEZ.—¿Eso está pagado ya?

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Ya está pagado.

El señor WALKER MARTINEZ.—¿De modo que en este año no habrá necesidad de pagar equipo?

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Habrá que

pagar una parte, contratada en 1907, i que se recibirá en el presente año. En el presupuesto de explotacion de los ferrocarriles hai una partida de doce millones para pago de equipo.

No se contratará mas, porque se estima que con eso habrá bastante.

El señor WALKER MARTINEZ.—¿Los seis millones cien mil pesos de que ha hablado el señor Ministro, correspondientes a pedidos hechos en 1906, están incluidos en la partida de trece millones invertida en 1907 por razon de equipo?

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Sí, señor Senador.

El señor WALKER MARTINEZ.—Bien. Entónces tenemos que entre 1907 i 1906, los gastos de adquisicion de equipo suman unos veinticinco millones de pesos.

El señor BESA.—Me parece que hai un error de parte del señor Ministro por que la partida que está en discusion i que parece será aprobada, no es la misma que el señor Ministro propuso en la Comision Mista. La partida que figura en este cuaderno, esto es, la del proyecto orijinal, asciende a treinta i seis millones de pesos, miétras que en la Comision Mista se aprobó otra por mayor suma.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Talvez el señor Senador no tiene a la vista la partida tal como ha quedado corregida i que es como se halla en discusion, cuyo monto es de cuarenta i tres millones i fraccion.

Aceptando una insinuacion mui oportuna de Su Señoría, he propuesto al Senado una sustitucion, separando los gastos en oro de los gastos en papel. De esta manera habrá fijeza en los presupuestos, no quedando espuestos a las fluctuaciones de alza o baja en el cambio. El presupuesto, respecto de los consumos que se pagan en oro, se habia calculado en papel moneda a razon de doce peniques por peso, base, como se comprende, falta de fijeza desde que puede no corresponder a la realidad de las cosas.

El señor BESA.—Yo echaba de ménos la idea que el señor Ministro habia acojido en la Comision Mista. Por la esplicacion que se sirve darme veo que mi observacion no tiene razon de ser, i que estoi de acuerdo con el señor Ministro, habiendo propuesto Su Señoría que se divida la partida en dos secciones, una de gastos en oro i la otra de gastos en papel.

El señor URREJOLA.—Deseo saber si en la suma en globo de que nos habló el señor Ministro, está consultado lo que habrá de gastarse este año en pago de equipo. Si así no fuera, habria que agregar a la cifra indicada por el señor Ministro lo que corresponda al pago en oro durante el presente año.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—No está consultado el pago en oro del equipo, por las razones que dí ayer.

En las cantidades consultadas en oro i en papel, ascendentes en total a la suma de cuarenta i tres millones de pesos, no se comprenden los gastos extraordinarios para equipo, ni tampoco para doble via, gasto este último estimado en cuatro millones de pesos.

El señor URREJOLA.—¿I estos cuatro millones para doble via, se van a gastar?

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Sí, señor Senador; pero hai leyes especiales que autorizan este gasto i el del equipo, que constituyen los gastos extraordinarios de ferrocarriles.

El señor URREJOLA.—Querria saber a qué lei, o a qué leyes se refiere el señor Ministro respecto de la autorizacion para gastar en la doble via.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—A las dos leyes económicas, a la de agosto del año último, i la de emision de cuarenta millones de pesos que lleva la firma del señor Prieto.

El señor URREJOLA.—La lei firmada por el señor Prieto tiene dos años de fecha, i ha habido tiempo de sobra para incluir en el presupuesto los gastos que autorizaba, en la parte que quedasen

pendientes. Seria necesario consignar una partida o un ítem, porque de otro modo no se podrian dictar decretos de pago con imputacion a aquella lei ya tan atrasada. Fuera de que ésto es lo correcto, si no se consulta la inversion en el presupuesto, no habrá Ministro de Hacienda que pueda hacer cálculos exactos.

Con respecto a las autorizaciones de la lei de agosto último, tambien es conveniente incluir en el presupuesto lo que se calcule que ha de invertirse durante el año en curso. Al tratarse este presupuesto en la Comision Mista, ya habian trascurrido cuatro meses desde la promulgacion de aquella lei. Creia que el señor Ministro iba a proponer ahora un ítem en consonancia con la idea a que acabo de referirme.

Con respecto a la construccion de doble vias, voi a permitirme hacer una observacion, relativa a la que se proyecta entre Concepcion i San Rosendo cuyo estudio está mui adelantado por la Direccion de Obras Públicas, si no es que se halla ya concluido.

Espero que el Gobierno habrá de llevar a efecto la autorizacion que se le confirió por lei de febrero del año último para la construccion de un ferrocarril de Rio Itata a Lirquen. Esta nueva línea a la costa, que ahorraria treinta i tres kilómetros, seria preferida para el acarreo de Chillan i sus vecindades, descargándose con esto en proporcion mui considerable el tráfico por la seccion de la ribera del Bio-Bio i haciéndose innecesaria la doble via de Concepcion a San Rosendo i Chillan.

Por consiguiente, me parece que el señor Ministro haria bien en dejar de mano la construccion de esta doble via, que fuera de quedar sin justificativo bastante, es carísima por las enormes dificultades de la obra, como es notorio a todo el que una vez haya viajado por aquella seccion. No digo que fuera imposible, porque esta palabra no existe para la injeniería moderna, pero sin vacilar puedo calificarla de casi imposible. Aquella línea se estien de en gran parte por barrancos cortados a piquei por la base de enormes peñas-

cales que rematan en el rio: ensanchar el camino un metro mas es obra gigantesca, i parece imposible realizarla sin detener el tráfico o sin entorpecerlo mui seriamente. Creo que el Gobierno deberia limitarse a la doble via entre Concepcion i Talcahuano.

El señor BALMACEDA. — Ni siquiera esa debiera hacer.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas). — Voi a contestar brevemente al honorable Senador por Ñuble sobre las tres indicaciones u observaciones que se ha servido hacerme.

Estoi de acuerdo con Su Señoría en que no seria posible imputar a la lei de emision de cuarenta millones gastos extraordinarios de ferrocarriles, sea para pagar equipo, sea para construir la doble via, porque ha trascurrido el tiempo necesario para que se confirmase la autorizacion de estos gastos en el presupuesto, conforme a la lei que rije la formacion de éste.

Mas en cuanto a la lei de agosto del año próximo pasado, no sucede otro tanto: el Gobierno puede expedir decretos de pago con imputacion a ella.

No habria, por tanto, necesidad de consultar en el presupuesto la suma necesaria para estos gastos extraordinarios, desde que hai una lei en vigor que los autoriza i de la cual puede valerse el Gobierno. Me refero a los gastos para adquisicion de equipo, calculado en doce millones, i para construccion de dobles vias, con costo calculado en cuatro millones de pesos para el año, que son, como antes dije, los gastos extraordinarios que se podrán hacer en el ramo de ferrocarriles.

Con respecto a la doble via entre Concepcion i San Rosendo, he conferenciado repetidas veces con el Director Jeneral de Obras Públicas, i me he formado el convencimiento de que esa obra no debe ejecutarse. Concuero, pues, en esto con el señor Senador por Ñuble, creyendo, como Su Señoría, que la verdadera doble via es la nueva línea que se está construyendo.

El señor BALMACEDA. — Celebro

la declaracion que acaba de hacer el señor Ministro de Obras Públicas, por la cual veo que Su Señoría no es partidario de la construccion de dobles vias en este pais. No es posible, en un pais pobre de ferrocarriles como el nuestro, estar obstruyendo la construccion de nuevas líneas por construir dobles vias.

Cosa análoga a la recordada por el señor Senador por Nuble en la línea de Concepcion sucede en la de Valparaiso a Santiago. Se está construyendo una doble via que viene de Valparaiso en camino al Tabon, i que, segun creo, llega ya a Ocoa.

¿Es esto concebible? Acaso no sabemos que la mas desventurada de las empresas es la del Tabon, que no alcanza a cubrir los gastos de acarreo, a consecuencia de la onerosísima explotación, por el fuerte desnivel que hai en mitad del trayecto?

¿No sabemos los inconvenientes insuperables que habria para establecer la doble via en esa seccion, que tanto dinero costó? No sabemos que para dar paso a otro tren en un túnel o un corte hai que triplicar su amplitud?

Pero parece que nada de esto se toma en consideracion.

Con el mismo dinero que se ha gastado en la doble via entre Valparaiso i Ocoa, ha podido construirse la línea por Casablanca, para unir nuestro puerto principal con Santiago, que traeria ventaja para el tráfico i una economía considerable para el erario.

Pero, hemos vivido bajo la presión de cierta corriente de influencias, hemos vivido subordinados al interes de ciertos círculos que han logrado imponer siempre su voluntad i cuya particular conveniencia no concuerda con el interes público. Esto nos ha conducido a una centralizacion exajerada, nociva al progreso nacional.

Nuestro pais tiene la peculiaridad de poseer un valle central longitudinal, separado del mar por una cadena de montañas que apenas presenta una que otra abra a larguísimas distancias. I se está realizando de hecho un nuevo ferrocarril paralelo al central.

La nueva línea por Melipilla tendrá otra derivada, que saliendo de Melipilla vaya al Peralillo, para prolongarse despues a Llico. El ferrocarril a Llico tendrá en su trayecto un punto de arranque para comunicarse con Cauquén; de Cauquén se seguirá para el sur hasta Quirihue, i de aquí se hará una conversion al poniente para llegar a Tomé por Coelemu, solución mui superior bajo el punto de vista del interes jeneral a la línea de Quella a la costa. Esta via de norte a sur, si no está acordada por los poderes públicos, tendrá que construirse necesariamente, procurando una conexión entre las líneas trasversales de Santiago a San Antonio, de San Fernando a Pichilemu, de Curicó a Llico, de Talca a Constitucion i de Parral a Cauquén con prolongacion a Chanco i a Tomé, pasando por puntos centrales de estas diferentes líneas; tendríamos así, i con seguridad lo habrá en dia mas o ménos próximo, un segundo ferrocarril longitudinal, entre Valparaiso i Tomé.

Al ménos, esto es lo que corresponde a un plan de fomento nacional, i debería realizarse sin consideracion a las influencias ejercitadas por localidades determinadas, en el Congreso, i mas que en el Congreso, en el Gobierno.

La doble via que se está construyendo entre Valparaiso i Santiago aparece evidentemente inadmisibile bajo el punto de vista de las conveniencias de todo jénero, si se toma en cuenta las ventajas de la nueva línea para unir esas dos ciudades. Este ferrocarril, que se proyectó eléctrico primeramente, i que despues se ha tratado de realizar como de simple adherencia, para traccion a vapor, solo tiene gradientes máximas de dos por ciento, i acortaria en cuarenta kilómetros el recorrido que hoi se hace entre los puntos extremos.

Los estudios practicados por la compañía que se ofrecia para construir la nueva línea, nos hacen esta revelacion que ha venido a manifestarnos de una manera bien clara cuán profundo fué el error en que se incurrió en tomar la via del Tabon. I, todavía, nuestros técnicos

quieren lanzarnos a la doble via por el Tabon!

Por esto, yo celebro las observaciones hechas por el honorable Senador por Nuble, al mismo tiempo que la declaracion tan autorizada que nos hace el señor Ministro, segun la cual, Su Señoría no es partidario de la doble via por el Tabon, porque ella no consulta el interes público.

El señor BESA.—Yo siento no estar enteramente de acuerdo con el honorable Senador por Tarapacá.

Es cierto que la doble via de Santiago a Valparaiso, por el Tabon, tiene dificultades i seria costosa; pero no sucede lo mismo tratándose de la doble via de Valparaiso hasta Quilpué, que se construye desde hace veinte o mas años, i aun podria decir hasta Limache o Quillota, i todavía hasta Llai-Llai. Esta parte de la línea no tiene grandes dificultades, i su costo, segun cálculos que he oido a algunos ingenieros, podria ser de doscientas cincuenta o trescientas mil libras esterlinas. Miéntas tanto, la línea por Casablanca a Santiago costaria como dos millones de libras, segun la propuesta que hizo una compañía que proyectó un ferrocarril eléctrico.

La doble via de Valparaiso a Llai-Llai es indispensable para el tráfico de los pueblos intermedios i para el servicio de la via andina, que se terminará dentro de dos o tres años.

El señor BALMACEDA.—Miéntas no haya otra línea di-tinta a Valparaiso, será evidentemente necesaria la doble via; pero dejará de serlo una vez que exista otra línea.

El señor BESA.—El gran desarrollo que últimamente ha tomado en Aconcagua la minería i la industria del pasto aprensado,—como todos sabemos, suele haber en las estaciones doscientos mil i mas fardos de pasto sin poderse acarrear—está exijiendo tambien la doble via a Valparaiso, en la parte que he dicho.

No puede postergarse la ejecucion de este trabajo que ya está bastante avanzado, pues está hecha la línea en grandes

trechos, faltando solo unir éstos; segun he oido, podria terminarse el trabajo entre Valparaiso i Limache, con un gasto de cincuenta mil libras esterlinas.

No quiero entrar mas a fondo en esta cuestion, limitándome a recomendar al Gobierno que continúe con toda rapidez la doble via de Valparaiso hasta Limache, por lo ménos, ya que esta parte puede terminarse en poco tiempo i con un gasto relativamente pequeño.

Por lo demas, concuro con el señor Senador por Tarapacá en que conviene hacer otras líneas de Valparaiso a Santiago; el Gobierno i el Congreso muchas veces han estado decididos a amparar la construccion de esas otras líneas; pero el gasto crecido o las circunstancias difíciles que ha atravesado el pais han impedido realizar lo que es un anhelo jeneral.

El señor BALMACEDA.—El señor Senador que deja la palabra cree que es incuestionablemente necesaria la doble via de Valparaiso a Limache o Quillota, por lo ménos. Yo pregunto a Su Señoría: cuando se construya la línea a Quinteros, ¿será igualmente necesaria la doble via? Cuando se haga el ferrocarril a San Antonio ¿será tambien necesaria la doble via? I cuando se construya el ferrocarril por Casablanca ¿qué sucederá? Me parece evidente que la tal doble via será del todo supérflua.

Haga entónces el Estado lo que debe hacer: dé salida a los productos por otra línea diversa de la que hoy existe entre Santiago i Valparaiso, i entónces se habrá hecho un gran bien a la agricultura i al comercio de ambas provincias, i se verá que es inútil la doble via de que se nos habla.

Si no se hacen otras líneas, entónces es evidente que hasta la doble via seria insuficiente, i que se necesitaria triple via.

El señor DEVOTO.—Es tan enorme el aumento propuesto para la partida de ferrocarriles en explotacion, que ántes de dar mi voto, deseo pedir al señor Ministro algunos datos para apreciar si este aumento corresponde al mayor movimiento que haya tenido el tráfico.

No he encontrado memoria ministerial ni otra publicacion autorizada donde poder consultar estos datos. Los diarios han solido registrar informaciones aisladas, procedentes de la Direccion de los Ferrocarriles, i que, por lo tanto, es de suponer que sean exactas, segun las cuales el servicio actual habria mejorado notablemente. Pero al mismo tiempo, tengo noticias de que mas de un dueño de carga está esperando el transporte de su mercadería, hace mas de un año.

Servirán los datos que pido para que el Senado i el público puedan apreciar si el enorme presupuesto actual está en consonancia con las ventajas que haya podido procurar la nueva administracion de los ferrocarriles.

Los datos que solicito del señor Ministro, son los siguientes:

1. Carga trasportada desde enero 1.º a julio 31 de 1906.
2. Pasajeros trasportados desde enero 1.º a julio 31 de 1906.
3. Número de carros i tonelaje total en enero 1.º i julio 31 de 1906.
4. Número de carros i locomotoras en enero 1.º i julio 31 de 1906.
5. Costo de transporte de cada quintal métrico.
6. Costo de transporte de cada pasajero.
7. Entradas desde enero 1.º a julio 31 de 1906.
8. Gastos desde enero 1.º a julio 31 de 1906.
9. Recorrido en kilómetros de las locomotoras desde enero 1.º a julio 31 de 1906.
10. Consumo de carbon por kilómetro recorrido desde enero 1.º a 31 de julio de 1906.
11. Número de accidentes desde enero 1.º a 31 de julio de 1906.
- Los mismos datos desde enero 1.º a 31 de julio de 1907.
12. Número de carros i tonelaje de carros particulares desde enero 1.º a julio 31 de 1906.
13. Carga trasportada por estos carros desde enero 1.º a julio 31 de 1906.

Los mismos datos desde enero 1.º a julio 31 de 1907.

He fijado la fecha de 31 de julio de 1906, para eliminar la época de mayor trastorno que luego sobrevino con el terremoto de 16 de agosto i comparar solo los resultados i las cifras de épocas normales.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Puedo satisfacer desde luego, aunque solamente en parte, a las preguntas del honorable Senador de Bio Bio.

Para suministrar todos los datos que Su Señoría indica, necesitaria pedir informes a las oficinas respectivas. En el deseo de no demorar demasiado el despacho del presupuesto, voi a dar los detalles que tengo a la mano, confiando en que ellos harán luz suficiente para que el honorable Senador pueda formarse una idea exacta del movimiento i los resultados de los ferrocarriles.

El tráfico de pasajeros en los nueve primeros meses de los años que se expresan, ha sido el siguiente:

1905.....	6.107,931	pasajeros
1906.....	6.976,790	"
1907.....	8.058,694	"

La carga movilizada en el mismo tiempo, ha sido:

1905.....	1.964,981	tons.
1906.....	1.957,165	"
1907.....	2.522,711	"

La movilizacion de animales, ha sido:

1906.....	657,752
1907.....	590,444

El producto por transporte de equipaje, ha sido:

1905.....	\$ 645,655	65
1906.....	774,123	66
1907.....	994,038	65

Término medio del tonelaje de carros particulares:

1905.....	1,623 tons.	Aumento del personal para	
1906.....	4,593 "	reparaciones ocasionadas	
1907.....	10,200 "	por el terremoto.....	2.000,000
		Servicio de la via.....	2.850,000

Gastos ordinarios de la red central de los ferrocarriles:

1905.....	\$ 20.170,698	63
1906.....	29.003,073	44
1907.....	50.286,540	27

Los materiales de consumo contribuyen tambien al aumento de gastos, porque todo el consumo de los ferrocarriles es oro esterlino, i la diferencia de gastos que se va notando progresivamente desde 1905 a 1907 corresponde matemáticamente a la depreciacion de nuestra moneda.

Gastos extraordinarios, obras nuevas:

1905.....	\$ 3.328,696	64
1907.....	5.492,000	

Así en 1906 se gastaron en carbon siete millones seiscientos treinta i dos mil pesos, i en 1907 se gastaron doce millones novecientos mil pesos.

Equipo:

1905.....	\$ 2.395,000	
1907.....	13.342,203	60

El aumento de precio en los materiales de repuesto, de los que sobrar  una parte para 1908, ha sido de cuatro millones de pesos.

Entradas:

1905.....	\$ 19.795,280	73
1906.....	22.720,976	27
1907.....	29.000,000	

De estos antecedentes resulta que el aumento de pasajeros en 1907 ha sido de quince por ciento sobre 1906; el aumento de transporte de equipaje ha sido de cincuenta por ciento; el aumento de acarreo de carga de treinta por ciento.

La diferencia en los gastos entre 1906 i 1907 es de..... \$ 21.283,000

Para el año corriente de 1908 se han estimado las entradas en cuarenta i cuatro millones. i de 29 que se habian estimado para el año que acaba de pasar, se han excedido en dos millones, alcanzando a treinta i un millones.

Esta diferencia proviene de los siguientes capítulos:

Decreto de aumento de sueldo a los empleados a contrata.....	\$ 1.000,000
Gratificacion de ocho pesos treinta i tres centavos acordada por decreto de 14 de setiembre...	172,800
Sueldos a contrata.....	40,000
Aumento del personal por prolongacion de la vía hasta Osorno.....	420,000
Prima de un dia de jornal por cada seis.....	1.300,000
Recargo por jornales pagados a dieciseis peniques.....	3.400,000
Aumento de palanqueros i cambiadores.....	.....

Se ha hecho bastante provision de carbon; se gastan anualmente trescientas sesenta mil toneladas, gasto que es en oro esterlino; actualmente hai provision hasta fines de abril, i se han pedido propuestas por ciento cincuenta mil toneladas. Es necesario tener presente que la estension de la via ocupada con equipo i empleados es de dos mil trescientos sesenta i nueve kilómetros.

No s  si los datos que he proporcionado serán suficientes para Su Señoría; en todo caso estoi a la disposicion del Senado para dar todos los que se me pidan o para ampliar los que acabo de esponer.

El señor DEVOTO.—Yo desearia el dato referente al tonelaje de los carros, que marque el aumento habido desde el año 1906 hasta fines del 1907, para poder

apreciar con mejor conocimiento el movimiento de carga en estos años. Así es que si Su Señoría tuviera a mano este dato le agradecería se sirviera suministrar-melo.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—El equipo motor aumentó desde el año pasado, quiero decir, desde 1906, en término medio, de trescientas treinta i tres a trescientas sesenta i ocho locomotoras, o sea un diez por ciento; el número de coches de pasajeros no ha variado i el de carros de carga subió de cuatro mil quinientos treinta i dos a cinco mil ciento veinte, o sea aumentó en un trece por ciento, con una capacidad de diecinueve mil seiscientas cuarenta toneladas mas.

El señor URREJOLA.—¿Desde que fecha ha computado Su Señoría esos datos? I me disculpará la pregunta porque los encuentro contradictorios con los que yo manifesté ayer, i que he tomado en fuente oficial.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Los datos corresponden al año 1906 i al 1907, i he espresado la diferencia o el aumento que ha habido en este último año con relacion al anterior.

Con relacion al kilometraje actual de via en explotacion, el número de locomotoras disminuyó de 0.199 por kilómetro con que se contaba en 1906 a 0.191 que hai disponible en 1907; i el número de carros por kilómetro bajó de 2.72 que habia en 1906 a 2.66 que hubo en 1907.

El señor URREJOLA.—Supongo que el aumento de locomotoras que ha manifestado el señor Ministro será fuera de las cuarenta que están llegando.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Sí, señor Senador; fuera de las que están por llegar, porque vienen en viaje.

El señor DEVOTO.—Lo que conven-dría saber, mas que el número de locomotoras o de carros, es el mayor tonelaje que representa el aumento de carros de

Noto, ademas, que el número de carros no coincide con el que nos dió ayer el honorable Senador del Ñuble

El señor URREJOLA.—En efecto, no coinciden las cifras; pero quizás esto depende de que el señor Ministro parte del 31 de diciembre de 1906 al 31 de diciembre de 1907, i yo, al esponer ayer estos mismos datos, me referí al tiempo que estuve en el Ministerio, que fué hasta octubre de 1907, i los datos comprenden el espacio habido entre el 1.º de enero de 1906 i agosto de 1907.

Ayer dije, i hoi lo confirmo, que el tonelaje de carros de carga era el 1.º de enero de 1906 de cuarenta mil toneladas, i en agosto de 1907 alcanzaba a setenta i cinco mil toneladas, sin contar los carros particulares, cuya capacidad puede estimarse en seis mil toneladas; por eso dije que se habia duplicado el tonelaje.

El señor DEVOTO.—Si los datos que nos ha dado el honorable Senador de Ñuble son exactos, resulta que miéntras el tonelaje de los carros ha aumentado en un ciento por ciento, solo en un treinta por ciento ha aumentado la carga.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Los datos que he estado leyendo son oficiales, i por otra parte, no debe olvidarse que se ha aumentado la estension de las líneas.

El señor URREJOLA.—A mí vez debo advertir que los datos que he traído a la Cámara me los proporcionó el jefe de la seccion de ferrocarriles del Ministerio de Industria.

El señor DEVOTO.—En todo caso, se ve que el aumento de la carga no guarda proporcion con el aumento de equipo, que no está en relacion con el mayor tonelaje disponible.

En cambio, los gastos, que fueron de veintinueve millones el año 1906 han sido de cincuenta millones en 1907, i por esto pedia el dato de cuánto importaba cada quintal métrico trasportado; me parece que el costo del transporte se ha aumentado para la empresa en proporciones enormes.

A este respecto no debe olvidarse que

durante algunos meses del año que acaba de pasar, se han aumentado los fletes en un treinta por ciento, lo que hace ménos esplicable la circunstancia a que me vengo refiriendo.

Tampoco se explica que despues de tan enormes gastos como se han hecho, i despues de tan considerable aumento en el equipo, se vean todavía las estaciones repletas; conozco el caso de una partida de vinos, depositada en la estacion de Rancagua hace ya mes i medio, i que aun no ha podido ser trasportada.

Llamo, pues, la atencion del señor Ministro para que tome nota de estas observaciones i vea modo de poner remedio al mal.

El señor CIFUENTES.—Me parece haber oido que no se consultaban en la lei de presupuestos los gastos extraordinarios de equipo i de construccion de vias porque se les imputaba a leyes nuevas.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—No a leyes nuevas, señor Senador, sino a la lei de agosto, posterior a la formacion de la lei de presupuestos.

Sin embargo, no veo inconveniente para que estos gastos extraordinarios se consignen en la lei de presupuestos; tengo las cifras listas i la operacion seria mui sencilla.

Así se procederia de una manera mas correcta i se salvarian los escrúpulos de los señores Senadores.

El señor CIFUENTES.—¿En este año se han imputado algunos gastos a las leyes anteriores al presupuesto?

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Ninguno señor Senador.

El señor CIFUENTES.—Entónces, estaba equivocado.

Es abiertamente inconstitucional imputar gastos a leyes anteriores a la de presupuestos; ello tendria una gravedad suma i destruiria la base de nuestro sistema de gobierno.

Me felicito, pues, de la declaracion del señor Ministro, que me ahorra las observaciones que pensaba hacer.

El señor FIGUEROA (Ministro de

Industria i Obras Públicas).—Como el Senado me parece que ha aceptado la indicacion que hice ayer, de conformidad a las ideas manifestadas en la Comision Mista por el honorable Senador de Maule, señor Besa, para consignar esta partida dividiéndola en gastos en oro i en papel moneda, me permito ahora hacer una nueva indicacion para que se consigne tambien el presupuesto de los gastos extraordinarios que alcanzan, por su parte, a diez millones de pesos.

Paso a la Mesa la respectiva indicacion.

El señor CIFUENTES.—Me parece fuera de duda que es indispensable consignar en la lei de presupuestos toda clase de gastos.

El señor DEVOTO.—Me permito rogar al señor Ministro que tenga a bien ordenar que se publiquen los datos que hoy nos ha suministrado.

Seria tambien mui conveniente que el Gobierno autorizara una publicacion en el *Diario Oficial* del movimiento mensual de los ferrocarriles, servicio en que se invierten sumas injentes i que es ventajoso que el Congreso i el público en jeneral, conozcan como se invierten.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—No sé si ya he manifestado que el aumento en el número de carros con relacion al valor que importa la carga trasportada está modificado tambien por otro factor: el mayor recorrido que tiene que hacer ahora el equipo, desde que se ha entregado al tráfico la cuarta seccion.

Ademas, el incremento tomado por el comercio de maderas, obliga a destinarle una parte considerable del equipo.

En las estaciones hai siempre una gran existencia de maderas que es necesario trasportar.

El señor BAMACEDA.—Lo que jeneralmente ocurre en el transporte de maderas en las estaciones del sur, es que cada uno de los madereros hace de la estacion su bodega, i no las retiran de ahí sino cuando han logrado venderlas en Santiago.

La existencia de maderas en las esta-

ciones no es, pues, un factor que deba tomarse mui en cuenta para calcular el número de carros que se necesitan.

El señor DEVOTO.—Yo desearia saber si el señor Ministro tendria inconveniente en hacer publicar los datos a que me he referido.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Esos datos se publican en un boletin especial de los ferrocarriles del Estado; pero no tengo inconveniente en ordenar que se publiquen en el *Diario Oficial* i aun en los demas diarios.

El señor URREJOLA.—Sírvasse leer el señor Secretario la nueva redaccion dada por el señor Ministro a esta partida de ferrocarriles.

El señor SECRETARIO.—El señor Ministro propone que la partida se consulte en esta forma:

PARTIDA 13

FERROCARRILES EN ESPLOTACION

Presupuesto en moneda corriente

*Gastos ordinarios*

Red central

Item .. Empleados a contrata....	\$ 6.254,57150
" ... Empleados a jornal.....	8.039,390
" .. Gastos generales.....	1.785,134
" ... Suplencias. ..	99,735
" ... Indemnizaciones.....	138,000

Nota.—En los ítem anteriores se comprenden los gastos en moneda corriente de la administracion central i de las cuatro secciones en que se encuentra dividida la red central.

FERROCARRILES DEL NORTE

Item ... Ferrocarril de Los Vilos. \$	130,800
" ... Ferrocarril de Tongoi.....	153,300
" ... Ferrocarril de Coquimbo..	741,800
" ... Ferrocarril de Huasco....	132,900
" ... Ferrocarril de Chañaral..	374,050

*Gastos extraordinarios*

Item ... Para via i edificios.....	\$ 2.000,000
------------------------------------	--------------

---

Total de gastos en moneda corriente.....	\$ 17.849,68050
--	-----------------

El señor ESCOBAR (Presidente).—¿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 i las propuestas por el señor Ministro.

Aprobada.

El señor SECRETARIO.—Despues de la partida 13, viene una partida nueva propuesta por la Comision, pero que, segun la indicacion del señor Ministro, quedó incluida i aprobada en la partida 10.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).— Se habian desglosado de la partida 10, diversos ítem que consultaban los sueldos de interventores de ferrocarriles particulares, formando con esos ítem una partida nueva, con el título de «Ferrocarriles particulares».

Pedí que no se aceptase el desglosamiento, porque no habia conveniencia en separar esos ítem de la partida correspondiente a la Direccion Jeneral de Obras Públicas.

Se ha suprimido tambien el ítem 746,

que era uno de los desglosados, i que consultaba el sueldo del interventor del ferrocarril de Arauco, porque el interventor del ferrocarril trasandino del Juncal puede desempeñar ese cargo.

El señor SECRETARIO.—Partida 14, «Jubilados». Sin modificacion.

El señor ESCOBAR (Presidente).—Aprobada.

El señor SECRETARIO.—Partida 15, «Construccion de obras», con las indicaciones de la Comision.

El señor Ministro propone agregar en esta partida tres ítem nuevos, en esta forma:

- |   |           |
|---|-----------|
| Item ... Para atender a los gastos de estudio de agua potable, irrigacion, marítimas i fluviales.       | \$ 40,000 |
| " ... Adquisicion de material e instrumentos para los mismos estudios (botes de tela, mareógrafos, etc. | 20,000    |
| " ... Para conservar caminos de cordillera.....   | 50,000    |

El señor Infante propone que en el ítem 831 se incluya el ferrocarril de Lináres a Panimávida.

El señor URREJOLA.—Ruego al Honorable Senado que se sirva modificar el ítem 831 en la forma que indica la redaccion que envió a la Mesa.

El señor PRO SECRETARIO.—«Ítem 831. Para la construccion de los siguientes ferrocarriles: Animas a Los Pozos, Inca a Copiapó, Serena a Rivadavia, Ovalle a Trapiche, Paloma a San Marcos, Choapa a Illapel, Choapa a Salamanca, Rayado a Trapiche, Rayado a Papudo, San Felipe a Putaendo, Cabildo a Pedegua, Santiago a Cerrillos, Circunvalacion de Santiago, San Bernardo al Volcan, Paine a Talagante, Melipilla a San Antonio, Alcones a Pichilemu,

Curicó a Hualañé, Puente sobre el Maule frente a Banco de Arena, Cauquén a Quirihue i Coelemu, Cauquén a Curanipe i Chanco, Lináres a Panimávida, Anjeles a Antuco, Coigüe a Nacimiento, Rucapequen a Tomé i Lorquen, Traiguén a Nueva Imperial, Púa a Curacautin, Nueva Imperial a Carahue, Osorno a Puerto Montt, Ancud a Castro, doce millones de pesos.»

El señor URREJOLA.—En la redaccion que he propuesto está incluida la indicacion que ha formulado el honorable señor Infante, respecto del ferrocarril de Lináres a Panimávida.

Pido que se diga «Rayado a Trapiche» donde dice «Rayado a Los Vilos». Que se supriman las palabras «Melipilla a Quilpué». Que donde dice «Quella a Coelemu», se diga: «Cauquén a Quirihue i Coelemu». Que se agreguen las palabras «Cauquén a Curanipe i ramal a Chanco». Que se cambien las palabras «Rucapequen a Coelemu» por «Rucapequén a Tomé». I por último, que se agreguen las palabras «Lináres a Panimávida».

El señor BALMACEDA.—Cuando se ve la nomenclatura que hace el Gobierno en ese ítem 831, de los ferrocarriles que piensa construir, seria de creer que la construccion de ferrocarriles hubiera adelantado mucho entre nosotros. Por desgracia, no es así. No creo tampoco que esta red de líneas indicada por el Gobierno obedezca a un plan acertado i debidamente estudiado.

Mi deseo seria que se construyera el mayor número posible de líneas férreas, puesto que ellas contribuyen al progreso de la República. Sin embargo, creo que lo mejor es hacer una separacion i escojer los ferrocarriles que sean mas necesarios i urgentes para proceder a su construccion con empeño, a fin de terminarlos cuanto ántes.

En el presupuesto, el Gobierno nos propone construir todos los ferrocarriles cuya ejecucion desea la fantasia de las personas que van a ser beneficiadas con ellos. I puesto que tal es la corriente, yo

voi a ceder ahora a ese mismo deseo, i me permito pedir al Senado que incluya en este ítem otros ferrocarriles cuya construccion es necesaria i urgente.

Condenaba hace un momento la idea de construir una doble via entre Valparaiso i Santiago, por cuanto construidas otras líneas, esa doble via seria completamente inoficiosa. En el proyecto del Gobierno se consulta, sin embargo, el ferrocarril de Melipilla a Quilpué. Me permito pedir al Senado que acuerde cambiar las palabras «Melipilla a Quilpué» por «Melipilla a Ibacache». Este ferrocarril serviria a una rejion mui importante i valiosa, como que su avalúo llega, sin tomar en cuenta las propiedades que no pagan contribucion, a doce millones de pesos. Este ferrocarril cruzaria un valle enteramente plano, donde no hai obra de arte de mediana importancia que ejecutar. Solo habria que construir un pequeño puente, el del rio Puangue, que no tiene mas de cincuenta metros de largo.

La idea de unir por ferrocarril a Melipilla con Quilpué me parece absolutamente inconveniente, diré mas todavía, irrealizable; inconveniente, porque tratándose de comunicar a Valparaiso con Casablanca, solo en la fantasia de algunos inexpertos ingenieros podia caber la idea de llevar el ferrocarril por Quilpué; irrealizable, porque seria menester construir enormes túneles al traves de las cadenas de montañas que separan a Casablanca del valle de Quilpué. Uno solo de esos túneles tendria cuatro mil trescientos metros de largo.

Por estas consideraciones hago indicacion para que se modifique la frase de este ítem a que me refiero i se diga «Melipilla a Ibacache» donde dice «Melipilla a Quilpué».

Otro de los ferrocarriles cuya construccion es tambien de la mayor urjencia i que ha de servir eficazmente los intereses comerciales del pais, es el de Iquique a la frontera de Bolivia. Este ferrocarril es de una necesidad indeclinable para la rejion de Tarapacá, cuyas grandes riquezas mineras no han sido exploradas todavía. No hai rejion igual a esa, ni que se le

parezca siquiera, en el resto del pais, i habria prosperado mucho si hubiera tenido facilidades de comunicacion.

En Bolivia se ha construido un ferrocarril de Uyuni a Collisa, pero ya se puede anticipar que no alcanzará a trasportar ni la tercera parte siquiera de los minerales de esa rejion. Al norte de Collahuasi se encuentra el mineral de Imperza, que contiene minas colosales. Mas al sur se encuentra el rico mineral de Chacarillas. Todos estos minerales serian favorecidos con el ferrocarril, i por sí solos serian una fuente de utilidad para él.

No podemos tampoco prescindir de construir este ferrocarril, si consideramos que con él quedaría completamente asegurado nuestro comercio con Bolivia.

Quien quiera que estudie el plan ferrocarrilero de Bolivia, llegará a este resultado: nosotros vamos a construir el ferrocarril de Arica a La Paz, para llenar las necesidades del tráfico personal, por decirlo así, pero lo que es el tráfico comercial lo desatendemos en absoluto. La República Arjentina, por el contrario, construye ferrocarriles que vayan a servir las necesidades del comercio boliviano, a fin de que éste tome el camino del Plata. Ultimamente el telégrafo nos ha anunciado que se habia llegado a un acuerdo en la República Arjentina, para prolongar el ferrocarril de Jujui a Tupiza.

De modo que si no construimos el ferrocarril que he indicado, el comercio de Bolivia, en vez de salir al Pacifico, como seria natural, tomaria el camino del Atlántico. I si mas tarde el Gobierno de Bolivia realiza su idea de comunicar a Sucre con el territorio de Santa Cerna, para vaciar sus productos en el rio Pilcomayo i llevarlos al Atlántico, habria desaparecido completamente para nosotros el comercio de ese pais.

Me parece, pues, que no debemos dejarnos estar i que se nos impone construir cuanto ántes el ferrocarril a que me vengo refiriendo.

El señor ESCOBAR (Presidente).—Habiendo llegado la hora, se suspende la sesion.

*Se suspendió la sesion.*

SEGUNDA HORA

Obras de Talcahuano

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

El señor SECRETARIO.—Se ha recibido un mensaje de S.E. el Presidente de la República, en el que propone un proyecto de lei que lo faculta para que aumente hasta cuarenta i seis por ciento los precios de la propuesta presentada por don Alberto Lira Orrego, para la construccion de la dársena para el puerto militar de Talcahuano.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Ruego al Senado que tenga a bien enviar este proyecto en estudio a las Comisiones de Industria i de Guerra, para que ambas reunidas informen sobre él.

El señor BESA.—Desearia saber, señor Presidente, si ha llegado el mensaje del Ejecutivo que propone una prima o recargo de cincuenta i tres por ciento, si mal no recuerdo, en el precio de los trabajos ejecutados en la primera seccion del alcantarillado de Santiago, por la empresa Batignolles Fould i Compañía.

El señor SECRETARIO.—No se ha recibido, señor Senador.

El señor BALMACEDA.—Me parece que será mui difícil que se reunan las Comisiones de Industria i de Guerra, como lo ha pedido el señor Ministro, para informar el proyecto de que se acaba de dar cuenta. Aunque, como miembro de una de esas Comisiones, tendré la mejor voluntad para asistir una vez que que se me cite, creo, como digo, que será difícil que se reunan, porque ni el Presidente de una de ellas se encuentra en Santiago.

El señor ESCOBAR (Presidente).— La Mesa se encargará de citar a los miembros de esas Comisiones.

Si no hai inconveniente por parte de la Cámara, se hará como lo ha pedido el señor Ministro.

Queda así acordado.

Presupuesto de Industria i Obras Públicas

El señor ESCOBAR (Presidente).— Continúa la discusion del presupuesto de Obras Públicas.

Puede seguir usando de la palabra el honorable Senador de Tarapacá.

El señor BALMACEDA.—Al suspenderse la sesion, me ocupaba, señor Presidente, de hacer algunas reflexiones sobre la necesidad de iniciar la construccion del ferrocarril de Iquique a la frontera de Bolivia.

Una lei dictada hace tres o mas años, ordenó hacer los estudios de este ferrocarril. No sé si esos estudios se habrán hecho o nó. Como ya en muchas ocasiones he hablado en esta Cámara sobre este asunto, i mis honorables colegas deben estar impuestos de él, me limito por ahora a hacer indicacion para que se consulte en el ítem 831 que concede fondos para la construccion de diversos ferrocarriles, el de Iquique a Carita en la frontera de Bolivia i el ramal de Collahuasi.

Este ferrocarril aparte de que nos ligaria a Bolivia, trayendo al Pacífico el comercio de ese pais, seria un buen negocio para el Estado, seria el ferrocarril comercial por excelencia sobre todos los que se han construido en el pais. Seria lo mismo que el ferrocarril de Antofagasta a Oruro, que, como lo he manifestado en otra ocasion, produce un ciento cincuenta por ciento de utilidad sobre el capital invertido.

Es sensible que en nuestro pais se construyan ferrocarriles en rejones improductivas, i se abandonen los que, como el de Iquique a la frontera de Bolivia, habrian de ser una cuantiosa fuente de entradas para el Estado.

El señor SUBERCASEAUX.— A propósito del ítem 824, que consulta fondos para la construccion de puentes carreteros, me voi a permitir hacer algunas observaciones al señor Ministro.

Se refieren estas observaciones a la manera de construir puentes que han adoptado los ingenieros de la Direccion

de Obras Públicas. Tienen razon a veces los que dicen que los ingenieros que salen de la Universidad no se encuentran aptos al principio ni para construir un pequeño puente. He tenido ocasion de ver muchos trabajos ejecutados de manera tan deficiente, que apenas terminados hai que estar reparándolos. En una de las calles centrales de la ciudad, la de San Diego, se construyó hace como dos años un pequeño puente sobre un canal que atraviesa esa calle. Fué tan defectuosa esa construccion que seis meses despues los vecinos tuvieron que repararlo para impedir que continuara destruyéndose. Hai otros puentes en Santiago i en diversas ciudades de la República que han sido contruidos en iguales condiciones.

Otra moda que han adoptado nuestros ingenieros es la de emplear en la construccion de puentes materiales únicamente extranjeros, como si no los hubiera en el pais; hacen de albañilería únicamente los machones de ambas riberas i todo lo demas es encargado a Europa.

En todos los ferrocarriles del mundo se ve que la gran mayoría de las obras de arte se hacen con materiales que están a la mano en el pais; pero los ingenieros de Chile parece que por sistema en estas obras, principalmente tratándose de puentes, desechan todo material que sea del pais. Olvidan estos ingenieros que los mejores puentes que hemos tenido, que han resistido grandes aluviones, han sido los contruidos por los españoles. Como un modelo en su jénero, podemos recordar el que se conocia con el nombre de puente de Calicanto, que hizo construir en el Mapocho el padre de don Bernardo O'Higgins.

Hemos tenido muchos puentes de ferrocarriles bastante sólidos hechos solo con albañilería chilena, sin que se empleara el fierro.

Ahora, los puentes mas insignificantes de los caminos públicos los encargamos al extranjero, i lo que sucede es que tan luego como se colocan se deterioran i destruyen, viéndose los vecinos en la necesidad de repararlos.

Me permito llamar sobre este punto la

atencion del Gobierno, a fin de que, siempre que sea ventajoso i posible, se construyan los puentes de albañilería i de madera empleando los materiales buenos del pais.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—Respecto al punto que ha tocado el honorable Senador por Arauco, debo decir que he visto que, aun en puentes contruidos al lado de nuestros bosques del sur, se ha empleado el pino americano.

La razon que los ingenieros me han dado para preferir esta madera extranjera al roble chileno es la de que el pino americano es mas blando, i, por consiguiente mas fácil para trabajarlo.

De modo que los ingenieros solo por evitarse un poco de trabajo emplean la madera extranjera.

Aprovecho la oportunidad para llamar sobre esto la atencion del señor Ministro.

Espero que Su Señoría ha de tomar algunas medidas a fin de que en las obras del Estado se empiece de preferencia, sobre todo en el sur, la madera chilena, adquiriéndose esta con tiempo, a fin de que esté seca cuando llegue el momento de emplearla.

No es admisible que estemos introduciendo al pais madera de California, cuando tenemos aquí tantos bosques de donde sacar buenas maderas.

El señor VILLEGAS.—Deseo, i me permito solicitarlo del señor Ministro, que se dedique la cantidad de cincuenta mil pesos para formar los ante proyectos de dos ferrocarriles de la provincia de Coquimbo para los cuales hai estudios hechos, que están en el Ministerio de Industria i Obras Públicas; me refiero a los ramales de ferrocarril de Ovalle a Punitaqui i de Paloma a Juntas.

Debo llamar la atencion del señor Ministro hácia una anomalía que existe respecto de la trocha de dos líneas.

La línea de Tongoi a Trapiche tiene un metro seis centímetros de trocha i la de Trapiche a Ovalle, un metro.

Conviene modificar la trocha en la línea de Tongoi a Trapiche, lo que impondrá un gasto mui reducido, a fin de que guarde conformidad con la del otro

ferrocarril i tambien con la del lonjitudinal.

El señor FERNANDEZ CONCHA.—Hago indicacion para que la suma consultada en el ítem 831 se reduzca de doce millones a once millones i para que se agreguen los dos ítem siguientes:

Item ... Para iniciar en este año el ferrocarril de Cauquénés a Quirihue.....	\$ 500,000
" ... Para iniciar en el presente año el ferrocarril de Cauquénés a Curanipe i Chanco.....	500,000

Su Señoría dijo aquí en el Senado que, según los informes del Director Jeneral de Obras Públicas, no habia estudios definitivos para la construccion del ferrocarril de Cauquénés a Quirihue, que era necesario hacerlos. Estoy seguro de que el señor Ministro dijo esto, i apelo a la redaccion taquigráfica de la sesion i aun a la memoria de Su Señoría. Por mi parte, yo afirmé en aquel momento al señor Ministro que habia estudios hechos, por lo ménos dos; ahora puedo agregar que, según he podido comprobar últimamente, son cuatro los estudios que hai sobre ese ferrocarril.

De modo que los informes que el señor Ministro recibió del jefe de la oficina fueron completamente equivocados.

El señor Ministro talvez no me oyó bien, o no sé lo que pasará; pero esto justifica lo que dije en aquella época, que hai alguien que se interpone entre la voluntad del Congreso, entre la voluntad del país, i la ejecucion de estas obras, i que se interpone de la manera mas hábil i eficaz, suministrando siempre a los Ministros informaciones evasivas. Naturalmente, las personas que llegan a esos puestos i que no han estado ántes en la administracion pública, tienen que aceptar a fardo cerrado los datos que les suministran las oficinas respectivas.

En el caso de que se trata he podido constatar, como le consta tambien al señor Ministro, que aquellos datos eran errados. En ese punto existen estudios. Todavía mas, existe un estado o informe comparativo de todos los estudios practicados. Sin embargo, esa misma oficina informó que no habia estudios. De manera que la exactitud de la frase que dije entónces, que se estaba emborrachando la perdiz, ha quedado plenamente justificada.

Se ha hecho ya de esto una costumbre inveterada. No basta que el Congreso i el Presidente de la República manifiesten su voluntad de ejecutar alguna obra; es preciso contar con el beneplácito del jefe de la oficina de Obras Públicas; sin eso no hai nada. Es ésta una dictadura en que no impera sino la voluntad del jefe

Como se ha dicho que no hai estudios completos para estas líneas i yo he propuesto al Ministro los ingenieros que pueden terminarlos, debo espresar ahora que con los estudios ya hechos, i que existen en la Direccion de Obras Públicas, se puede, por lo ménos, iniciar la construccion.

Tengo a la mano una nota de la Direccion de Obras Públicas relativa a la construccion de ramales a la costa que dice así:

«Cauquénés a Coelemu.—Trocha: un metro. Estension: treinta i seis kilómetros. Casi terminados los estudios. Presupuesto: dos millones de pesos.»

Como se ve, hai ya los estudios necesarios para principiar estas líneas, que es lo que yo propongo.

El señor BESA.—Llamo la atencion a que el ítem 830, destinado a gastos de estudios de nuevas líneas férreas, se ha reducido talvez demasiado, pues se reduce en doscientos cuarenta i cinco mil pesos, dejándolo solo en cien mil pesos, cuando hai varias líneas cuyos estudios no están terminados i otras que será necesario principiar a estudiar. Con cien mil pesos muy poco se puede hacer.

Respecto al ferrocarril de Cauquénés a Quirihue, debo repetir lo que dije al señor Ministro en dias pasados, que lo han informado mal en la Direccion de Obras Públicas.

de esa oficina. Solo se hace lo que él quiere.

¿Los medios? Mui fáciles: si no se quiere que se haga una obra, se dice que no está estudiada; que no es posible que trate de llevarse adelante sin que haya estudios; que eso seria ir a un fracaso seguro; que habria que modificar mas tarde los trabajos, lo que es de mala administracion, i por fin que, por mas deseo que haya de complacer a los señores Senadores i Diputados, no es posible hacerlo.

Esta es la cantinela de siempre. Pero cuando ella no resulta eficaz, se dice que hai que hacer nuevos estudios, o estudios preliminares que, como sabemos, no se acaban nunca.

Sobre todo, se dice al ingeniero encargado de estos estudios que no los concluya.

Cuando la voluntad del Ministro es mui decidida para verificar los estudios, entónces se dice que no hai ingenieros, que los que hai no son competentes; porque en esta materia la Direccion cree ser el único juez, el juez infalible, i no encuentra competentes sino a los ingenieros que ella designa.

Son, pues, inagotables los medios que se emplean por la Direccion para conseguir su objeto. En cambio para aumentar en cuarenta o cincuenta por ciento los precios de la obra tal o cual, parece que no hai necesidad de estudios preliminares; basta para eso una vista de ojos.

En el caso actual, por ejemplo no han podido realizarse los estudios; ha sido inútil que los Diputados por Maule, que mi honorable colega, el señor Fernández Concha, Senador por la provincia, i el que habla nos hayamos empeñado en ello; no hemos podido conseguir en dos años que estos estudios se hagan. Reconozco la buena voluntad que para esto anima al señor Ministro; pero creo que en el fondo de su conciencia Su Señoría piensa como yo: que le han presentado las cosas en forma inaceptable, a fin de que no puedan acordarse los estudios ántes de que se despachen los presupuestos, i des-

pues..... agua pasada, no mueve molino.

Voi a permitirme, pues, completar la indicacion de mi honorable colega, proponiendo que se consulte en esta partida la suma de cincuenta mil pesos para los estudios definitivos del mismo ferrocarril de Cauquénés a Chanco i Curanipe. La indicacion de mi honorable colega podria ser ineficaz, porque si se asigna una suma para la construccion de este ferrocarril, puede decirse que no hai estudios definitivos i, por consiguiente, que no puede hacerse la obra. Por esto yo propongo que del ítem 830 se destine la suma de cincuenta mil pesos, para estudios definitivos de este ferrocarril, debiendo hacerse estos estudios en el presente año.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Debo advertir al honorable Senador que, aunque la Comision ha elevado a doscientos cincuenta mil pesos la partida para estudios, temo que no sea suficiente esa suma.

El señor BALMACEDA.—Entiendo que ya hai estudios practicados sobre ese ferrocarril.

El señor BESA.—Existen los estudios hechos por el señor Schatsman; pero resulta mui cara la construccion segun ese proyecto; hai que adoptar otro trazado.

Como el señor Ministro teme que la suma sea insuficiente, propongo entónces que se consulte la suma de setenta mil pesos para este objeto, en un ítem aparte.

El señor SECRETARIO.—La indicacion del señor Senador quedaria en esta forma:

Item ... Para estudios definitivos en el presente año del ferrocarril de Cauquénés a Chanco i Curanipe..... \$ 70,000

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Como lo ha reconocido el honorable señor Besa, he tenido particular empeño en compla-

cer a los dos honorables Senadores por Maule, señor Fernández Concha i Su Señoría. He pedido propuestas a tres ingenieros para estudios en conjunto de reconocimiento, de ante proyecto i de proyecto definitivo. Uno solo de éstos ha presentado una propuesta, que fué recibida ayer i que se considera inaceptable. Hoi he hablado con otro ingeniero i le he pedido que haga propuestas por los estudios definitivos; espero su contestacion para revolver.

No hai en esto culpa alguna del Director de Obras Públicas; este funcionario cumple su deber al aplicar los reglamentos que exigen esta tramitacion.

Me felicito, por lo demas, de que el honorable Senador por Maule haya propuesto un ítem especial para estudios de este ferrocarril, aunque temo que la cantidad que propone sea insuficiente.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—Voi permitirme, señor Presidente, llamar la atencion del honorable Ministro sobre la necesidad de construir a la brevedad posible, el ramal que sale del ferrocarril de Valdivia a Osorno, i que va a la ciudad de Rio Bueno.

Este ramal es mui urgente, porque durante los largos meses del invierno, aquella poblacion se encuentra completamente aislada del resto de la República, a causa de lo lluviosa que es aquella rejion.

La ciudad de Rio Bueno ha tomado últimamente un vuelo mui grande, i conviene que se la atienda para que siga progresando de la misma manera. Es indudable que adquirirá un desarrollo muchísimo mayor una vez que tenga un ferrocarril que la úna al resto del pais.

Ademas, es una de las localidades mas hermosas que hai en las provincias del sur, no solo por su belleza natural, sino tambien por su clima especial. Muchas personas enfermas van a pasar allá una temporada, porque los médicos creen que esa localidad cura solo con el clima. De manera que es un pueblo que siquiera por los enfermos que a él acuden hai que atenderlo.

Por estas consideraciones, ruego al

señor Ministro que se sirva ordenar, a la brevedad posible, que se inicie este ferrocarril.

Como he dicho, Rio Bueno es un centro de poblacion mui importante; cuyo desarrollo se debe al ferrocarril de Valdivia a Osorno, que pasa a una distancia mas o ménos grande; pero una vez que llegue allí el ferrocarril será de mucho mas porvenir.

El señor BALMACEDA.—Me parece, señor Presidente, que está de mas la frase final del ítem 831, que dice: «i demas que determine el Gobierno»; ya que éste tiene de sobra con la serie de proyectos que en el mismo ítem se enumeran, para iniciar los trabajos.

Por otra parte, creo que las autorizaciones para construir ferrocarriles deben ser, como en todo pais organizado, materia de un acuerdo espreso del poder legislativo; me parece algo verdaderamente inusitado esto de conceder una autorizacion indeterminada al Gobierno.

El señor ESCOBAR (Presidente).—Las últimas palabras de este ítem, a que se refiere Su Señoría, han sido eliminadas a indicacion del honorable Senador por Nuble.

El señor BALMACEDA.—Entonces, no he dicho nada.

Por lo demas, deseaba llamar la atencion sobre el ítem 832, que consulta cuatro millones de pesos, para obras nuevas i equipo.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Está suprimido, señor Senador.

El señor BALMACEDA.—Iba a pedir precisamente que se suprimiera.

El señor CHARME.—Ruego al Senador que se sirva incluir en la nómina de los ferrocarriles que deben construirse con los doce millones que consulta el ítem 831, el de San Vicente a Peralillo, cuyos estudios están casi terminados, i para el cual se ha consultado una suma en todos los presupuestos anteriores.

Creo que solo por un olvido se ha omitido este ferrocarril en el presupuesto actual; i ya que no se faculta al Gobierno para hacer otros ferrocarriles que los

espresados en este ítem, creo necesario agregar aquel a que me refiero.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—He tomado nota de las observaciones de los señores Senadores, i puedo asegurar que los ferrocarriles espresados en la nómina de este ítem 831, servirán, por decir así, de programa de trabajo al Gobierno.

Respecto del ferrocarril que acaba de recomendar el honorable señor Charme, debo decir que ya se están arreglando las bases que han de servir para las propuestas que se pedirán para su construcción.

El señor CHARME.—Pero si no se consultan fondos en el presupuesto, no se podrá construir el ferrocarril.

El señor BALMACEDA.—El honorable Senador por Colchagua acaba de hacer indicacion para que se incluya en el ítem 831, el ferrocarril de San Vicente a Peralillo; yo amplió esa indicacion, proponiendo que se agregue la frase: «i de Peralillo a Llico».

El señor CHARME.—No hai estudios de esa parte todavía, señor Senador; de lo contrario, yo mismo lo habria pedido.

El señor BALMACEDA.—De la mayor parte de los ferrocarriles de que se habla aquí, no hai estudios.

El señor CHARME.—Pero de la parte a que me he referido los hai.

El señor BALMACEDA.—Quiere decir que ya se tiene algo adelantado, i que se estenderán los estudios a la otra parte.

El señor ESCOBAR (Presidente).—La indicacion del honorable Senador por Colchagua, figura entre las indicaciones de la Comision, de manera que la ampliacion que pide el honorable Senador por Tarapacá se estenderá hecha a la indicacion de la Comision.

El señor FERNANDEZ CONCHA.—Seria conveniente que quedara constancia de la indicacion del señor Senador por Colchagua, porque creo que en la redaccion que se ha mandado de este ítem a la Mesa, no figura el ferrocarril a que se ha referido Su Señoría, i como se

ha pedido que se suprima la frase que dice: «i demas que determine el Gobierno», no se podrán iniciiar esos trabajos. Si no se suprime esta frase final, la lista que se ha puesto aquí seria completamente inútil; el Gobierno construiria los ferrocarriles que quisiese, i no alcanzarian los fondos para los que figuran aquí espresamente.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Por no prolongar demasiado el debate, no doo lectura a los estudios preliminares, ante proyectos i estudios definitivos de los diversos ferrocarriles de la República.

Creo conveniente que se deje al Gobierno la facultad de poder realizar todos aquellos ferrocarriles que crea ventajoso hacer, aun cuando seria mui remota la posibilidad de que el Gobierno usara de esta facultad, ya que con la nómina del ítem 831 hai lo bastante. Esto tendria lugar en casos como el que acaba de indicar el señor Senador por Colchagua; cuando haya un proyecto de ferrocarril en el cual se haya gastado alguna suma de dinero, i que por olvido no se hubieran consultado fondos en el presupuesto para su ejecucion.

El señor BESA.—Amplio la iniciacion que he hecho, señor Presidente, en el sentido de que el ítem se eleve a ochenta mil pesos, en lugar de los setenta mil que habia propuesto.

El señor SECRETARIO.—Entónces quedará así la indicacion:

«Item .. Para hacer los estudios definitivos en el presente año, del ferrocarril de Cauquenes a Chanco i Curanipe..... \$ 80,000

El señor BALMACEDA.—No me parece conveniente esta indicacion; es como sentarse primero a la mesa i adelantarse a comerse el banquete solo. Su Señoría podria hacer indicacion para que se consignara un ítem especial, pero no para que se deduzcan esos ochenta mil

pesos de los fondos que se consultan para estudios de nuevas líneas, i con el agrado de que esos estudios deben hacerse en el presente año, con preferencia a todos los demas.

El señor SECRETARIO. —Es un ítem especial el que ha propuesto el honorable Senador de Maule.

El señor ESCOBAR (Presidente). —Cerrado el debate. Si no se exige votacion, se dará por aprobada la partida con las indicaciones de la Comision i con las formuladas por el señor Ministro, que no han sido objetadas o modificadas.

Aprobada.

Se dará igualmente por aprobada la indicacion del señor Urrejola, que modifica la redaccion del inciso 831, escepto en lo que se refiere a la supresion de la frase «i demas que determine el Gobierno», que el señor Ministro pide que se mantenga.

El señor SECRETARIO. —Se va a votar la indicacion del señor Urrejola, para que se suprima la frase final del ítem 831, que dice: «i demas que determine el Gobierno».

El señor URREJOLA. —He procurado dar a ese ítem 831 una redaccion que consulte perfectamente el propósito que que debe tener el Gobierno. En la redaccion que he propuesto están tambien espresados todos los ferrocarriles cuya inclusion han solicitado los señores Senadores.

El señor ESCOBAR (Presidente). —Se va a votar la supresion propuesta por el señor Urrejola.

El señor URREJOLA. —Creo mas natural que se vote la indicacion completa que he formulado, modificando la redaccion del ítem 831.

El señor SECRETARIO. —La indicacion de Su Señoría está ya aprobada en lo demas.

*Puesta en votacion la indicacion para suprimir en el ítem 831 la frase «i demas que determine el Gobierno», fué aprobada por diez votos contra dos.*

El señor BALMACEDA (al votar). —Sí, porque esa frase envuelve una delegacion de las facultades legislativas.

El señor WALKER MARTINEZ (al votar). —Sí, porque los gastos del presupuesto deben ser concretos i determinados.

El señor SECRETARIO. —Corresponde votar la indicacion del señor Balmaceda, para que se diga ferrocarril de Melipilla a Ibacache, porque no está comprendido este ferrocarril en la indicacion del señor Urrejola.

El señor ESCOBAR (Presidente). —Si no se exige votacion, se dará por aprobada.

El señor URREJOLA. —Pido que se vote, señor Presidente.

El señor ESCOBAR (Presidente). —En votacion.

El señor URREJOLA (al votar). —Esperando que haya estudio, voto que nó.

*Votada la indicacion, fué aprobada por ocho votos contra cuatro.*

El señor SECRETARIO. —Aprobada la indicacion del señor Besa, ¿se suprimiria en el ítem 831 el ferrocarril de Cauquénes a Curanipe?

El señor BESA. —No tiene nada que ver una cosa con otra: el ítem que yo propongo es para estudios especiales, i el otro es para construccion de ferrocarriles.

El señor SECRETARIO. —Indicacion del señor Fernández Concha, para reducir el ítem 831 a once millones.

El señor ESCOBAR (Presidente). —Si no se exige votacion, se dará por aprobada.

Aprobada.

El señor SECRETARIO. —Hai una indicacion del señor Balmaceda relativa al ferrocarril de Iquique a Caritas i ramal a Collahuasi, i otra del señor Villegas relativa a los ramales del ferrocarril de Ovalle a Punitalqui i de Palomas a Juntas.

La indicacion del señor Infante, para que se incluya en los ferrocarriles en construccion el de Lináres a Panimávida, está aceptada en la redaccion propuesta por el señor Urrejola para el ítem 831, ya aprobado.

El señor ESCOBAR (Presidente). —

Si no se exige votacion para estas indicaciones, se darán por aprobadas.

Aprobadas.

El señor SECRETARIO. —Partida 16, «Sueldos i gastos diversos», con las indicaciones de la Comision.

El señor Ministro propone las siguientes indicaciones en el presupuesto en oro:

Agregar a continuacion del ítem 833, el siguiente:

Item ... Sueldos insolutos del consultor técnico del Gobierno, correspondientes a los meses de noviembre i diciembre de 1907..... \$ 5,333 33

Agregar despues del ítem 843, el siguiente:

Item ... Para contratar los servicios de un director para la Escuela de Minería de La Serena. \$ 8,000

Mantener el ítem 845 en la forma que lo propone el proyecto o sea con la suma de cincuenta mil pesos para organizar la oficina encargada de la inspeccion técnica de materiales en Europa, i desechar la modificación propuesta por la Comision Mista.

El señor Ministro propone, para el caso de que no sea aceptada la anterior, la siguiente:

Item ... Para gastos de la oficina encargada de la inspeccion técnica de materiales en Europa. \$ 30,000

El señor BESA. — Parece que hubiera una duplicacion del presupuesto, porque ya en la partida 10 se consultan quince mil pesos como sueldo del Director Jeneral de Obras Públicas, i ahora nos encontramos aquí con un ítem, el 833, de treinta i dos mil pesos oro,

sueldo del Consultor técnico del Gobierno encargado de las funciones de Director Jeneral de Obras Públicas. Una de dos, señor Presidente, o hai una acumulacion de destinos inconveniente, o están divididas las funciones de Director de Obras Públicas de las de Consultor técnico, i en tal caso, este último empleado no puede recibir treinta i dos mil pesos, porque no llena la condicion de desempeñar las funciones de Director de Obras Públicas.

Pero hai otra acumulacion mas todavía: por un decreto dictado últimamente por el Ministerio de Instruccion Pública, se autoriza al Rector de la Universidad para que contrate por cinco años con veinte mil francos anuales a este mismo funcionario como profesor de resistencia de materiales. De esta manera, aparte de la nueva acumulacion de destinos, se priva a la Direccion de Obras Públicas, diariamente, tres horas de trabajo de su Director, a ménos que éste tenga el don de ubicuidad. Creia yo que el señor Ministro de Instruccion Pública habria consultado a su colega el señor Ministro de Industria, pero ahora veo que Su Señoría no tenia conocimiento de esto.

De desear seria que se esclareciera un poco este enredo, que no me parece mui correcto.

De lo espuesto resulta que el empleado aludido goza de tres sueldos, lo que no demuestra mucho espíritu de economía cuando se trata de su persona, pero sí cuando se trata de hacer estudios de ferrocarriles.

El decreto a que me he referido, dice como sigue:

«Núm. 5,949.—Santiago, 29 de noviembre de 1907.—Vistos estos antecedentes,

Decreto:

Artículo 1.º El señor Köning se compromete a prestar sus servicios como profesor de resistencia de materiales en las escuelas de ingeniería, de arquitectura i otras universitarias que el Supremo Gobierno acuerde, a condicion de que el trabajo que se le imponga por enseñanza por ejercicios prácticos no exceda de

tres horas por día, sin perjuicio de las excursiones i visitas de estudio.

Art. 5.º El señor Köning gozará de un sueldo anual de veinte mil francos (frs. 20,000) o su equivalente en moneda chilena, que le será pagado por mensualidades vencidas.

Art. 6.º Terminado el contrato por haber terminado el plazo estipulado, o por enfermedad del señor Köning, en el caso del artículo 4.º, o por acuerdo de las partes, el señor Köning tendrá derecho a pasaje de primera clase i a flete de equipajes para sí i su familia, de Santiago hasta Bruselas.

Art. 9.º El señor Köning tendrá derecho, al reasumir su empleo de profesor, o despues de reasumido, a una licencia de cuatro meses con goce de sueldo i pasaje de ida i vuelta de primera clase para trasladarse a Europa a estudiar los adelantos que en los ramos relativos a sus asignaturas se hayan realizado en los últimos años.»

De manera que sobre esta triple acumulacion de sueldos, se le concede todavía una licencia de cuatro meses.

Todo esto, merece bien una esplicacion del señor Ministro, que espero de Su Señoría ántes de proseguir mis observaciones.

El señor FIGUEROA (Ministro de de Industria i Obras Públicas).—Efectivamente, figura en la partida 10 un ítem de quince mil pesos para pagar el sueldo del Director de Obras Públicas; pero figura a este ítem porque la lei que fija los sueldos de los empleados de esta oficina consulta quince mil pesos para sueldo del Director. Puedo declarar, sin embargo, que este sueldo no se paga, sino que pasa a rentas jenerales.

Este funcionario fué contratado como Consultor técnico del Gobierno encargado de las funciones de Director Jeneral de Obras Públicas i con un sueldo anual de treinta i dos mil pesos oro de dieciocho peniques.

Como desempeñaba a la vez la clase de resistencia de materiales en la Universidad del Estado, ocurría muchas veces la anomalía de que cuando el Gobierno

o el público lo necesitaba, él estaba haciendo sus clases en ese establecimiento.

El Gobierno le pidió entónces que renunciara a esas clases, pero al hacerlo, tuvo que compensarle lo que él dejaba de ganar en la Universidad, que eran siete mil pesos anuales. Se le contrató entónces por el sueldo anual de treinta i dos mil pesos oro de dieciocho peniques para que se desempeñara las funciones de Consultor técnico del Gobierno, encargado de las funciones de Director Jeneral de Obras Públicas.

El señor BALMACEDA.—I se atropellaba la lei orgánica de la Direccion de Obras Públicas, que fija un sueldo menor para su jefe.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Se cumplía la lei que fijaba treinta i dos mil pesos al Consultor técnico; pero por haberse agotado la cantidad de veinticinco mil pesos que el presupuesto consultaba para el Director de Obras Públicas, se pide ahora la suma de cinco mil trescientos treinta i tres pesos treinta i tres centavos a fin de pagar a este funcionario los sueldos que no ha percibido de noviembre i diciembre del año que acaba de terminar, en su calidad de Consultor técnico.

En cuanto al cargo de profesor de la Universidad del Estado, debo manifestar que no lo desempeña actualmente. Si se ha hecho ese contrato, es para al caso de que el señor Köning dejara de desempeñar las funciones de Director Jeneral de Obras Públicas.

De manera que este caballero no tiene hoy otro sueldo que el de treinta i dos mil pesos; no gana, pues, los quince mil que corresponden al Director de Obras Públicas, a pesar de que desempeña el cargo, ni gana tampoco los veinte mil francos como profesor, porque no tiene derecho a esta renta ni puede desempeñar la clase, segun lo convenido con el Gobierno.

Lo repito, percibe únicamente el sueldo de treinta i dos mil pesos oro de dieciocho peniques que le fija un contrato subordinado a la aprobacion del Congreso, por desempeñar el cargo de consultor técnico del Gobierno, encargado de las fun-

ciones de Director de Obras Públicas: Se le pagó este sueldo hasta que se completó la suma de veinticinco mil pesos que costaba el presupuesto, i por este motivo no se le ha podido pagar los sueldos correspondientes a los meses de noviembre i diciembre del año pasado.

El señor BESA.—Como ve el Senado quedan en pie las observaciones que he hecho sobre este particular. Lo que nos ha dicho el señor Ministro está contradicho por el contrato a que acabo de dar lectura, que no es condicional.

Si este funcionario acudiera a los Tribunales de Justicia para que se le pagara el sueldo de profesor, el Gobierno tendria que atenerse a la lei i pagárselos. Que haya habido un contrato verbal con el Gobierno, no significa nada; las palabras se las lleva el viento, pero la lei queda escrita i habria que cumplirla.

De manera que en el presupuesto que discutimos se consultan dos sueldos para este funcionario: uno de quince mil pesos en su carácter de Director de Obras Públicas i otro de treinta i dos mil pesos oro de dieciocho peniques en su carácter de consultor técnico del Gobierno, en cargado de las funciones de Director de Obras Públicas.

En cuanto al decreto que autoriza al rector de la Universidad para contratarlo como profesor de ese establecimiento, no solo no es condicional sino que dice que no podrá dedicar a la enseñanza mas de tres horas diarias i que no se le podrá obligar a mas.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas). —¿Podria indicarme el señor Senador el ítem a que imputaria ese sueldo de veinte mil francos?

El señor BESA.—A alguno del presupuesto de Instruccion Pública.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas). —No hai ninguno al cual se pueda imputar ese gasto.

El señor BESA.—Entónces este decreto no tiene pies ni cabeza; él autoriza al Director de Obras Públicas para que haga clases en la Universidad, de modo

que tendria perfecto derecho para cobrar el sueldo que se le fija.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Ese contrato no ha sido aceptado por el Director de Obras Públicas, porque un contrato anterior con el Gobierno se lo impide. Si se ha dejado subsistente aquel contrato, es solo para el evento de que dejara de ser Director de Obras Públicas.

El señor CIFUENTES.—El señor Ministro sin duda ha olvidado que son compatibles los empleos de Instruccion Pública con cualesquiera otros; de tal manera que, subsistiendo este contrato, el Director de Obras Públicas podria percibir el sueldo de treinta i dos mil pesos oro de dieciocho peniques i los veinte mil francos por las clases en la Universidad.

Todo esto sumaria mas o ménos ochenta mil pesos papel.

Respecto del sueldo de quince mil pesos que se consulta en la partida 10, ese sí que seria incompatible con el de treinta i dos mil pesos oro, porque por un solo empleo no se puede ganar dos sueldos; la lei lo prohíbe terminantemente.

Como lo observaba el honorable Senador de Tarapacá, es a todas luces incorrecto el que habiendo fijado una lei en quince mil pesos el sueldo del Director de Obras Públicas, se le haya asignado al que actualmente desempeña ese puesto por un simple contrato *ad referendum*, el sueldo de treinta i dos mil pesos oro de dieciocho peniques.

Es evidente que si se aprueba el ítem 833 de la partida que discutimos, este funcionario podria, fundándose en la lei, percibir los tres sueldos, i en caso que se le negaran, tendria el derecho de reclamar su pago ante los Tribunales de Justicia.

Creo, por consiguiente, que habiéndose aprobado ya en la partida 10 el ítem que consulta quince mil pesos para sueldo de este funcionario, debe suprimirse el de la partida que se discute, que consulta treinta i dos mil pesos oro con el mismo objeto.

Así podría percibir el sueldo de quince mil pesos de su empleo en la Dirección de Obras Públicas i el de veinte mil francos como profesor en la Universidad, porque, como he dicho ántes, son compatibles los sueldos de los empleos de la enseñanza con los de cualquiera otro.

Probablemente el Director de Obras Públicas habria deseado tomar este camino, porque no se puede suponer que sin su conocimiento i consentimiento se haya expedido un decreto en el que se le concede licencia, i hasta pasaje libre para Europa para él i su familia, i no sé qué otras prerrogativas, en caso que deje de desempeñar esas clases.

Se me figura que no solo no ha podido dictarse ese decreto sin su consentimiento, sino que él habrá reclamado todo lo que el decreto le concede.

Soi de opinion, por lo tanto, que habiéndose aprobado ya en la partida 10 el sueldo de este funcionario, este otro ítem de treinta i dos mil pesos oro debe suprimirse, porque no podríamos conceder a una sola persona un sueldo de cerca de cien mil pesos. Como me parece que esto salva toda la dificultad, hago indicacion en este sentido.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Vuelvo a repetir que si figura un ítem de quince mil pesos en la partida 10, «para sueldo del Director de Obras Públicas», es por que lo ordena la respectiva lei orgánica; pero ese sueldo no se ha pagado, ni se pagará.

El señor CIFUENTES.—No se ha pagado por simple voluntad del interesado, porque si la lei le concede ese sueldo, él tendria perfecto derecho para cobrarlo ante los Tribunales.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Por un contrato celebrado entre el Gobierno i este funcionario, él renuncia espresamente a ese sueldo. No puede, pues, recibir mas que el sueldo establecido en el contrato; para evitar toda duda, se podría espresar esta prohibicion en la glosa del ítem 833.

El señor CIFUENTES.—Yo no co-

nozco el contrato, ni me parece que lo conozcan los demas señores Senadores.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Por el contrato no puede este funcionario recibir ni el sueldo de quince mil pesos, ni el correspondiente a las clases de la Universidad.

El señor CIFUENTES.—Insisto en llamar la atencion del señor Ministro, a que si se dejan en el presupuesto los dos ítem, el de treinta i dos mil pesos oro i el de quince mil pesos papel, es indudable que el empleado puede cobrarlos judicialmente.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—No son puestos distintos los que tiene este empleado, sino uno solo, i no seria admisible que gozara de dos sueldos por un mismo empleo.

El señor CIFUENTES.—Pero si desempeña los cargos de Consultor técnico del Gobierno i Director de Obras Públicas, i en el presupuesto se consultan para estos cargos treinta i dos mil pesos oro i quince mil pesos papel, respectivamente, puede el empleado cobrar los dos sueldos.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—El cargo que se le ha dado es el de Consultor técnico del Gobierno, encargado de la funciones de Director de Obras Públicas. Como he dicho, para salvar todo temor o duda, puede el Senado agregar en la glosa del ítem 833, esta frase: «i que será incompatible con toda otra remuneracion fiscal».

El señor URREJOLA.—Con la agregacion que acaba de indicar el señor Ministro, se elimina el temor que han manifestado los señores Senadores, en cuanto a la acumulacion de sueldos que pudiera pretender el actual Director de Obras Públicas.

En cuanto al sueldo de treinta i dos mil pesos oro que consulta el ítem 833, no importa una novedad, porque por el presupuesto que rijió en 1907 tenia este empleado veinticinco mil pesos oro, por una parte, i siete mil pesos, oro tambien,

por las clases de resistencia de materias, o sea, sumando las dos cantidades, los treinta i dos mil pesos oro que ahora se consultan en un solo ítem i como un solo sueldo, para remunerar los cargos reunidos, de Consultor técnico del Gobierno i Director Jeneral de Obras Públicas.

El señor BALMACEDA.—Yo debo principiar por declarar que tengo un buen concepto de los conocimientos técnicos de la persona que desempeña actualmente el puesto de Director de Obras Públicas; pero no puedo dejar de observar la irregularidad que se cometería al modificar por la lei de presupuestos el sueldo que corresponde a este destino, segun la lei orgánica de la Direccion de Obras Públicas.

Si se creen necesarios los servicios del señor Köning como Consultor técnico del Gobierno i Director de Obras Públicas i se considera que esos servicios deben remunerarse con treinta i dos mil pesos oro, yo votaria con gusto un pro-

yecto especial con ese objeto; pero, si se me dice que en el presupuesto de gastos públicos se va a modificar la lei que organizó la Direccion de Obras Públicas i que fijó el sueldo del Director, yo no lo acepto, i declaro que lo considero sumamente inconveniente.

De igual modo que se hiciera esto, podríamos modificar por medio de la lei de presupuestos todos los sueldos de los empleados públicos de todas las oficinas organizadas por leyes especiales. ¿Sería ello conveniente? Se han hecho ya en esta Cámara en diversas ocasiones numerosas i reveladoras observaciones para condenar este sistema.

VARIOS SEÑORES SENADORES.— Ya ha pasado la hora.

El señor ESCOBAR (Presidente).— Se levanta la sesion.

*Se levantó la sesion.*

RAFAEL EGAÑA,  
Jefe de la Redaccion.