

Sesion 27.^a extraordinaria en 25 de Noviembre de 1904

PRESIDENCIA DEL SEÑOR LAZCANO

SUMARIO

Se lee i es aprobada el acta de la sesion anterior.—Cuenta: 1.º de cinco mensajes de S. E. el Presidente de la República: con el primero somete a la deliberacion del Congreso la convencion celebrada con el representante de la República de Guatemala, el dia 26 de octubre último, para facilitar el intercambio de correspondencia oficial i el canje i franqueo de publicaciones oficiales, científicas, literarias e industriales entre ambos paises; con el segundo inicia un proyecto de lei que fija en Paris la residencia del consulado jeneral de la República en Francia; con el tercero inicia un proyecto de lei que reglamenta la redencion de censos en arcas fiscales; en el cuarto solicita el acuerdo del Senado para conferir el empleo de capitán de navío a los de fragata don Meliton Gajardo, don Florencio Guzman, don Roberto Maldonado i don Luis Gómez C.; i en el último comunica que ha resuelto incluir entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso Nacional en el actual período de sesiones extraordinarias, el proyecto de lei que crea dos empleos de ingenieros tasadores para la Caja de Credito Hipotecario; 2.º de una solicitud de don Pedro Antonio Diaz P., jefe de la Estacion Central de los Ferrocarriles del Estado, en la que pide se le conceda, por gracia, su jubilacion, con el sueldo de que actualmente disfruta.—El señor Puga Borne (vice-Presidente) hace algunas observaciones para manifestar la conveniencia de que el ferrocarril de Chillan a Coelemu se haga de trocha angosta, a fin de que el Senado las tenga presentes al votar la partida correspondiente.—Los señores Escobar i Castellon sostienen, por su parte, la conveniencia de la trocha de un metro sesenta i ocho centímetros para ese ferrocarril.—El señor Reyes declara que solo aceptará las partidas del presupuesto consultadas para ferrocarriles que hayan sido recomendadas por la Comision de Obras Públicas del Senado como suficientemente estu-

diadas, i que negará su voto a las demas; en cuanto a la trocha que debe tener el ferrocarril de Chillan a Coelemu, cree que lo mas prudente es dejar la resolucion del punto al Gobierno.—El señor Barros Luco sostiene esta misma opinion, i hace algunas consideraciones sobre las diversas circunstancias que el Gobierno debe tomar en cuenta al fijar aquella trocha.—Los señores Escobar i Puga Borne (vice-Presidente) aceptan la idea propuesta por el señor Reyes.—El señor Charme (Ministro de Obras Públicas) declara que el Gobierno no ha tomado aun resolucion sobre este punto, porque todavía no están terminados los estudios de aquel ferrocarril.—El señor Castellon rectifica al señor Ministro, afirmando que esos estudios existen, que se han venido haciendo desde muchos años atras por diversas comisiones, i que están definitivamente terminados hace largo tiempo.—El señor Lazcano (Presidente) manifiesta que, solo en virtud de informes equivocados que fueron oportunamente rectificadas, no incluyó la Comision de Obras Públicas del Senado el ferrocarril de Curicó a Hualañé entre aquellos cuya construccion inmediata acepta, por estar debidamente estudiados.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa la sesion con la votacion del presupuesto de Obras Públicas.—Se aprueba la partida Ferrocarril de Santiago al Peñon.—Se pone en votacion la partida Ferrocarril de circunvalacion de Santiago.—El señor Mac Iver pregunta cuánto tiempo lleva esta construccion.—El señor Charme (Ministro de Obras Públicas) responde que la línea esta concluida, pero que por ahora se piden doscientos mil pesos para terminar los edificios de las estaciones.—El señor Reyes pregunta si este ferrocarril que propone la Comision Mista no es el mismo que estaba sometido a la Comision de Obras Públicas en diciembre del año pasado.—El señor Puga Borne responde que esta línea es una idea nueva para traer el ferrocarril de circunvalacion por la orilla del Mapocho pa-

ra unirlo con la de la estacion del Mercado.—Se aprueba la partida.—Son aprobadas las partidas siguientes: Ferrocarril de San Bernardo a San José de Maipo; id. de Melipilla a San Antonio; id. de Rancagua a Doñihue; id. de Curicó a Hualañé; id. de San Vicente a Peralillo; id. de Talca a Constitucion; id. de Quella a Coelemu; id. de Los Anjeles a Antuco; id. de Coihue a Nacimiento; id. de Púa a Cura Cautin; id. de Osorno a Rio Negro.—Se aprueban las partidas siguientes: Gastos variables jenerales; Partida 52, Ferrocarriles en esplotacion particular; partida 53, id. de Vilos a rio Choapa; partida 54, id. de Tongoy a Ovalle; partida 55, Jubilados.—Se pone en discusion la partida 56, Empleados de lei.—El señor Mac Iver llama la atencion hácia los muchos gastos a que dan lugar nuestros ferrocarriles, sin que esto corresponda a beneficios para el Fisco.—Se da por aprobada la partida.—Son aprobadas las partidas siguientes: 57, Empleados a contrata; 58, Empleados a jornal; 59, Materiales de consumo; 60, Gastos jenerales; 61, Suplencia de empleados; 62, Indemnizaciones; 63, líneas de norte a sur.—Son aprobadas la partida nueva, Gastos extraordinarios; Obras nuevas Gastos variables; Direccion de Traction i Maestranza; Direccion de la Via i Edificios.—El señor Mac Iver cree que conviene al Fisco el tratar con empresas particulares la composicion i reparacion del equipo de los ferrocarriles.—Se da por aprobada la partida Presupuesto en oro.—A indicacion del señor Montt se acuerda declarar que los presupuestos se inviertan en conformidad al decreto espedido por el Ministerio de Hacienda en 1903.—Se declara que, por haber terminado la discusion de los presupuestos, el Senado se reunirá solo en los dias ordinarios de sesion.—Se levanta la sesion.

Asistieron los señores:

Balmaceda, Elías	Reyes, Vicente
Ballesteros, Manuel E.	Rozas, Ramon Ricardo
Bannen, Pedro	Sanfuentes, Juan Luis
Barros Luco, Ramon	Silva Cruz, Raimundo
Blanco, Ventura	Silva Ureta, Ignacio
Castellon, Juan	Varela, Federico
Errázuriz U., Rafael	Vial, Alejandro
Escobar, Ramon	i los señores Ministros
Mac Iver, Enrique	del Interior, de Relaciones
Matte Pérez, Ricardo	Estteriores i de
Montt, Pedro	Industria i Obras Pú-
Puga Borne, Federico	blicas.

Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:

«SESION 26.^a EXTRAORDINARIA DEL 24 DE NOVIEMBRE DE 1904

Asistieron los señores Lazcano, Balmaceda, Ballesteros, Bannen, Barros

Luco, Castellon, Charme (Ministro de Industria i Obras Públicas), Escobar, Mac Iver, Matte, Montt, Puga Borne, Reyes, Rozas, Saavedra, Sanfuentes, Silva Cruz, Silva Ureta, Varela, Vial i Walker Martínez, i el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

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

Oficios

Uno del señor Ministro de Justicia con el que envia otro de la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago, relativo al movimiento habido en dicho Tribunal durante los años de 1902, 1903 i 1904, datos pedidos por el señor Senador don Manuel Ejidio Ballesteros en sesion de 17 del mes en curso.

Se mandó agregar a los antecedentes al proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que crea una cuarta Sala en la Corte de Apelaciones de Santiago.

Solicitudes

Una de don Julio Novoa Gormaz, en la que hace algunas observaciones para que se tomen en consideracion al discutirse el proyecto de lei, presentado por el señor don Marcial Martínez, en sesion de 18 de diciembre de 1899, que dispone que las municipalidades de Santiago i Valparaiso podrán celebrar sesion con el tercio de sus miembros en ejercicio.

Se mandó agregar a los antecedentes del referido proyecto de lei.

Antes de entrar a la órden del dia, el señor Ballesteros dijo que en un folleto, repartido últimamente, se atribuian actos de tal naturaleza al subdelegado marítimo de la Isla de Pascua que, a ser cierto—lo que dudaba en razon de su propia magnitud—esa isla estaria sujeta a la mas terrible tiranía. Dijo que estimaba indispensable que el Gobierno investigara lo que hubiera sobre el particular para que si eran efectivos los hechos denunciados, se adoptaran las medidas del caso.

El señor Varela espresó que Su Señoría habia recibido tambien dos o tres comunicaciones en que se le denunciaban hechos criminosos, que merecian pronta represion, cometidos por la autoridad de la Isla de Pascua.

El señor Ministro de Industria i Obras Públicas contestó que se apresuraria a trasmitir al señor Ministro de Relaciones Esteriores lo espuesto por los honorables Senadores de Santiago i Atacama.

En seguida se acordó aplazar la discusion del proyecto de lei que determina el quorum con que pueden celebrar sesion las municipalidades de Santiago i Valparaiso.

Entrando a la órden del dia, continuaron las votaciones pendientes en la sesion anterior, de la Seccion de Industria, del presupuesto del Ministerio de Industria i Obras Públicas.

Con el asentimiento tácito de la Sala se dió por aprobada la nueva partida, propuesta por la Comision, con el rubro de «Escuela Profesional de Niñas de Traiguén».

Asimismo se dieron, sucesivamente, por aprobadas las partidas 35, «Escuela Profesional de Niñas de Valdivia», a 42, «Gastos fijos, con las indicaciones de la Comision, i las nuevas partidas, agregadas entre ellas por la Comision, que llevan los rubros de «Escuela Profesional de Niñas de Osorno», «Escuela Profesional de Niñas de Ancud» i «Escuela Industrial de Chillan».

En la partida 41, «Pensionado en el extranjero», se dió tambien por aprobado el siguiente ítem, que pr error se omitió en el informe de la Comision, i que fué aprobado por ella:

«Item .. Pension al ingeniero Wenceslao Sierra, para que estudie en Europa traccion i Maestranza de ferrocarriles.... \$ 3,600»

Seccion de Obras Públicas

La partida 43, «Direccion Jeneral de Obras Públicas», se dió por aprobada con las indicaciones de la Comision i con las siguientes, que fueron aceptadas con el asentimiento unánime de la Sala.

Del señor Ministro de Industria i Obras Públicas para que despues del ítem agregado por la Comision, a continuacion del 661, se consulte este otro, aprobado por la Comision i que se omitió en el informe:

«Item ... Para reparacion del camino trasandino por Tinguiririca... \$45,000»; i

del señor vice-Presidente para que se mantenga en esta partida el ítem 695, «para trabajos en el terreno con el personal de la seccion i repuesto del material de trabajo, cinco mil pesos», que la Comision propone se traslade a una de las partidas nuevas que se consultan en la Seccion de Industria, a continuacion de la relativa a la Sociedad Nacional de Minería.

La partida 44, «Gastos variables jenerales», se dió por aprobada con las indicaciones de la Comision, debiendo suprimirse, a peticion del señor Ministro de Industria i Obras Públicas, el ítem de treinta i cinco mil pesos agregado por la Comision, para la terminacion de la Escuela de Veterinaria de Santiago.

La nueva partida propuesta por la Comision, con el rubro de «Defensa de Poblaciones», se dió por aprobada.

Asimismo se dió por aprobada la nueva partida propuesta por la Comision con el rubro de «Construccion i reparacion de Puentes», con las siguientes indicaciones, que fueron aceptadas con el asentimiento unánime de la Sala.

Del señor vice-Presidente para que en el ítem destinado a la terminacion de puentes, autorizados por la lei número 1,704 de 17 de setiembre de 1904, etc., se borre la llave que encierra las palabras «Huasco en Freirina» hasta «Cauquén» en Cauquén», i se suprima la frase que

figura al lado de esa llave, i que dice: «Se piden propuestas»; i

Del señor Ministro de Industria i Obras Públicas para que en el ítem destinado a la construcción de puentes, en conformidad a los proyectos definitivos aprobados por el Gobierno, se corrijan las siguientes denominaciones, que están equivocadas, i se diga en consecuencia: «Limahue en Malloa» en vez de «Limache en Malloa», i «Cachapoal en Peumo, entre Pichidegua i la estación de Codao» en vez de «Cachapoal en Peumo entre Pichidegua i la estación de las Rosas».

La partida 45, «Jubilados», se dió por aprobada tal como aparece en el proyecto orijinal.

Las partidas 46, «Sección de Ferrocarriles de la Dirección de Obras Públicas», i 47, «Personal auxiliar de la sección de ferrocarriles en estudio i construcción», se dieron, sucesivamente, por aprobadas con las indicaciones de la Comisión.

Ferrocarriles en estudio

La partida 48, «Sueldo del Personal», se dió por aprobada con las indicaciones de la Comisión.

Asimismo se dió por aprobada la partida 49, «Gastos de las comisiones técnicas», con las indicaciones de la Comisión, a escepcion de la que tiene por objeto agregar a la glosa del ítem 750 la siguiente frase: «i ramal de la Unión a Rio Bueno», que fué desechada.

La partida 50, «Nuevos estudios», se dió por aprobada en la forma propuesta por la Comisión, debiendo intercalarse a petición del señor Ministro de Industria i Obras Públicas, en el ítem 751, a continuación de la frase que dice: «prolongación del ramal de Renaico a Traiguen hasta empalmar con la línea Central», esta otra: «i ramal de la Unión a Rio Bueno».

La partida 51, «Gastos variables jenerales», se dió por aprobada con las indicaciones de la Comisión.

Ferrocarriles en construcción

La nueva partida, propuesta por la Comisión con el rubro de «Sueldo del

Personal de Inspección Técnica», se dió por aprobada.

A petición del señor Puga Borne se acordó reemplazar el rubro, que aparece en el informe de la Comisión, después de la partida anterior, i que dice: «Gastos de la construcción i jenerales de las comisiones técnicas», por este otro: «Gastos de construcción i jenerales de las comisiones técnicas».

Al votarse la nueva partida, propuesta por la Comisión, con el rubro de «Ferrocarriles de Animas a Los Pozos», el señor Varela dijo que, por el conocimiento personal que tenía de la localidad, podía asegurar al Senado que este ferrocarril no significaba sino un gasto inútil, pues no estaba llamado a satisfacer una verdadera necesidad.

Con este motivo usaron de la palabra los señores Ministro de Industria i Obras Públicas i Montt.

Votada, en seguida, la partida, fué aprobada por ocho votos contra cuatro, absteniéndose de votar los señores Reyes i Puga Borne.

Al votarse la nueva partida propuesta por la Comisión, con el rubro de «Ferrocarril de Serena a Rivadavia» el señor Montt pidió al señor Ministro de Industria i Obras Públicas se sirviera ordenar se practique un estudio, i lo envíe al Senado, que explique las diferencias que, según el informe de la Comisión, existen entre el presupuesto oficial de la obra i lo pagado hasta el 1.º de octubre último.

El señor Ministro dió algunas esplicaciones sobre el particular i dijo que enviaria los datos solicitados por el señor Montt.

En seguida se dió por aprobada la partida.

Asimismo se dieron, sucesivamente, por aprobadas las nuevas partidas propuestas por la Comisión, con los rubros de «Ferrocarril de Ovalle a Trapiche i Paloma a San Márcos» i «Ferrocarril de Choapa a Illapel».

Al procederse a votar la nueva partida propuesta por la Comisión, de doscientos treinta i dos mil pesos, «Ferrocarril de

Melipilla a Puangue», usó de la palabra el señor Mac Iver, despues de haber obtenido para ello el asentimiento unánime de la Sala, i esplicó el concepto adverso que le merecian estas partidas para ferrocarriles introducidas por la Comision, en presencia del estado económico del país, sobre lo cual el señor Senador llamó la atencion del Senado, manifestando, entre otras cosas, que como los aumentos propuestos, los gastos públicos presupuestados para el próximo año subirian ya a ciento veintiseis millones de pesos, mas o ménos, i el cálculo de entradas era solo de ciento diez millones.

El señor Reyes apoyó las observaciones del señor Mac Iver i dijo que de todas estas partidas nuevas de ferrocarriles, solo daria su voto a aquellas que tuvieran por objeto satisfacer obligaciones contraidas por el Gobierno, respecto de obras que hubiesen sido legalmente autorizadas.

Para dar algunas esplicaciones en órden a la cuestion tratada por el señor Mac Iver, usaron tambien de la palabra los señores Puga Borne, Saavedra, Ministro de Industria i Obras Públicas i Barros Luco, habiendo el señor Mac Iver hecho indicacion para que el presupuesto que estaba votándose pasara a una Comision especial, a fin de que presentara su informe el sábado próximo, ántes de resolverse sobre las partidas que iban a votarse.

El señor Ministro de Relaciones Exteriores llamó la atencion a que los datos suministrados por el señor Ibáñez, como Ministro de Hacienda, i de que se hace mencion en el informe de la Comision Mista, distaban mucho de los cálculos del honorable señor Mac Iver, i que, por su parte, creia que no se habia operado cambios mui considerables en la situacion económica del país, desde que aquel señor Ministro habia suministrado sus informaciones sobre el particular, informaciones que se acercaban mucho a las cifras dadas por el señor Barros Luco.

Despues de algunas otras observaciones del mismo señor Ministro, se suspendió la sesion.

A segunda hora, continuando el mismo debate, el señor Balmaceda sostuvo tambien la tésis de que no debia autorizarse la construccion de ferrocarriles por el sistema de introducir nuevas partidas en la lei anual de presupuestos, sino por medio de leyes especiales, i llamó la atencion a la circunstancia de que por aquel sistema se emprendian obras no bien estudiadas. Habiendo el señor Senador señalado determinadamente, como encontrándose en este caso, algunos de los ferrocarriles a que se refiere el ítem 751 de la partida 50, ya aprobada, el señor Ministro de Obras Públicas observó que la suma de setenta i cinco mil pesos que ese ítem consulta, era para estudios i no para iniciar trabajos en los ferrocarriles, a que ese mismo ítem se refiere, declaracion de la cual pidió el señor Balmaceda quedara testimonio en el acta.

Despues de algunas otras observaciones del señor Senador, espuso el señor Silva Cruz, como miembro de la Comision Mista de Presupuestos, las razones que habia tenido Su Señoría para dar su voto a las partidas para los nuevos ferrocarriles impugnadas en este debate.

En este estado, i no habiendo hecho uso de la palabra ningun otro señor Senador, espuso el señor Presidente que no podia someter a votacion la indicacion que habia formulado el señor Mac Iver, sobre trámite de Comision, porque para ello seria preciso unanimidad de votos, i declaró que el señor Barros Luco le negaba el suyo; en igual sentido hicieron declaraciones los señores Matte i Rozas.

Votada la partida que se habia sometido a la resolucion de la Sala, propuesta por la Comision, de doscientos treinta i dos mil pesos, «Ferrocarril de Melipilla a Puangue», se dió por aprobada con el voto en contra de los señores Mac Iver i Vial.

La nueva partida introducida por la Comision con el rubro de «Ferrocarril de Alcones a Pichilemu», se dió por aprobada con el voto en contra de los señores Balmaceda i Mac Iver.

Igualmente se dieron por aprobadas,

con el asentimiento tácito de la Sala, las nuevas partidas agregadas por la Comisión con los rubros de: «Ferrocarril de Temuco a Carahue», i «Ferrocarril de Pitrufulquen a Antilhue».

Nuevos ferrocarriles

El señor Reyes pidió se votaran las partidas relativas a estos nuevos ferrocarriles, las cuales han sido propuestas por la Comisión.

La partida «Ferrocarril de Inca a Copiapó» fué aprobada por doce votos contra cinco, absteniéndose de votar el señor Balmaceda.

La partida «Ferrocarril de Vallenar a Viscachitas» fué aprobada por trece votos contra cinco.

La partida «Ferrocarril de Choapa a Salamanca» fué aprobada por diez votos contra ocho.

La partida «Ferrocarril de Rayado a Papudo» fué aprobada por doce votos contra seis.

La partida «Ferrocarril de Rayado a Los Vilos» fué aprobada por once votos contra siete.

La nueva partida introducida también por la Comisión con el rubro de «Túnel de la Gurupa» fué aprobada por doce votos contra seis.

Siendo avanzada la hora, se levantó la sesión».

Se dió cuenta:

1.º 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 someter a vuestra aprobación, oído el Consejo de Estado, la Convención cuyo texto os acompaño en copia autorizada, celebrada con el representante de la República de Guatemala el día 26 de octubre último, para facilitar el intercambio de correspondencia oficial i el canje i franqueo de publicaciones oficiales, científicas, literarias e industriales entre ambos países.

Santiago, 21 de noviembre de 1904

La Convención a que se refiere el mensaje anterior dice como sigue:

«El Gobierno de la República de Chile i el Gobierno de la República de Guatemala, deseando facilitar el intercambio de correspondencia oficial i el canje i franqueo de publicaciones oficiales, científicas, literarias e industriales entre uno i otro país, han resuelto celebrar con tal objeto una Convención i, al efecto, han nombrado por sus plenipotenciarios, a saber:

S. E. el Presidente de la República de Chile al señor don Emilic Bello Codesido, Ministro de Relaciones Exteriores; i

S. E. el Presidente de la República de Guatemala al señor don Eduardo Poirier, su Enviado Extraordinario i Ministro Plenipotenciario en Chile;

Los cuales, después de haber exhibido sus respectivos Plenos Poderes i de haberlos encontrado en buena i debida forma, han convenido en lo siguiente:

ARTÍCULO I

Los Gobiernos de Chile i de Guatemala se compromete a enviarse recíprocamente tres ejemplares de cada una de las siguientes publicaciones oficiales:

(1) Los documentos parlamentarios, administrativos i de estadística que salgan a luz en cada uno de los países contratantes.

(2) Las obras de toda especie, publicadas o subvencionadas por los respectivos Gobiernos signatarios.

(3) Los mapas geográficos, jenerales o particulares, los planos topográficos i otras obras de este jénero.

ARTÍCULO II

Cada uno de los Gobiernos contratantes remitirá las publicaciones a que se refiere esta convención directamente al Ministerio de Relaciones Exteriores del otro, a fin de que llegue por este órgano a poder del departamento, oficina o biblioteca en que se juzgue conveniente depositarlas.

ARTÍCULO III

Cada uno de los Gobiernos firmantes hará formar una colección, tan completa como fuere posible, de los libros ya publicados oficialmente en los respectivos territorios de Chile i de Guatemala, en especial los relativos a su historia, estadística

ijeografía, i la remitirá al otro, al hacerla primera remesa.

ARTÍCULO IV

A medida que uno de los Gobiernos que suscriban esta Convencion reciba las publicaciones que le fueren remitidas por el otro, hará aparecer oportunamente en el respectivo diario oficial una lista de ellas, a fin de que el público pueda concurrir a consultarlas en la oficina i biblioteca en que sean puestas a su disposicion, designando al mismo tiempo el lugar i la imprenta de donde cada obra proceda, para que lleguen a conocimiento de los que deseen adquirirlas.

ARTÍCULO V

La correspondencia de la Legacion de cada uno de los paises contratantes acreditada ante el otro, así como la correspondencia oficial i las publicaciones de canje que ambos Gobiernos recíprocamente se remitan, gozarán de franqueo de porte siempre que estén dirigidas a una institucion oficial de cualquiera de los dos paises i que lleven el sello del Ministerio o Legacion remitente.

ARTÍCULO VI

La presente Convencion rejirá por tiempo indefinido i solo cesará un año despues que una de las Partes Contratantes la hubiere denunciado a la otra.

El canje de las ratificaciones de la presente Convencion se verificará en la ciudad de Santiago de Chile en el mas breve plazo posible.

En fe de lo cual, los infrascritos Plenipotenciarios de Chile i de Guatemala han firmado i sellado la presente Convencion en doble ejemplar, en Santiago, a 26 de octubre de 1904.—(L. S.) EMILIO BELLO C.—(L. S.) EDUARDO POIRIER».

Está conforme.—CÉSAR DE LA LASTRA.

Pasó a la Comision de Relaciones Exteriores.

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

El artículo 13 de la lei número 928, de 4 de marzo de 1897, sobre servicio consular, dispone que el Consulado Jeneral de la República en Francia tendrá su residencia en Burdeos.

El hecho de que casi la totalidad del movimiento comercial entre Francia i Chi-

le se efectúe actualmente por otros puertos de aquella República, ha traído como consecuencia que Burdeos carezca ahora de la importancia que ántes tenia para nuestro comercio.

Esta circunstancia, añadida a la de que Paris, en su calidad de capital i centro mas importante del comercio de Francia, de donde se esportan las tres cuartas partes del total de mercaderías que anualmente nos remite dicho pais, ha sido siempre el asiento de nuestro Consulado Jeneral, me inducen a proponer a vuestras deliberaciones, oído el Consejo de Estado, i a incluir entre los asuntos de que podeis ocuparos en el período de sesiones extraordinarias, previo acuerdo de dicha Corporacion, el siguiente

PROYECTO DE LEI:

El Consulado Jeneral de la República en Francia tendrá su residencia en Paris. Santiago, 23 de noviembre de 1904.—JERMAN RIESCO. —*Luis A. Vergara.*»

Se mandó reservar para segunda lectura.

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

La redencion de censos en arcas fiscales en la forma establecida en la lei de 11 de agosto de 1869, impone al Erario Nacional un gravámen que no está justificado por ninguna razon de necesidad ni de conveniencia del Estado.

A fin de ponerle término, consultando a la vez el propósito de dar facilidad para libertar de su carga a los predios gravados con censos, oído el Consejo de Estado i con su acuerdo para que pueda ser tratado en la presente legislatura extraordinaria, tengo el honor de someter a vuestra consideracion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo 1.º La redencion de censos en arcas fiscales autorizada por la lei de 24 de setiembre de 1865, solo podrá hacerse en la Tesorería Fiscal de Santiago i de manera que el gravámen del Erario público no exceda del seis por ciento anual.

Artículo 2.º La Tesorería Fiscal pondrá mensualmente todos los fondos percibidos por redencion de censos, a disposicion de la Superintendencia de la Casa de Moneda, la cual los invertirá en bonos del seis por ciento de la Caja de Crédito Hipotecario, adquiriéndolos por prelación pública.

Artículo 3.º Los bonos hipotecarios adquiridos con fondos procedentes de redención de censos, los aplicados al servicio de éstos por lei de 31 de diciembre de 1901 i los demas que se destinen al mismo fin formarán un fondo de garantía de los censos redimidos en arcas fiscales, con exclusion de todo otro objeto.

Los bonos que sean pagados se reemplazarán por otros comprados por propuestas públicas i los intereses ingresarán en arcas fiscales.

Santiago, a 23 de noviembre de 1904.—**JERMAN RIESCO.**—*Ernesto A. Hubner.*»

Se reservó para segunda lectura.

D.—«Conciudadanos del Senado:

Actualmente existen en el escafolon de la Armada Nacional cuatro vacantes de capitanes de navio.

Los capitanes de fragata don Meliton Gajardo, don Florencio Guzman, don Roberto Maldonado i don Luis Gómez C., que figuran entre los mas antiguos de dicho empleo i que reunen todos los requisitos reglamentarios, tienen, a juicio del Gobierno, méritos suficientes para ascender al empleo inmediatamente superior.

Todos ellos han desempeñado satisfactoriamente diversas i delicadas comisiones, i en el servicio han revelado, junto con sus aptitudes, verdadero celo e interés por el progreso de la Marina Nacional.

En las hojas de servicios que se acompañan encontrareis las comisiones que han cumplido i las campañas i acciones de guerra en que se han encontrado.

En mérito de lo espuesto, solicito vuestro acuerdo para conferir el empleo de capitán de navio a los capitanes de fragata don Meliton Gajardo, don Florencio Guzman, don Roberto Maldonado i don Luis Gómez C.

Santiago, 23 de noviembre de 1904.—**JERMAN RIESCO.**—*A. Rascuñan S. M.*»

Quedó para segunda lectura.

E.—«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, el proyecto de lei que crea dos empleos de ingenieros tasa-

dores para la Caja de Crédito Hipotecario.

Santiago, 23 de noviembre de 1904.—**JERMAN RIESCO.**—*Ernesto A. Hübner.*»

Se mandó acusar recibo.

2.º De una solicitud de don Pedro Antonio Díaz P., jefe de la Estacion Central de los Ferrocarriles del Estado, en la que pide se le conceda, por gracia, su jubilacion con el sueldo de que actualmente disfruta.

Se mandó pasar a la Comision de Industria i Obras Públicas.

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

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Para que el Senado lo tenga presente en el momento de votar una partida del presupuesto de Obras Públicas que está pendiente para hoi, deseo pedir que se dé lectura a una acta del Consejo de Obras Públicas de 25 de agosto de 1904. Se refiere esta acta a la trocha que conviene dar al ferrocarril proyectado entre Chillan i Tomé.

En el proyecto del Gobierno se propone la trocha de un metro, i la Comision acordó la trocha de un metro sesenta i ocho centímetros.

Creo que bastará para formar la opinion del Senado la lectura del acta del Consejo, en que se hicieron presentes todas las razones que justifican la adopcion de la trocha que el Gobierno propuso.

El señor SECRETARIO.—El documento a que se refiere el señor vice-Presidente dice así:

«Leida i aprobada el acta de la sesion anterior, el Consejo entró a ocuparse de lo relativo a la trocha que convendrá adoptar para el ferrocarril de Chillan a Tomé, a cuyo efecto se dió lectura al oficio número 1,141, de 22 del corriente, del Ministerio de Industria i Obras Públicas, por el que somete este asunto a la deliberacion del Consejo.

Se leyeron además todos los antecedentes relacionados con este mismo asunto, de los cuales resulta:

1.º Que el Consejo de Obras Públicas en las sesiones del 16 i del 23 de enero de 1896, i en la del 16 de julio del mismo año, aprobó, respectivamente, los planos confeccionados por don Enrique Vergara Montt para la línea de Chillan a las Balsas de Soto, i los de don Federico von Collas para la línea de Cocharcas a Tomé, sin que la Corporacion tomara en cuenta la trocha de ninguno de los dos proyectos, como lo hacen presente el director que presidió aquellas sesiones i el consejero señor Vigneaux, supuesto que el estudio del señor Vergara Montt es para trocha de un metro i el del señor von Collas para un metro sesenta i ocho centímetros.

2.º Que el Consejo, en la sesion de 15 de marzo de 1901, acordó, con un voto en contra, que la trocha para la línea de Chillan a Tomé fuera de un metro.

A este respecto, tanto el Director como el señor Vigneaux, creen oportuno aprovechar la ocasion para hacer notar que no hai contradiccion—como pareciera a primera vista—entre la aprobacion de un proyecto con trocha ancha i la aceptacion posterior de la trocha angosta para la misma línea.

En 1896 el señor von Collas habia sido contratado para hacer un estudio con trocha ancha, i el Consejo solo era llamado a pronunciarse acerca de la bondad del proyecto hecho sobre esa base, i no a decidir si esa trocha era la que convenia adoptar. Solo en 1901, como se verá luego, fué sometida al Consejo la eleccion de la trocha.

3.º Que la comision nombrada por el decreto supremo número 3,433, del 28 de noviembre de 1901, para estudiar la regularizacion de las trochas de los ferrocarriles de Chile, compuesta de don Omer Huet, don Domingo Víctor Santa María, don Ismael Valdes Valdes, don Salvador Vergara, don Tomas Smythe i don Eleazar Lezaeta, celebró el siguiente acuerdo para el ferrocarril de Chillan a Tomé, con un voto a favor de la de setenta i cinco centímetros:

«Trocha de un metro para el ferrocarril de Chillan a Tomé i Penco. Habria sido, sin duda alguna, preferible aceptar la trocha de un metro sesenta i ocho centímetros para este ferrocarril, pero, teniendo en vista lo excesivamente accidentado de la rejion por donde debe cruzar, i su longitud relativamente considerable (130 klms.), resulta una diferencia de costo de construccion de importancia tal que domina sobre todas las demas consideraciones.

«Hai que tomar en cuenta, en efecto, que para poder establecer un ferrocarril de trocha angosta en regulares condiciones de economía, seria necesario hacer estudios mui prolijos i detallados, lo que equivale a sentar que el trazado de un ferrocarril de trocha ancha seria talvez de un costo tal que lo haria prácticamente imposible. Además, no se justificaria la trocha ancha por cuanto no va a servir de desahogo a la línea central, sino que solo será de servicio local».

4.º Que en el informe número 11, Division B. del consultor técnico don Omer Huet, en la página 31 establece las normas para este ferrocarril, i entre ellas la trocha de setenta i cinco centímetros.

5.º Que en la memoria del estudio del señor von Collas dice: «que una línea de un metro sesenta i ocho centímetros en terreno tan quebrado, es un lujo inusitado que debe perjudicar al pais. . . .»

6.º Que el ingeniero jefe encargado de hacer el estudio definitivo del ferrocarril de Rucapequen a Tomé, don Jorge Vargas S., en nota número 75, de 24 de enero del presente año, a la Direccion, dice:

«En resúmen puedo decir a Ud., señor Director, que, a mi juicio, todas las conveniencias para el buen servicio público están en que se use la trocha angosta para la seccion comprendida entre Coelemu i Tomé, pues la trocha ancha no se justificaria por ningun motivo, ni por las características que se deben emplear, ni por las ventajas i facilidades que se deben buscar para la futura explotacion. . . .»

7.º Que en la línea de Quella, que empalmará en Coelemu, está determinada la trocha de un metro.

8.º Que el ferrocarril de Monte Aguila a Antuco, como lo hace presente el Director, se ha estudiado sobre la base de la trocha de un metro.

En vista de los antecedentes que se dejan mencionados, el Consejo de Obras Públicas acuerda por unanimidad fijar la trocha de un metro para el ferrocarril de Rucapequen a Coelemu i Tomé».

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—En esta acta se hace referencia a las opiniones de un gran número de ingenieros, que han opinado por unanimidad en favor de la trocha de un metro; aunque no precisamente por unanimidad, porque hubo todavía un voto en favor de una trocha de setenta i cinco centímetros. El empleo de la trocha ancha, a juicio de esos ingenieros, llegaria a imposibilitar prácticamente la construcción de este ferrocarril.

Quedó establecido también en la Comisión que, en contra de aquella opinión unánime de los ingenieros, no ha habido ninguna de ningún otro ingeniero que haya opinado por la trocha de un metro sesenta i ocho centímetros.

Por esto me propongo pedir que no se acepte la modificación introducida por la Comisión, i que se apruebe la trocha propuesta en el proyecto del Gobierno.

El señor ESCOBAR.—Tenia conocimiento de que el señor vice-Presidente habia combatido con ardor en el seno de la Comisión la trocha de un metro sesenta i ocho centímetros para ese ferrocarril, i sabia también que, a pesar de su respectable opinión, la Comisión, no sé si por unanimidad o por una gran mayoría, adoptó la trocha ancha, es decir, la de un metro sesenta i ocho centímetros.

Como el señor vice-Presidente ha pedido que se lean algunos antecedentes, yo me voy a permitir también rogar al señor Secretario que dé lectura a una orden del ex-Ministro de Industria i Obras Públicas, don Aníon Muñoz, como igualmente a un telegrama del comandante Herrera, jefe de las fortificaciones de Talcahuano, en que declara que la trocha de un metro presentaria graves inconvenientes, i aun comprometeria la defensa nacional.

Una vez que se hayan leído ambos documentos, continuaré haciendo uso de la palabra.

El señor ROZAS.—Esos documentos deben estar consignados en las actas de la Comisión en la cual se les dió lectura, i aun creo que se pidió espresamente que se consignaran.

El señor ESCOBAR.—Mientras se buscan los antecedentes, voy a continuar usando de la palabra.

Desde hace poco tiempo, según entiendo, el Director Jeneral de Obras Públicas ha recomendado la trocha angosta para los ferrocarriles transversales de todo el país; sin embargo, muchos de estos ferrocarriles son de trocha ancha, como, por ejemplo, el de Pichilemu i el de Melipilla a Puangue o San Antonio.

Ahora tratamos de un ferrocarril que no es un mero ramal, porque puede decirse que es una sección del ferrocarril longitudinal; en efecto, la línea del sur viene a bifurcarse en Rucapequen, i sigue de Concepción a Curanilahue, de modo que si se hiciera esa sección de trocha angosta, habria necesidad de hacer dos trasbordos, lo que seria muy embarazoso para la carga i para los pasajeros.

Este ferrocarril se encuentra en igual caso que el de Angol, que es de trocha ancha, lo mismo que el que sigue a Victoria; no haríamos, pues, sino observar un procedimiento aplicado ya con buen éxito i con beneficio evidente para el país.

Hai que tener presente que este ferrocarril del litoral, permítaseme denominarlo así, está llamado a servir no solo a la industria i al comercio, sino también a la seguridad del país.

Es sabido que el ferrocarril del sur, en la parte comprendida entre San Rosendo i Concepción, se interrumpe casi todos los inviernos por los derrumbes e inundaciones; como nuestros ferrocarriles se surten de carbon de los establecimientos carboníferos de los departamentos de Lautaro i Arauco, en caso de una guerra, de un bloqueo, habria dificultades que serian fatales para el país para proveer de carbon a nuestros ferrocarriles habria que esperar que se salvaran los inconvenientes.

tes o interrupciones producidos por los temporales en la línea de San Rosendo a Concepcion.

No se esplica que, empleándose la trocha ancha para algunos ferrocarriles cuya importancia es insignificante, se elija la trocha angosta para éste, que forma parte de nuestra línea longitudinal, i que interesa considerablemente no solo a las industrias i al comercio, sino aun a la defensa nacional.

El señor PRO-SECRETARIO.—La nota del Ministro al Director de Obras Públicas, cuya lectura ha pedido el señor Senador, dice así:

«Santiago, 10 de setiembre de 1904.—El Ministerio de mi cargo se ha preocupado vivamente en el último tiempo de la cuestion relativa a la trocha que deberá adoptarse para los estudios definitivos del ferrocarril de Chillan a Tomé.

Tanto por los informes de esa Direccion Jeneral como de los ingenieros von Collas i Vergara M., que hicieron los estudios preliminares de aquel ferrocarril, i los datos recojidos por el actual ingeniero jefe, señor Vargas Salcedo, considera este Departamento que la seccion de Rucapequen a Coelemu no presenta dificultades para establecer la trocha de 1 metro 68 centímetros, pues la línea no tiene gradientes ni curvas que hagan notablemente mas dispendiosa la trocha ancha que la angosta. Por el contrario, el trayecto es casi a nivel i la diferencia de precio seria tan pequeña que la economía no compensaria las dificultades del trasbordo en Rucapequen, el que gravaria los productos i pasajeros de la línea central de la poblada i productiva zona del Itata, i de las estaciones situadas al norte i sur de Rucapequen, hácia el poniente.

En cuanto a la segunda seccion, comprendida entre el pueblo de Coelemu i el puerto de Tomé, las dificultades consisten en gradientes que llegan a dos por ciento i en radios de 180 metros, que son menores que los que la Direccion ha fijado como aceptables para una buena explotacion.

Ya que una comision de ingenieros hace los estudios definitivos del trazado de

Rucapequen a Tomé, i está por concluirse el de la primera seccion hásta Coelemu, estima este departamento que esa comision podrá estudiar con detenimiento la segunda seccion, mientras se construye la primera parte, i podrá salvar las gradientes, o reducirlas de modo que ellas sean mas suaves; aumentar los radios i evitar obras de arte que pudieran hacer dispendiosa su construccion i explotacion.

Tiene motivos el Ministerio para pensar de este modo, por cuanto el señor von Collas, cuando hizo el estudio preliminar, fijó aquellas gradientes i radios de acuerdo con la Direccion, que no consideraba entónces aquellas normas incompatibles con el establecimiento de una via de trocha ancha.

Por acuerdos posteriores la Direccion ha recomendado a los ingenieros como normas en gradientes i en radios otros tipos que faciliten una explotacion mas económica, pues aquéllas la recargan considerablemente.

No duda, pues, el infrascrito que, dedicado el ingeniero jefe de la comision de estudios definitivos a la tarea de mejorar las condiciones del trazado, conseguiria fácilmente su objeto.

Ejemplo de ello es lo que ha ocurrido en los estudios de los ferrocarriles de Melipilla a San Antonio i de Alcones a Pichilemu, que segun los anteproyectos tenían gradientes i otras características que hacian difícil el establecimiento de la trocha ancha, i que actualmente se llevan a cabo en condiciones aceptables.

Tratándose del ferrocarril de Tomé, debe tenerse presente que esta línea está destinada a descargar la red central en una estensa seccion. Basta considerar la economía en el kilometraje con respecto a la línea que va a Talcahuano, desde el punto de arranque, Rucapequen, mas o ménos 80 kilómetros. I si se mira mas allá, o sea la proximidad de Tomé con la línea que une a Penco o Lirquen con Concepcion, cuya trocha es de un metro sesenta i ocho centímetros, fácilmente se comprende que no habria de llegar definitivamente a Tomé el ferrocarril proyectado

sino que seguiria hasta Lirquen, distante pocos kilómetros de Tomé.

Debe, pues, contemplarse la futura línea de Chillan a Concepcion como el complemento necesario del ferrocarril a Tomé, para resolver la cuestion relativa a su trocha.

Por las anteriores consideraciones i mui principalmente por la aprobacion dada por la Honorable Cámara de Diputados al proyecto que autoriza la construccion del ferrocarril de Chillan a Tomé, con trocha de 1 metro 68 centímetros, en la primera seccion de Rucapequen a Coelemu, sírvase Ud. dar las órdenes del caso al ingeniero jefe de la comision respectiva para que haga los planos de la primera seccion, tomando por base la trocha de 1 metro 68 centímetros.

Terminada esta tarea, deberá continuar estudiando prolija i detenidamente la segunda seccion.

Dios guarde a Ud.—*Antion Muñoz*».

I el telegrama a que aludia el mismo señor Senador dice:

«Talcahuano, 31 de octubre de 1904.—Señor Gonzalo Urrejola.—Cámara de Diputados.—Por encargo V. González digo a Ud. que hoi hice telegrama doctor Rioseco indicándole inconvenientes de trocha angosta ferrocarril Chillan Tomé. La artillería móvil destinada a ferrocarril circunvalacion i a apoyar defensa cualquier territorio quedaria sin salida en Talcahuano si nos cortan camino San Rosendo. Con trocha angosta la defensa quedará trunca para siempre. Si se contemplan los conflictos que podemos tener mas tarde i el rol que tendrá que jugar en ellos Talcahuano, es natural que para la solucion de este problema primen las conveniencias de la defensa sobre las económicas. No sea que por escatimar unos pocos pesos tengamos que sufrir irreparables desgracias.—Saludo.—*Comandante Herrera*.

El señor CASTELLON.—Voi a decir mui pocas palabras a propósito de esta cuestion de la trocha del ferrocarril de Rucapequen a Coelemu.

Como ya lo he manifestado en otras

ocasiones en esta Cámara, soi de los que creen que se ha cometido un error al adoptarse la trocha de 1.68 m. para los ferrocarriles de Chile; i creo que seria algo de suma importancia i que daria resultados notables en pocos años para el bien del pais, para la prolongacion de la red de ferrocarriles i para la economía en los gastos, el que se adoptara la trocha angosta aun en la línea central. Pero como ésta es una idea que no tendrá realizacion sino dentro de muchos años, i talvez nunca, me parece que debemos partir de la base que hoi tenemos para estudiar cuáles otros ferrocarriles deben tener la trocha de la línea central i cuáles no.

Me parece que, por regla jeneral, los ferrocarriles llamados trasversales deberian tener una trocha mas angosta que la de línea central. Pero el ferrocarril a Coelemu no se encuentra en este caso. Este no es un ferrocarril trasversal, aunque así aparezca a primera vista; es un complemento de la línea central de los ferrocarriles, como lo ha observado el honorable señor Escobar.

Aparte de las consideraciones que hizo valer el honorable Senador por Concepcion, llamaré la atencion de la Cámara a una que en mi concepto es capital.

La línea de San Rosendo a Concepcion se encuentra tan recargada de trabajo que ya no puede dar abasto al servicio que tiene que prestar. Todos los trenes que van de Valparaiso a Talcahuano, así como los que dan salida a las cosechas de la frontera, que van en aumento de año en año, a medida que se entregan al cultivo mayores estensiones de suelo, hacen que esta línea ya no baste para las necesidades ordinarias que debe satisfacer un ferrocarril; es la mas recargada talvez que hai en el pais i aun mas que las de muchas naciones que tienen una poblacion cuatro o seis veces mas densa que la de Chile.

¿Cuál seria el remedio de esto? Hacer una doble via es lo primero que se ocurre; pero la doble via a orillas del Bio-Bio es imposible. Esto se ha estudiado en diversas ocasiones i se ha visto que

no cabe en lo practicable, porque en muchos puntos la línea va tomando parte de los cerros i por el otro lado queda el Bio-Bio; esos cerros se empinan casi verticalmente en una estension de cuatro, cinco i hasta diez cuabras, de manera que, para tomar diez o quince metros horizontales con el objeto de hacer una doble via, seria preciso hacer desmontes que en muchas partes llegarian hasta la cumbre del cerro; o sea, hasta cerca de diez cuabras de elevacion; i agréguese todavía que seria necesario ejecutar estos trabajos colosales sin interrumpir el tráfico constante de los trenes.

¿Cómo salvar esta dificultad? La salvacion está precisamente en el ferrocarril de Concepcion a Rucapequen, pasando por Tomé, que puede considerarse como una bifurcacion de la línea central, que viene a servir de segunda via, la cual no es posible construir desde San Rosendo al sur.

Construido este ferrocarril con la trocha de un metro sesenta i ocho centímetros, toda la carga que va del norte a Concepcion i Talcahuano llegaria hasta Rucapequen. Ahí tomaria la línea del Tomé, siguiendo un trayecto mucho mas corto. Ahora bien, esta segunda via no prestaria servicios apreciables si fuera de distinta trocha. Esta es, a mi juicio, la razon principal que hai para adoptar la trocha ancha.

El honorable vice-Presidente decia que es de tal manera difícil hacer ferrocarril de trocha ancha por los cerros de la costa en ese punto, que talvez seria imposible esta obra el adoptar la trocha de un metro sesenta i ocho centímetros. Si esto fuera así, no podria hacerse otra cosa que adoptar la trocha de un metro.

Por fortuna, segun opiniones mui autorizadas, segun estudios hechos, no es el peligro tan grave como insinuaba el honorable vice-Presidente. Es evidente que la trocha de un metro tendria ménos dificultades, porque habria menos desmontes que hacer, el radio de las curvas seria mas corto, etc. Pero, que el ferrocarril puede hacerse de trocha ancha, i que su mayor precio estará compensado

con los servicios que prestará su condicion de doble via, es tambien mui claro.

Los primeros estudios que se hicieron de este ferrocarril lo fueron sobre la base de la trocha ancha. Los ingenieros que han hecho estudios posteriormente dicen que es verdad que es mas fácil hacer la línea con trocha de un metro; pero no dicen que sea imposible la trocha de 1 metro 68 centímetros.

La gradiente máxima que puede haber en este ferrocarril no es para asustar; llega a dos por ciento en uno que otro punto. Entre tanto, en el ferrocarril de Santiago a Valparaiso tenemos gradientes hasta de tres tres cuartos por ciento, como la del Tabon.

Por consiguiente, yo creo que hai ventajas mui dignas de tomarse en cuenta para adoptar la trocha ancha, siendo ésta posible, como lo manifiestan todos los antecedentes que existen sobre el particular.

Por esto daré mi voto a la trocha ancha, no obstante que, por regla jeneral, soi partidario de la trocha angosta, aun para la línea central. Pero mientras esto no se pueda hacer, i tratándose de ferrocarriles que son complemento obligado de la línea central, i no un ramal, debe adoptarse la misma trocha de ésta.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Está establecido por todas las opiniones que he oido espresar en el Congreso i en la prensa, i la buena razon lo dice tambien, que estos negocios técnicos no debe resolverlos el Congreso sino las corporaciones técnicas llamadas a asesorar la opinion del Gobierno i del Congreso. En este concepto, el fundamento con que yo he anunciado que me opondré a la aprobacion de la trocha de 1 metro 68 centímetros i aprobaré la de un metro, propuesta por el Gobierno, no es sino la opinion de una corporacion técnica, como el Consejo de Obras Públicas.

Por eso he hecho leer un acta de esa corporacion, en que se deja constancia de dos acuerdos tomados por ella, uno de marzo de 1901 i el otro de agosto del corriente año, que resuelven el punto en

el sentido de que la trocha de un metro es la mas conveniente, mejor dicho, la única posible para ese ferrocarril.

I ésta debe ser, a mi juicio, la decision que adopte el Honorable Senado si toma en cuenta, no ya solo aquellos acuerdos, sino tambien el hecho de que ésa es la opinion de todos los ingenieros que han estudiado esta obra.

El señor von Collas, a quien ha aludido el honorable Senador de Maule como partidario de la trocha ancha, dice, como consta del acta respectiva, que una línea de un metro sesenta i ocho centímetros en un terreno quebrado como ése seria un lujo inusitado, i perjudicial para los intereses del pais.

El ingeniero jefe que estudia actualmente este ferrocarril, el señor Jorge Várgas Salcedo, en nota de 24 de enero del corriente año dice:

«En resúmen, puedo decir a Ud., señor Director, que a mi juicio todas las conveniencias para el buen servicio público están en que se use la trocha angosta para la seccion comprendida entre Coelemu i Tomé, pues la trocha ancha no se justificaria por ningun motivo, ni por las características que se deben emplear, ni por las ventajas i facilidades que se deben buscar para la futura explotación».

Ademas de estas opiniones, hai todavía la de la comision técnica especial nombrada el año 1901 i compuesta de autoridades en la materia, como son los señores Omer Huet, Domingo V. Santa María, Ismael Valdes Valdes, Salvador Vergara, Tomas Smythe i Eleazar Lezaeta, que manifiesta que la trocha de un metro es la mejor, i agrega: «que para poder establecer un ferrocarril de trocha angosta en condiciones de economia, seria necesario hacer estudios mui prolijos i detallados, lo que equivale a sentar que el trazado de un ferrocarril de trocha ancha seria talvez de un costo tal que lo haria prácticamente imposible.»

Naturalmente, a mí me han hecho fuerza estas opiniones periciales, i como no he encontrado otras en contrario, debo decidirme por ellas.

El señor Senador de Concepcion ha hecho leer una nota del señor Ministro en que se ordena que se estudie la trocha ancha; pero ella no constituye un argumento que pueda decidir la cuestion, puesto que el ordenar que se estudie un punto, no es resolverlo.

Tambien hizo leer Su Señoría un telegrama del jefe de las fortificaciones de Talcahuano en que manifiesta que no es conveniente la trocha angosta; pero tampoco éste es un argumento decisivo, puesto que para salvar los inconvenientes que en él se apuntan, bastaria con hacer que la línea de trocha angosta llegase hasta Talcahuano.

Por su parte, el señor Senador de Maule hacia la reflexion de que adoptando la trocha de un metro sesenta i ocho centímetros se conseguiria descargar en gran parte la línea central; ¿i por qué no la descargaria tambien un ferrocarril de trocha angosta? Lo que hoi se trasporta en carreta por las estaciones de Cocharcas, Búlnes o Ruca para salir a Talcahuano, podria llevarse naturalmente por ese ferrocarril de trocha de un metro.

Repito, para terminar, que tengo vivo interes en que se construya este ferrocarril, que es absolutamente indispensable, económica i estratégicamente considerado, pero que lo aceptaré en la forma propuesta por el Gobierno i no en la que propone la Comision Mista.

El señor REYES.—Mientras se discutia la conveniencia de adoptar la trocha ancha o la angosta para este ferrocarril, estaba yo leyendo la opinion que manifiesta a este respecto la Comision de Obras Públicas de esta Cámara en un informe presentado en diciembre del año pasado.

En ese informe se dice: «En la línea férrea de Chillan a Tomé se consulta la construccion de los primeros 18 kilómetros con trocha de 1.68. Los estudios practicados por la Direccion de Obras Públicas son hechos sobre la base de trocha de 1 metro; pero el señor Ministro ha esplicado que la adopcion de trocha ancha en la primera parte de la via obe-

dece al propósito de que el trasbordo no se efectúe en la estación de empalme de la línea central, a fin de descargar del movimiento i recargo consiguiente la estación de arranque. Esta ventaja es no obstante problemática, i en cambio aumenta considerablemente el costo del ferrocarril. Así es que la Comisión juzga que debe ser materia de un detenido estudio preliminar la fijación del ancho de la vía en esa primera parte i dejar en la ley los trochas disyuntivamente determinadas, a fin de que después de ese estudio pueda el Gobierno adoptar la que mejor convenga».

Si no hai, pues, todavía un estudio suficiente para formarse un concepto cabal, si la Comisión del Senado, en el mes de diciembre último, no consideraba prudente pronunciarse sobre la materia, me parece lo mas natural que, no habiéndose presentado desde entonces nuevos datos ni habiéndose hecho mayores estudios, no se pronuncie tampoco la Cámara, i deje la resolución del punto en manos del Gobierno, como lo indica la Comisión, para que él a su tiempo adopte el temperamento que crea mas conveniente.

I ya que estoy con la palabra deseo llamar la atención del Senado a que la Comisión especial encargada de estudiar el proyecto presentado por el Ejecutivo sobre un plan jeneral de obras públicas, manifiesta en el informe a que me refiero que no todas las obras propuestas por el Gobierno son de tal necesidad o urgencia que deban ser aceptadas inmediatamente.

I hago referencia a este informe porque la Comisión Mista ha incluido en el presupuesto algunos ferrocarriles que la Comisión Especial de Obras Públicas no ha aceptado.

Dice ese informe:

«Entre los ferrocarriles que el proyecto determina, hai algunos meditados i estudiados desde largo tiempo atrás que son recomendados por los técnicos, por los poderes del Estado i por la opinión pública como indispensables a la vitalidad i progreso de las industrias i del comercio nacional; otros hai que, aunque estudiados tambien, han sido apreciados de di-

versa manera, estimándose por unos como de indiscutible utilidad i conveniencia i por otros como de escasa importancia, o poco prácticos o demasiado costosos, por haber otros trazados posibles mas económicos o mas adecuados al desarrollo de la localidad que deben servir; otros hai, por último, que figuran por primera vez en el plan que nos ocupa i que no son conocidos, ni pueden ser debidamente apreciados sin un exámen prolijo i particular, que no es fácil hacer en un proyecto de conjunto».

Con estos antecedentes i dejando establecido que entre los ferrocarriles indicados por el Gobierno en el proyecto jeneral de obras públicas, hai algunos que han sido suficientemente estudiados, otros que están apenas en estudio i todavía una tercera categoría de ferrocarriles que no son siquiera conocidos, entra la Comisión a clasificarlos especialmente, i a indicar cuáles son los que, a su juicio, están bien estudiados i pueden emprenderse desde luego.

Creo que podría servirnos de criterio para las votaciones de estas partidas el informe de la Comisión de Obras Públicas del Senado, que señala determinadamente, como acabo de decirlo, cuáles ferrocarriles han sido suficientemente estudiados i pueden, por consiguiente, aceptarse.

Por mi parte, daré mi voto a los proyectos indicados en el dictámen de la Comisión como suficientemente estudiados, i que ahora vienen consignados tambien en el informe de la Comisión Mista. A los que la Comisión de Obras Públicas ha estimado inconvenientes, en los párrafos cuya lectura omito, pero que si algun señor Senador lo desea podrian leerse, a esos, i a otros de que no se hace mencion siquiera en esos párrafos, les negaré mi voto.

Respecto de aquellos que fueron incluidos en el mensaje del Gobierno, el año pasado, que la Comisión de Obras Públicas de la Cámara ha aceptado i que vienen hoy consultados en el informe de la Comisión de Presupuestos, está bien que sean favorecidos con el voto del Senado, aunque con relacion a éstos milite

tambien la consideracion jeneral i mui digna, a mi juicio, de ser tomada en cuenta, que ha hecho valer en otras ocasiones el señor Senador por el Ñuble, de no haber fondos para emprender esos trabajos. Pero como, por otra parte, es evidente que estas partidas del presupuesto no imponen al Gobierno la obligacion de invertirlas, sino que son simplemente una autorizacion que se le confiere para que emprenda estas obras cuando haya con qué hacerlas, desaparece en gran parte el inconveniente a que el señor Senador se ha referido.

Así, pues, a mi juicio, pueden admitirse aquellos ferrocarriles que han sido debidamente estudiados i que han obtenido la aceptacion de la Comision de Obras Públicas; pero no aquellos que esta Comision no ha aceptado por no haber sido estudiados debidamente.

En el curso de las votaciones me permitiré indicar, ya que he tomado nota de las circunstancias que he espresado, cuáles son los ferrocarriles aceptados por la Comision de Obras Públicas del Senado e incluidos por consiguiente en el mensaje que el Gobierno pasó al Congreso el año anterior.

El señor BARROS LUCO.—Por mi parte, acepto la idea que ha insinuado el señor Senador por Santiago, esto es, que esta cuestion quede sometida a la resolucion del Gobierno, que sea él quien determine si la trocha de este ferrocarril de Chillan a Coelemu debe tener un metro o bien un metro sesenta i ocho centímetros.

A las observaciones hechas por el señor Senador, debo agregar otra que considero de importancia. El ferrocarril de Quella a Coelemu debe tener, segun este proyecto de presupuestos, un metro de ancho. La estacion de Quella está situada en la línea del ferrocarril de Parral a Cauquenes, de donde sale para seguir a Tomé. De manera que este ferrocarril destinado a conducir todos los productos del Parral, de Cauquenes i demas localidades vecinas hácia la costa, iria a tener tres trasbordos: el primero en Quella, por cuanto la línea de Parral a Cauquenes,

de donde parte este ramal, tiene la trocha de un metro sesenta i ocho centímetros, i el ramal de Quella a Coelemu tendria solo la de un metro; el segundo trasbordo seria en Rucapequen en donde empalmaria con la línea de Chillan a Tomé que tiene trocha de un metro sesenta i ocho centímetros; i, finalmente, el tercer trasbordo se efectuaría mas adelante, en la estacion siguiente, si a esa otra línea se le da la trocha de un metro.

Tendríamos entónces que en un trayecto de veinte kilómetros, poco mas de cuatro leguas, habria tres trasbordos, lo que aumentaria tan considerablemente el costo de acarreo, que haria casi enteramente inútil este ferrocarril de Quella a Coelemu; quedaria solo reducido a la conduccion de pasajeros.

Me parece, pues, que el señor Ministro deberá tomar en cuenta las observaciones que se acaban de hacer para resolver cuál sea el ancho que deba darse a las trochas de estos ferrocarriles. Creo tambien que es mui conveniente que este negocio quedara sometido, como lo propone el señor Senador por Santiago, a la resolucion del Gobierno, que sean las personas técnicas las que determinen el ancho que deba darse a la trocha de esta línea de Quella a Coelemu, tomando en cuenta, por una parte, que este ramal va a quedar ligado a otros ferrocarriles, i atendiendo, por otra parte, al mayor costo que demanda la construccion de líneas con trocha de un metro sesenta i ocho centímetros, sobre líneas que tengan solamente un metro de ancho.

Son éstos, dos factores mui importantes. La construccion de ferrocarriles de un metro sesenta i ocho centímetros de trocha, no solo es mas cara, sino que tiene un costo mucho mayor de explotacion. Es cierto que pueden estos ferrocarriles conducir mas carga, pero, como digo, los gastos de rieles, terraplenes, material, carbon, etc., son mas considerables.

Ahora mismo ha habido necesidad de hacer un segundo puente en el rio Maipo, porque el primero resultó mui débil a causa del mayor peso de las locomotivas i de los trenes.

En resumen, señor, estas observaciones deben ser materia especial de estudio por parte del Gobierno. Así es que, en el ferrocarril de que se trata, no debemos fijar el ancho de la trocha, sino aprobar la partida, dejando la designación de la trocha a lo que resulte de los estudios técnicos que se hagan.

Por este motivo, acepto la idea expresada por el honorable Senador de Santiago.

El señor ESCOBAR.—Yo también me adhiero al temperamento indicado por el honorable señor Reyes,

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—I yo también me adhiero a la idea del honorable Senador por Santiago, agregando todavía una sola palabra, i es que con posterioridad a la presentación del informe que ha leído Su Señoría, se ha llenado la condición que echaba de menos i que hace notar ese informe: en efecto, ese informe tiene la fecha de 2 de setiembre de 1903 i el Consejo de Obras Públicas, en sesión de 25 de agosto de 1904, teniendo a la vista los estudios i antecedentes necesarios, resolvió, por unanimidad, fijar la trocha de un metro para el ferrocarril de Chillan a Coelemu i Tomé.

Como confío que el Gobierno ha de respetar la opinión de una corporación técnica como la que cito, espero que resolverá el problema fijando la trocha de un metro para este ferrocarril.

El señor CHARME (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Aunque el Gobierno estima que habria conveniencia en hacer este ferrocarril de trocha de un metro sesenta i ocho centímetros, cree también que no se puede adoptar todavía ninguna resolución, porque los estudios de la sección entre Coelemu i Tomé no están practicados.

Por este motivo el Ministerio se ha puesto de acuerdo con la Dirección de Obras Públicas para no comenzar la construcción en la otra parte de la línea antes que esté definitivamente estudiada la sección de Coelemu a Tomé, i como consecuencia de esto me proponia yo pedir en la Cámara de Diputados que se reduzca esta partida a cincuenta mil

pesos, destinando esta cantidad para concluir los estudios de la línea. No podría hacer la indicación en el Senado, porque está ya clausurado el debate de los presupuestos.

El señor REYES.—Si se pide aquí una reducción, creo que la aceptaríamos por unanimidad.

El señor CASTELLON.—Yo no me opongo a que se deje al arbitrio del Gobierno la designación de la trocha del ferrocarril, pero voy a decir una palabra respecto a lo que acaba de manifestar el señor Ministro. Ha dicho Su Señoría que aun no están practicados los estudios de la línea de Coelemu al Tomé. El señor Ministro está en un error; esos estudios están ya terminados, han sido hechos definitivamente por varias comisiones de ingenieros encargadas de practicarlos. Puede ser que no estén revisados para el efecto de calcular el costo de la línea, según se adopte la trocha ancha o la angosta, pero los estudios están hechos i rehechos.

Es ésta una línea que se ha venido estudiando desde hace treinta años i es de las que debieron incluirse en el contrato que se hizo con la *South American Construction Company*, de Estados Unidos.

El último que estudió esta línea fué el señor von Collas. Cuando se incendió el edificio del Congreso, se quemaron los planos i presupuestos, pero este ingeniero tenia en su poder todos los borradores i antecedentes i rehizo el trabajo; de modo que los planos i presupuestos de esta línea se encuentran en la Dirección de Obras Públicas.

Venir a dejar ahora esta línea en estado de estudio todavía, seria verdaderamente una burla. Con lo que ya se ha gastado en pagar las comisiones de ingenieros que han hecho tales estudios, habria habido lo suficiente para la construcción de la mitad de la línea por lo menos.

Si todavía hai que estudiar la parte comprendida entre Coelemu i Tomé, o mas bien el costo de esta sección, según la trocha que se adopte, ello no debe ser un inconveniente para que se principien los trabajos de construcción en la otra

parte de la línea, entre Coelemu i Rucapequen, parte que está enteramente estudiada; para resolver qué trocha conviene dar a la línea, sobrarian dos o tres meses; basta examinar los numerosos antecedentes que existen para acordar una resolución sobre este punto.

El señor CHARME (Ministro de Industria i Obras Públicas).—La seccion entre Coelemu i Tomé no está definitivamente estudiada; la comprendida entre Chillan i Coelemu está estudiada i en treinta i dos kilómetros está estacada, pero el Gobierno no podría autorizar que se principiaran los trabajos en esta seccion sin saber la trocha que convendrá adoptar en la otra seccion que se encuentra en estudio.

El señor CASTELLON.—Está estacada la línea varias veces.

El señor CHARME (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Los datos que doi son los que existen en la Direccion de Obras Públicas.

El señor LAZCANO (Presidente).—Respecto del informe a que se ha referido el honorable Senador por Santiago, de la Comision que ha estudiado el proyecto jeneral de obras públicas, debo decir dos palabras relativas al ferrocarril de Curicó a la costa. Los miembros de esa Comision que se encuentran presentes podrán testificar lo que voi a decir a la Cámara.

La Comision recibió datos en el sentido de que no existian estudios definitivos sobre este ferrocarril, i solo por esta circunstancia no lo incluyó entre los que debieran construirse desde luego; pero debo recordar que esos datos eran equivocados. Yo manifesté esto mismo en la Cámara, despues que se recibió el informe de la Comision.

No sé la fecha precisa de la sesion en que rectificué los datos equivocados que habia recibido la Comision, porque no he tenido tiempo para registrar el *Boletin de Sesiones*; pero recuerdo perfectamente que manifesté al Senado que, como acabo de decir, los datos recibidos por la Comision eran errados en cuanto se referian al ferrocarril de Curicó a Hualafú, pues

me constaba que existian estudios definitivos de este ferrocarril, i pedí al Ministerio que enviara oficialmente a la Comision los detalles de esos estudios, que habian sido practicados por un ingeniero competente i que fueron aprobados por la Direccion de Obras Públicas.

Los antecedentes que pedí al Ministerio enviara a la Comision fueron los siguientes: estudios definitivos de la línea aprobados por la Direccion de Obras Públicas; la nota del Director de Obras Públicas al Gobierno en que se avisaba que esos estudios habian sido aprobados por el Consejo de Obras Públicas, i decreto del Presidente de la República que, aprobando esos estudios, mandaba pedir propuestas públicas para la construccion de la obra.

Mientras se hacia esta tramitacion se dictó la lei de 16 de setiembre de 1901, que autorizó la construccion de una parte de la línea.

Como el honorable Senador por Santiago dijo que a medida que fuéramos ocupándonos de los diversos ferrocarriles haria presente cuáles son los que han sido recomendados por la Comision de Obras Públicas del Senado, me ha parecido indispensable recordar estos antecedentes para que la impresion que pueda dejar el hecho de no figurar ese proyecto en el informe de la Comision, no pueda perjudicar la ejecucion de este ferrocarril, que constituye una verdadera necesidad para la provincia de Curicó.

¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

Se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

A SEGUNDA HORA

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

Continúa la votacion del presupuesto del Ministerio de Obras Públicas.

El señor SECRETARIO. — Partida . . . , «Ferrocarril de Santiago al Peñon».

Dice la Comision!

Item .. Para gasto de construccion.....	\$ 78,000
" .. Sueldos del personal de inspeccion técnica.....	7,400

Datos

Presupuesto 122,910 pesos 76 centavos.
Se invertirán en 1905. Prolongacion hasta Cerrillos 78,000 pesos.

Fué aprobada por diez votos contra ocho. Se abstuvo de votar el señor Blanco.

El señor BALMACEDA (*al dar su voto*).—Voto que nó, porque no existen datos sobre el proyecto económico de esta obra, i creo que si se pidieran al señor Ministro talvez se encontraria en situacion de no poder darlos.

El señor CHARME (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Yo podria dar los datos que Su Señoría desea.

El señor BARROS LUCO.—Estamos en votacion, señor.

El señor SECRETARIO.—Partida nueva, «Ferrocarril de Circunvalacion de Santiago».

Dice la Comision:

Item .. Para construccion, hasta terminarlal, de las estaciones del ferrocarril de circunvalacion.....	\$ 200,000
--	------------

El señor MAC IVER.—Esta es la tela de Penélope. ¿Cuánto tiempo lleva esta construccion?

El señor CHARME (Ministro de Industria i Obras Públicas).—La línea está ya concluida. La cantidad que se pide es para terminar los edificios de las estaciones.

El señor REYES.—¿Este ferrocarril no es el mismo de que se ocupó la Comision de Obras Públicas del Senado en diciembre del año pasado?

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Nó, señor; ésa era una idea que se dejó de mano. Se queria prolongar el Ferrocarril de Circunvalacion desde la Providencia, por la orilla de la canalizacion del Mapocho, hasta unirlo con la estacion del Mercado; pero el Gobierno desistió de esa idea.

Lo que se pide ahora es para concluir los edificios de las estaciones.

Fué aprobada la partida por diecisiete votos contra uno.

El señor SECRETARIO.—Partida «Ferrocarril de San Bernardo a San José de Maipo».

Dice la Comision:

Trocha: m. 0.75

Gastos variables

Item .. Para gastos de la construccion debiendo iniciarse los trabajos desde Puente Alto a San José de Maipo.....	\$ 200,000
" .. Para sueldos del personal de inspeccion técnica..	14,000
" .. Para gastos jenerales i policía.....	10,000
	<hr/>
	\$ 224,000

Datos

Presupuesto, segun el ante-proyecto, 790,528 pesos.

Trocha 60 centímetros.

Largo 40.1 kilómetros.

El señor BALMACEDA.—Yo desearia aprobar todos los ferrocarriles; pero para aprobar éste, por ejemplo, necesitaria que se me diera una idea de la necesidad de que Puente Alto esté unido a San Bernardo para comunicar aquella rejion con Santiago o si hai una gran produccion que trasportar a San Bernardo i Puente Alto pues sabemos bien que hai un ferrocarril entre Puente Alto i Santiago

En esta situacion de duda, yo me abstendré de votar.

El señor MONTT.—Este dinero es para hacer este ferrocarril entre Puente Alto i San José de Maipo.

Fué aprobada la partida con cinco votos en contra. Se abstuvo de votar el señor Balmaceda.

El señor MAC IVER (*Al dar su voto*). Nó, porque es una obra inconveniente.

El señor MATTE.—Sí, por ser conveniente.

El señor SECRETARIO.—Partida
... «Ferrocarril de Melipilla a San Antonio».

Dice la Comision:

Gastos variables

Item .. Para gastos de la construcción de Puangue al Sauce.....	\$ 410,000
" .. Para sueldos del personal de inspeccion técnica..	14,000
" .. Para gastos jenerales i policia.....	10,000

Datos

Largo de la línea 37.5 kilómetros.

Trocha 1.68 centímetros.

Presupuesto 2.600,000 pesos.

Se invertirá en 1905:

En la seccion de Puangue a Sauce:

Material de la via.....	\$ 160,000
Trabajos de la línea.....	250,000

El señor REYES.—La Comision de Obras Públicas no acepta esta obra, i dice que es asunto que todavía debe estudiarse mui detenidamente cuál sea el trazado mas conveniente para realizar el propósito de llevar un nuevo ferrocarril a Valparaiso.

Fué aprobada la partida por once votos contra seis. Se abstuvieron de votar los señores Balmaceda i Blanco.

El señor SECRETARIO.—Partida nueva, «Ferrocarril de Rancagua a Doñihue».

Dice la Comision:

Item .. Para iniciar los trabajos de construcción del ferrocarril de Rancagua a Loñihue, en conformidad a los estudios definitivos i a los planos i presupuestos de la Direccion de Obras Públicas i pago de sueldos del personal de inspeccion técnica.....	\$ 100,000
--	------------

El señor BALMACEDA.—¿Cuánto va a costar este ferrocarril?

El señor REYES.—Solo para iniciar los trabajos se piden cien mil pesos.

El señor CHARME (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Va a costar, señor Senador, en material rodante nuevo, doscientos sesenta i dos mil pesos.

Votada la partida, fué aprobada por trece votos contra cinco. Se abstuvo de votar el señor Balmaceda.

El señor SECRETARIO.—Partida nueva, «Ferrocarril de Curicó a Hualañé».

Dice la Comision:

Gastos variables

Item .. Para gastos de la construcción hasta Morrillo	\$ 300,000
" .. Para sueldo del personal de inspeccion técnica..	15,000
" .. Para gastos jenerales i policia.....	12,000

Datos

Hasta Morrillo:

Largo de la línea 20 kilómetros.

Trocha 1.68 centímetros.

Presupuesto 725,000 pesos.

Se gastarán en 1905:

En material de la via.....	\$ 220,000
En trabajos de la línea.....	180,000

Total jeneral..... \$ 527,000

El señor REYES.—¿A este ferrocarril se referia hace un momento el señor Presidente?

El señor LAZCANO (Presidente).—Sí, señor Senador.

El señor REYES.—Fué propuesto el año pasado por la Comision de Obras Públicas.

Votada la partida, fué aprobada por diecisiete votos contra cinco.

El señor SECRETARIO.—Partida nueva, «Ferrocarril de San Vicente a Peralillo».

Dice la Comision:

Item .. Para terminar los estudios e iniciar la construcción i pago del personal de inspeccion técnica.....	200,000
---	---------

El señor BALMACEDA.—¿Qué ciudad es ésta de Peralillo?

El señor MAC IVER.—¿I San Vicente, qué pueblo es?

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—San Vicente de Tagua-Tagua, señor Senador.

El señor BALMACEDA.—Yo pregunto cuál es la importancia de la ciudad de Peralillo i cuál su poblacion, etc.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Este ferrocarril va a dar salida a la costa al ramal de Pelequen a Peumo.

El señor BALMACEDA.—Si este ferrocarril va a una hacienda particular, para proseguir despues a Vichuquen, yo le daria gustoso mi voto.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Este ferrocarril, que como muchos otros atravesará haciendas particulares, va a salir a Pichilemu.

El señor REYES.—Es el que une la línea de Pelequen a Peumo.

El señor BALMACEDA.—Yo repito que si este ferrocarril se construye con el propósito de prolongarlo a Llico i proseguirlo por el norte a Melipilla i Valparaíso, yo le daria gustoso mi voto, pero si lo que se pretende es hacernos caer de nuevo en ligar los intereses de otra zona productora a Pichilemu, que no será puerto jamás, yo le negaria mi voto.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—El ferrocarril de Curicó a Hualañé llegará a Llico, señor Senador.

El señor BALMACEDA (*al votar*).—Yo me encuentro en la imposibilidad de votar esta partida, pues no me parece aceptable que se construya este ferrocarril como ausiliar del que va a Alcones. No voto.

Votada la partida fué aprobada por doce votos contra cinco, absteniéndose de votar el señor Balmaceda.

El señor SECRETARIO.—Partida nueva, «Ferrocarril de Talca a Constitucion».

Dice la Comision:

Gastos variables

Item ... Para las fundaciones del puente sobre el

rio Maule en Banco de Arena, segun presupuesto \$ 166,366 33

Datos

Este puente entra en el proyecto definitivo del ferrocarril aprobado por una lei de la República, i la falta de él mantiene interrumpida la línea cuatro kilómetros ántes de llegar al puerto.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—¿Cuánto va a costar el puente?

El señor REYES.—La partida consulta ciento sesenta i seis mil trescientos sesenta i seis pesos treinta i tres centavos para fundaciones.

El señor BARROS LUCO. — El puente, segun el presupuesto que he tenido oportunidad de ver, costará quinientos mil pesos.

El señor CASTELLON.—Esta es una obra de todo punto indispensable, porque actualmente el ferrocarril solo llega hasta Banco de Arena i es necesario atravesar el rio para unirlo con el ferrocarril de la otra ribera del Maule i llegar a Constitucion.

El señor MONTT.—Pero la union de las dos líneas podria hacerse por medio de un vapor que atravesara el rio i de esta manera no seria necesario gastar medio millon de pesos en hacer un puente.

El señor SILVA CRUZ.—Podria hacerse usando el sistema de los «*ferry-boats*».

El señor BALLESTEROS.—Ese sistema no puede emplearse en rios que son torrentes en invierno.

Votada la partida, fué aprobada por dieciseis votos contra tres; se abstuvo de votar el señor Balmaceda.

El señor SECRETARIO.—Partida nueva, «Ferrocarril de Quella a Coelemu».

Dice la Comision:

Gastos variables

Item .. Para gastos de construccion hasta Ovejerías Negras \$ 200,000

Item ... Para sueldo del personal de inspeccion técnica..	\$ 21,500
" .. Para gastos jenerales i policia.....	12,000

Datos

Largo de la línea, 21.5 kilómetros.

Trocha, 1 metro.

Presupuesto, 369,000 pesos.

Se invertirán en 1905:

En material de la via.....	\$ 125,000
En trabajos de la línea.....	75,000
Total.....	\$ 200,000

El señor REYES.—De este ferrocarril tampoco se habló en la Cámara el año pasado.

El señor BALMACEDA.—Entonces no hai datos. Yo no puedo votar sin tener los datos del caso.

El señor SILVA URETA.—Si se declara que la trocha de la línea nueva es de un metro, aceptaré la partida; si no, no la voto.

Votada la partida, se la aprobó por dieciseis votos contra tres. Se abstuvo de votar el señor Balmaceda.

El señor SECRETARIO.—Partida nueva, «Ferrocarril de Chillan a Coelemu».

Dice la Comision:

Gastos variables

Item .. Para gastos de la construccion.....	\$ 600,000
" .. Para sueldos del personal de inspeccion técnica..	25,000
" .. Para gastos jenerales i policia.....	12,000
	\$ 637,000

Datos

Largo de la línea, 31.5 kilómetros.

Trocha, 1 metro 68 centímetros.

Presupuesto, 1.200,000 pescs.

Se gastarán en 1905:

En material de la via.....	\$ 210,000
En puentes.....	200,000
En trabajos de la línea.....	190,000
Total.....	\$ 600,000

El señor CHARME (Ministro de Obras Públicas).—Me permito rogar al Senado que mantenga la partida a condicion de que no podrán empezarse las obras sino una vez que se haya estudiado definitivamente toda la línea.

Hago indicacion en ese sentido.

El señor ESCOBAR.—Como la indicacion del señor Ministro no puede aceptarse sino por la unanimidad del Senado, yo me opongo a ella, señor Presidente.

El señor CHARME (Ministro de Obras Públicas).—Si no se aceptara mi indicacion, yo pediria la supresion de la partida, porque el Gobierno no podria ordenar que se haga ese ferrocarril con una trocha de 1 metro 68 centímetros, que puede ser impracticable despues.

El señor REYES.—Cuando se trató de este asunto de la trocha, el señor Ministro pidió que se redujera esta partida a cincuenta mil pesos para hacer primeramente los estudios de la línea. Naturalmente, el Senado debió aceptar esta indicacion, porque no es posible dar al Gobierno mas de lo que él pide.

Ahora el señor Ministro ha manifestado que no tiene inconveniente para que se mantenga la partida sin pronunciarse sobre su monto a condicion de que no se dé comienzo a los trabajos sino despues de los estudios que mande practicar el Gobierno.

Me parece aceptable esta manera de ver del señor Ministro, porque de otra manera, dentro de la lójica, tendríamos que aceptar la reduccion que Su Señoría habia indicado ántes.

El señor ESCOBAR.—En vista de las observaciones del honorable Senador de Santiago, no tengo inconveniente en retirar la oposicion que habia formulado.

El señor LAZCANO (Presidente).—Si no se pide votacion, se dará por aprobada la partida.

El señor MAC IVER.—Con mi voto en contra, señor Presidente.

El señor REYES.—Debo advertir que la ejecucion de esta obra fué propuesta por la Comision de Obras Públicas.

El señor SILVA URETA.—Yo ne-

garé mi voto a esta partida, señor Presidente.

He tenido ocasion de hablar con muchos ingenieros que me han manifestado que en esta línea no podría adoptarse, sin gastar mucho dinero, la trocha de 1 metro 68 centímetros. No se sabe lo que costaría una línea de esta trocha. En cambio hai cálculos sobre lo que costaría la línea con trocha de un metro. Si se adoptara esta trocha, yo daría mi voto a la partida.

El señor SECRETARIO.—La partida quedaria en esta forma:

Item ... Para gastos de la construcción.....	\$ 600,000
" ... Para sueldos del personal de inspeccion técnica...	25,000
" ... Para gastos jenerales i policía.....	12,000
	<hr/>
	\$ 637,000

Los demas gastos de construcción se fijarán cuando el Presidente de la República resuelva el ancho de la trocha.

El señor MONTT.—Convendria que se dijera tambien lo que ha propuesto el señor Ministro, es decir, que no se dé principio a los trabajos mientras no se haya fijado por el Gobierno, en vista de los estudios de los ingenieros, la trocha definitiva de la línea entera.

El señor LAZCANO (Presidente).—En votacion la partida.

El señor BALLESTEROS.—El señor Secretario está perdiendo el tiempo en tomar la votacion, porque, segun parece, hai unanimidad para aceptar la partida.

El señor MAC IVER.—Yo voto en contra, señor Presidente.

El señor SILVA URETA.—Yo tambien, señor Presidente.

El señor ROZAS (*al votar*).—Yo voto la partida tal como la propuso la Comision Mista.

El señor SECRETARIO.—Su Señoría vota que nó, entónces.

El señor ROZAS.—Voto que nó.

Votada la partida, fué aprobada por quince votos contra cuatro.

El señor SECRETARIO.—Partida nueva, «Ferrocarril de Los Arjeles a Antuco».

Dice la Comision:

Gastos variables	
Item .. Para gastos de la construcción.....	\$ 400,000
" .. Para sueldos del personal de inspeccion técnica..	19,100
" .. Para gastos jenerales i policía.....	12,000
	<hr/>
	\$ 431,100

DATOS

Largo de la línea, 64.9 kilómetros.
Trocha, 1.68 centímetros.
Presupuesto, 1.280,000 pesos.

Se gastarán en 1005:

En material de la vía ($\frac{1}{3}$ del que se necesita....)	\$ 200,000
En puentes.....	76,000
En trabajos de la línea..	124,000
	<hr/>

Total..... \$ 400,000

El señor REYES.—Este ferrocarril no fué propuesto por la Comision.

Votada la partida, fué aprobada por catorce votos contra cinco.

El señor SECRETARIO.—Partida nueva, «Ferrocarril de Coihue a Nacimiento».

Dice la Comision:

Gastos variables	
Item .. Para gastos de la construcción.....	\$ 100,000
" .. Para sueldos del personal de inspeccion técnica..	8,900
Para gastos jenerales i policía.....	6,000
	<hr/>
	\$ 114,900

DATOS

Largo de la línea, 8 kilómetros.
Trocha, 1.68 centímetros.
Presupuesto, 200,000 pesos.

Se gastará en 1905:

En material de la vía....	\$ 80,000
En trabajos de la línea..	20,000
	<hr/>

Total..... \$ 100,000

El señor REYES.—Tampoco fué propuesto por la Comision.

Votada la partida, fué aprobada por dieciseis votos contra dos; se abstuvo de votar el señor Balmaceda.

El señor SECRETARIO.—Partida nueva, «Ferrocarril de Púa a Cura Cautin.

Dice la Comision:

Gastos variables

Item ..	Para gastos de la construccion.....	\$ 500,000
" ..	Para sueldos del personal de inspeccion técnica..	\$ 21,500
" ..	Para gastos jenerales i policia.....	12,000
		<hr/>
		\$ 533,500

DATOS

Largo de la línea, 47 kilómetr. s.
Trocha, 1 metro.
Presupuesto, 2.300,000 pesos.

Se gastarán en 1905:

En material de la via....	\$ 270,000
En puentes.....	76,000
En trabajos de la línea..	154,000
	<hr/>
	\$ 500,000

El señor REYES.—Tampoco figura entre los propuestos por la Comision.

Votada la partida, fué aprobada por dieciseis votos contra dos; se abstuvo de votar el señor Balmaceda.

El señor SECRETARIO.—Partida nueva, «Ferrocarril de Osorno a Rio Negro»:

Gastos variables

Item ..	Para gastos de la construccion.....	\$ 450,000
" ..	Para sueldos del personal de inspeccion técnica..	20,000
" ..	Para gastos jenerales i policia.....	15,000
		<hr/>
		\$ 485,000

DATOS

Largo de la línea veintiocho kilómetros.

Trocha un metro sesenta i ocho centímetros.

Presupuesto 2.237,000 pesos.

Se gastarán en 1905:

En material de la via....	\$ 243,000
(Puentes no se consultan).	
En trabajos de la línea..	207,000
	<hr/>
	\$ 450,000

El señor REYES.—Este ferrocarril está entre los propuestos por la Comision.

El señor BARROS LUCO.—Es prolongacion de la línea central de ferrocarriles.

Votada la partida, fué aprobada por dieciseis votos contra dos.

El señor BALMACEDA (al dar su voto).—Sí; por ser parte de la línea longitudinal.

El señor SECRETARIO.—Partida nueva, «Gastos variables jenerales».

Dice la Comision:

Item ..	Para pago de espropiaciones.....	\$ 300,000
" ..	Para material rodante, debiendo preferirse en igualdad de condiciones a las fábricas nacionales.....	500,000
" ..	Para adquisicion de sondas para reconocimientos del terreno.....	10,000

Votada la partida, fué aprobada por diecisiete votos contra uno.

El señor SECRETARIO.—Partida 52, «Ferrocarriles en explotacion provisional, cinco mil pesos.

Sin variacion.

El señor LAZCANO (Presidente).—Aprobada.

El señor SECRETARIO.—Partida 53, «Ferrocarril de Vilos a Rio Choapa», setenta i ocho mil novecientos cincuenta pesos.

Sin variacion.

El señor LAZCANO (Presidente).—Aprobada.

El señor SECRETARIO.—Partida

54, «Ferrocarril de Yungai a Ovalle», noventa i nueve mil doscientos pesos.

Dice la Comision:

Reducir.

De 22 000 a 21,000 pesos el ítem 767.

De 37,000 a 31,000 pesos el ítem 768.

De 8,700 a 6,700 pesos el ítem 769.

De 6,000 a 15,000 pesos el ítem 770.

El señor LAZCANO (Presidente).— Aprobada.

El señor SECRETARIO.—Partida 55, «Jubilados», quince mil quinientos cincuenta i un pesos treinta i cuatro centavos.

Dice la Comision:

Agregar:

Despues del 784 el siguiente:

Item nuevo.—Bernardo Irrarázaval, inspector del servicio de los ferrocarriles. L. n.ºm. 1,706, 17 setiembre 1904 i D. n.ºm. 1,961, 26 setiembre mismo año..... \$ 6 000

El señor LAZCANO (Presidente).— Aprobada.

El señor SECRETARIO.—«Ferrocarriles en explotacion».

Partida 56, «Empleados de lei», ciento nueve mil setecientos pesos.

Sin variacion.

El señor MAC IVER.—¿Me permite la palabra el señor Presidente.

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

El señor MAC IVER.— Ya que se trata de ferrocarriles en explotacion, creo del caso hacer presente, ante todo, que desde los últimos cinco años se han venido excediendo los gastos de estas líneas hasta en dos i medio millones de pesos.

Segun informes que tengo a la mano, en el año actual ese exceso es superior al de los años anteriores.

Sin embargo, el presupuesto para 1905 consulta para estos gastos de explotacion la cantidad de dieciocho millones setecientos noventa mil seiscientos ochenta pesos, siendo que en el año actual se han gastado ya veintiun millones de pesos.

Por manera que si a pesar de haberse invertido veintiun millones se ha excedido el presupuesto fijado el año pasado para este gasto, creo que con mayor razon se lo excederá si para el año entrante se consultan solo dieciocho millones. Si se han gastado cerca de veintidos millones en el año en curso ¿podrán hacerse los gastos con dieciocho millones en el año que viene?

Sé que durante el primer semestre de este año se ha invertido en gastos de explotacion en la línea central ocho millones ciento trece mil pesos.

Natural era entónces que para esta seccion, que es la mas importante, se consultaran al ménos dieciseis millones doscientos dieciseis mil pesos.

Sin embargo, se consultan solamente trece para este gasto. ¿Qué resultará de esta cifra? Que los gastos serán mucho mayores que las cantidades consultadas, i que el presupuesto de dieciocho millones se excederá en tres millones o mas.

Vamos, pues, a aprobar un presupuesto de ferrocarriles con la seguridad de que es deficiente.

Habia pedido la palabra, señor Presidente, tanto para que la Cámara conozca i sepa adónde pueden llevarnos estas mal entendidas economías, como tambien para otro propósito referente a la conducta que creo deber observar cuando trato de algun detalle de nuestro malestar económico, en lo que, segun se dice, lo miro con ojo pesimista; esto parece aun mas raro cuando hablo de un déficit cuya cifra exajero, ya que, segun parece i contra todo mi cálculo, no pasará de dos millones de pesos la del presupuesto de 1905. Pero, refiriéndome solo a estos gastos de explotacion de los ferrocarriles, tengo a la mano algunos datos que estimo conveniente poner en conocimiento de la Cámara. Verdad es que, al ménos por hoi, no se podrá discutir el valor de esos datos, pero, en todo caso, conviene que la Cámara los conozca.

Las inversiones que se hacen para la explotacion de los ferrocarriles irán aumentándose de año en año, i este aumento no depende del valor de nuevas líneas

que no se construyen, sino solo del afán de gastar mas que lo que se debe, lo que es práctica corriente de nuestra administración.

Han llegado en este año esos gastos a trece millones trescientos noventa i nueve mil pesos, i en el de 1903 se gastó un millón de pesos mas que lo consultado en el presupuesto.

¿Por qué este aumento de gastos, que no guarda proporcion con el aumento de las entradas?

En la partida de materiales se han gastado en los últimos cinco años veinticinco millones trescientos noventa i dos mil pesos; mas o ménos cinco millones de pesos por año.

El año 99 el gasto fué de cuatro millones; en 1903, fué de cinco millones.

¿Por qué este aumento cuando no lo justifican ni una lei especial, ni un mayor gasto en las entradas de la empresa?

Tambien lo ignoro.

En lo que respecta a los gastos de explotación, si podemos considerar como coeficiente i comparamos nuestros gastos con los de nuestros vecinos, tomando la red central de ferrocarriles, que es la mas importante, resulta lo siguiente:

En Chile	1.00
Ferrocarril del sur de Buenos Aires.....	0.40
Del Oeste	0.64
De Buenos Aires a Rosario.....	0.40
Central Arjentino.....	0.50
Buenos Aires al Pacífico.....	0.34

Ve la Cámara que nuestros ferrocarriles gastan de 0.66 a 0.40 mas que en la Argentina. ¿Por qué? No lo sé.

Tomando ahora los gastos en otra forma, sin comparacion con nuestros vecinos, i solo en la proporcion que deben guardar con las entradas, están en esta proporcion:

Año 1889.....	37.00 %
» 1890.....	105.23 »
» 1891.....	115.00 »
» 1892.....	165.00 »
» 1893.....	91.00 »

En las condiciones de los ferrocarriles chilenos, en ninguna parte del mundo es aceptable una inversion superior a sesenta por ciento.

De manera que, segun los resultados jenerales de la Administración de los ferrocarriles en el universo, los nuestros deben darnos seis u ocho millones de pesos si no nueve. I la realidad de las cosas es, como ve el Senado, que no nos dan nada. I la realidad i la mayor verdad de las cosas es que, sobre esto, hai ademas una contribucion periódica de fondos nacionales para subvenir a la compra de material rodante i para llenar los gastos extraordinarios de los ferrocarriles.

Resúmen: que no hai ferrocarriles en el mundo que cuesten mas caros i cuya explotación demande mas dinero que los ferrocarriles chilenos.

I esto tiene que ir cada dia en aumento, porque cuando entremos a la explotación de estas líneas, que tan jenerosamente vota la Cámara, de San Bernardo a San José de Maipo, de San Vicente a Peralillo, etc., entónces tendremos el orgullo de ver elevarse la proporcionalidad de los gastos no en un quince por ciento, sino en un treinta o mas, i el Erario público i las industrias del pais pagarán, es decir, entrarán de lleno a gozar de la situacion que tuvo el Perú despues de haber invertido treinta millones de libras esterlinas en ferrocarriles que iban a las caletas. Pero esos ferrocarriles a las caletas tenían una ventaja: que las caletas de allá son mansas, i entre nosotros son bravas, i en las cuales no es tan fácil hacer los embarques.

Habia pensado, ántes de discutirse los presupuestos, tratar en estenso de este negocio, i, con ese propósito, habia pedido ciertos datos que no ha sido posible obtener.

El tiempo ha corrido, los presupuestos vienen, i si pido esplicaciones al señor Ministro de Obras Públicas me dirá que las busque en las memorias correspondientes, por lo cual he debido limitarme, en esta hora de apremio para votar el presupuesto i para hacer la inversion de millones de pesos, a presentar estos datos

al Senado, asegurándole sí que son perfectamente exactos.

El señor LAZCANO (Presidente).— Se va a votar la partida.

El señor SECRETARIO.—Partida 56, Empleados a contrata, dos millones cuatrocientos dieciseis mil trescientos ventitres pesos noventa i seis centavos.

Dice la Comision:

Elevar:

De 209,690 a 219,690 pesos al ítem 793.

El señor LAZCANO (Presidente).— Es de suponer que sea indicacion del señor Ministro.

Aprobada la partida.

El señor MAC IVER.—Con mi voto en contra.

El señor VARELA.—I con el mio tambien.

El señor SECRETARIO.—Partida 58, «Empleados a jornal», seis millones setecientos noventa i nueve mil setecientos setenta pesos.

Dice la Comision:

«Reducir:

De 3.175,000 a 2.975,000 pesos el ítem 798».

El señor REYES —Me permite una palabra el señor Presidente?

El señor LAZCANO (Presidente).— Puede hacer uso de ella Su Señoría.

El señor REYES.—El año pasado tuve el deseo de saber por qué no se seguia el sistema antiguo de acompañar al presupuesto pasado por el Gobierno el presupuesto detallado de la Empresa de los Ferrocarriles. Antes se hacia así.

Ahora, señor, no sabemos por qué se han aumentado estas partidas que acabamos de votar; no tenemos dato alguno sobre ellas, porque no conocemos el presupuesto de la Empresa de los Ferrocarriles.

Digo esto para recomendar nuevamente, aunque esta recomendacion no dé resultado práctico, que se acompañe el presupuesto formado por la Empresa de los Ferrocarriles. Sin duda que el señor Ministro habrá de contestar que está dispuesto a hacerlo así.

El señor CHARME (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Se ha pedido, señor, el presupuesto a la Direccion de los Ferrocarriles.

El señor REYES.—Muy bien, señor.

El señor LAZCANO (Presidente).— Aprobada la partida.

El señor SECRETARIO.—Partida 59, «Materiales de consumo», seis millones doscientos veintidos mil setenta i ocho pesos.

Dice la Comision:

«Reducir:

De 5.150,000 a 5.000,000 de pesos el ítem 802».

El señor LAZCANO (Presidente).— Aprobada.

El señor SECRETARIO.—Partida 60, «Gastos jenerales», novecientos setenta i siete mil ochocientos pesos.

Dice la Comision:

«Reducir:

De 4.000,000 a 200,000 pesos el ítem 803».

El señor CHARME (Ministro de Obras Públicas).—Hai aquí un error; la segunda suma es dos millones de pesos.

El señor LAZCANO (Presidente).— Aprobada, corrijiendo el error en la suma indicada.

El señor SECRETARIO.—Partida 61, «Suplencias de empleados», sesenta i cuatro mil trescientos pesos.

Sin variacion.

El señor LAZCANO (Presidente).— Aprobada

El señor SECRETARIO.—Partida 62, «Indemnizaciones», cuarenta i ocho mil pesos.

Sin variacion.

El señor LAZCANO (Presidente).— Aprobada.

El señor SECRETARIO.—Partida 63, «Líneas de norte a sur», un millon cuatrocientos noventa i tres mil pesos.

Sin variacion.

Dice la Comision:

«Reducir:

De 709,790 a 709,700 pesos el ítem 818».

El señor MAC IVER.—¿Me permite el señor Presidente?

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

El señor MAC IVER.—Para hacer una petición. Desearía que el señor Ministro de Obras Públicas se sirviera enviar un balance del ferrocarril de Coquimbo comprado por el Gobierno i de los tres anteriores, así como de los posteriores a esta compra. Deseo hacer un estudio comparativo de todo esto.

El señor CHARME (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Tomo nota de la petición del señor Senador.

El señor LAZCANO (Presidente).—Aprobada la partida.

El señor SECRETARIO.—Partida nueva agregada por la Comisión:

GASTOS EXTRAORDINARIOS

Obras nuevas

Gastos variables

DIRECCION DE TRACCION I MAESTRANZA

Item ..	Para reparaciones de las maestranzas..	\$	95,000
" ..	Para adquisición de equipo, en conformidad al decreto número 674 de 5 de abril de 1904..		2 395,000
" ..	Para reparación, cierre, techumbre, adquisición de elementos para carbogetas.....		140,000

DIRECCION DE LA VIA I EDIFICIOS

Item ...	Para continuar la doble vía entre Nos i Guindos.....	\$	150,000
" ..	Para embarcaderos de animales i nuevos desvíos en las estaciones.....		50,000
" ..	Para ensanche i construcción de edificios en las estaciones.....		125,000
" ..	Para ensanche de los edificios de la Estacion Central...		50,000

Item ..	Para mejorar las instalaciones de la estación del Mercado.....	\$	42,250
" ..	Para habilitación de nuevas aguadas..		50,000
" ..	Para habilitar un paradero en la población Padre Las Casas.....		6,000
" ..	Para colocación de un alambre telegráfico de comunicación directa en toda la línea.....		40,000
" ..	Para cierre de la línea en el ramal de Yungai al Mercado.....		6,000
" ..	Para cierre de estaciones.....		60,000
" ..	Para iniciar las instalaciones de nuevas maestranzas en Santiago (población San Eugenio), Barón i Concepción.....		500,000
" ..	Para iniciar la instalación de una maestra en Ten ucc.		75,000
" ..	Para la construcción de tornamesas para inversión de locomotoras		50,000
" ..	Para alumbrado eléctrico de la estación de Talehuano...		6,000
" ..	Para ensayar la aplicación de cambios eléctricos.....	\$	7,000
" ..	Para llevar a cabo las instalaciones para el alumbrado eléctrico i fuerza motriz de la estación central.....		100,000
" ..	Para atender a los pagos de los puentes contratados con el Creusot por decreto 686 de 1.º de abril de 1903 i para la reconstrucción de los puentes caídos i el afianzamiento de los puentes definitivos en los ferrocarriles del Estado. Lei nú-		

	mero 1,545, de 8 de agosto de 1902.	\$ 1.472,000
Item ..	Para continuar el ferrocarril de Peumo a las Cabras despues que los vecinos hayan donado al Estado los terrenos respectivos.	50,000
" ..	Para construccion de los edificios i desagües del ferrocarril de Talca a San Clemente.....	35,000
" ..	Para construir un paradero en el punto denominado El Arenal, ántes de llegar a Talcahuano.....	5,000

FERROCARRIL DE COQUIMBO

Item ..	Para obras nuevas..	\$ 79,000
" ..	Para cambio de trocha del Olivo (Ovalle) a Panulcillo.....	93,000
" ..	Para la adquisicion de material rodante para la línea de Serena a Rivadavia, debiendo preferirse en igualdad de condiciones a las fábricas nacionales.....	366,550 80

FERROCARRIL DE HUASCO

Item ..	Para obras nuevas, debiendo construirse un galpon en la estacion de Huasco Bajo.....	\$ 16,600
" ..	Para adquisicion de una locomotora, un carro de primera, uno de segunda i diez carros planos.	75,000

FERROCARRIL DE VALDIVIA A OSORNO

Para llevar a cabo por propuestas públicas las siguientes obras:

Item ..	Para la defensa de la línea contra las creces del rio Calle-Calle en las Lajas.....	\$ 11,823
---------	---	-----------

Item ..	Para la estraccion del derrumbe del corte Colorado i levante de la línea entre los kilómetros 16 i 49....	\$ 15,000
" ..	Para la reconstruccion de los viaductos de madera que dan acceso a los puentes Pimaiquen i Rio Bueno	75,000
" ..	Para construccion de diversas obras aprobadas por el Consejo de los Ferrocarriles con fecha 24 de octubre de 1903.....	187,967 05
" ..	Para adquisicion de material rodante.....	60,000

El señor REYES.—He estado revisando el detalle de esta partida, que es nueva, i que no sé si ha sido agregada por la Comision.

No sabemos cuál es el oríjen de estos diversos ítem.

Puede tenerse confianza de lo que el Gobierno indica; pero hai muchos casos que a mí me llaman la atencion: los que se refieren a trazados de líneas i construcciones de puentes Me asalta la duda de que esas indicaciones no hayan partido del Gobierno, sino de miembros de la Comision.

Hai varios ítem, como, por ejemplo, uno de ciento cincuenta mil pesos para continuar la doble via entre Nos i Guindos, otro de seis mil pesos para habilitar un paradero en la poblacion Padre las Casas, otro de setenta i cinco mil para iniciar la instalacion de una maestranza en Temuco; en fin, son muchos estos ítem, i como suman una gruesa cantidad yo desearia alguna esplicacion o por lo ménos saber qué oríjen tienen, si son o nó propuestos por el Gobierno.

El señor MONTT.—En la tercera edicion del presupuesto del Gobierno vienen estos ítem.

El señor MAC IVER.—En cuanto a maestranzas, debo decir: ¿no seria mejor dar a contrata la compostura del equipo i del material de los ferrocarriles, sobre todo cuando se trate de composturas de alguna consideracion? Yo tengo la certidumbre que si se procediera así, se aho-

rraria mucho dinero, i se evitaria que el Estado tuviera que estar entendiendo en asuntos o cuestiones con obreros.

Pediria por esto al señor Ministro que estudiara esta materia para ver si conviene el sistema que indico.

El señor LAZCANO (Presidente).—Aprobada la partida.

El señor SECRETARIO.—Presupuesto en oro.

Dice la Comision:

Agregar:

Item .. Para pago de la ferreteria de los puentes de los ferrocarriles de Choapa a Illapel i de Pitrufquen a Antilhue, contratados con el Creusot en virtud del decreto número 686, de 1.º de abril de 1903.....	\$ 610 269 20
" .. Para pago de la infraestructura de los puentes del ferrocarril de Antilhue a Loncoche, segun presupuesto..	211,764 89

El señor SILVA URETA.—¿Aparecieron las piezas estraviadas de los puentes del ferrocarril de Choapa a Illapel?

El señor CHARME (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Tengo noticias de que algunas se han encontrado.

El señor LAZCANO (Presidente).—Aprobada la partida con las modificaciones de la Comision.

Queda terminada la votacion de los presupuestos.

El señor MONTT.—Pediria que se agregara, como el año anterior, en la lei de presupuestos, que la inversion de los fondos se hará en conformidad al decreto dictado por el Ministerio de Hacienda el 23 de diciembre de 1893, número 41,200.

El señor SILVA CRUZ.—En la Comision Mista de Presupuestos se trató de refundir en uno solo los ítem 3 i 5 de la partida relativa a la Quinta Normal de Agricultura, modificación que no se

hizo porque el señor Ministro quedó de tomar mas antecedentes. El ítem 3 consulta dos mil cuatrocientos pesos para un guarda-almacenes i el 5 otra cantidad igual para un cajero; en la Comision se creyó que bastaba con un solo ítem de dos mil cuatrocientos pesos para un guarda-almacenes i cajero, reuniendo las dos ocupaciones en un solo empleado.

El señor MAC IVER.—Ya está aprobado el presupuesto.

El señor SILVA CRUZ.—Pero como se trata de hacer una economía....

El señor MAC IVER.—¿Pero qué es eso de economía! si no existe entre nosotros espíritu de economía

El señor SILVA CRUZ.—Si no hubiera oposicion, yo pediria que se hiciera la modificación a que me refiero.

El señor LAZCANO (Presidente).—Si hubiera unanimidad, podria quedar acordado hacer la modificación que indica el señor Senador de Bio Bio.

El señor MAC IVER.—Yo me he opuesto, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—La indicacion del señor Montt se dará por aprobada, si no hai inconveniente.

El señor MONTT.—En el presupuesto vijente viene la declaracion o cita a que me he referido; así es que lo que pido es simplemente que se deje puesta tambien en el presupuesto que discutimos.

El señor MAC IVER.—No se corrije nada con eso.

El señor MONTT.—Sí, porque en ese decreto se dan reglas para la mejor inversion de fondos.

El señor LAZCANO (Presidente).—Queda acordado hacer la agregacion que ha pedido el honorable Senador de Cautin.

El señor SILVA CRUZ.—Yo encuentro bueno el propósito que persigue el decreto que se ha citado; pero contiene algunos detalles que han dado lugar a dificultades; así es que yo acepto la indicacion del señor Senador, pero en la inteligencia que no habrá dificultad para que el Gobierno revise ese decreto ántes de incorporarlo o citarlo en la lei.

El señor MONTT.—Si el Gobierno lo modifica de aqui a la época en que se da

pachen los presupuestos en la Cámara de Diputados, no hai inconveniente para que se cumpla el deseo del honorable Senador de Bio-Bio; de otro modo quedará el decreto tal como está.

El señor LAZCANO (Presidente).— Las sesiones diarias estaban acordadas para concluir las votaciones de la lei de

presupuestos; terminadas esas votaciones, no hai motivo para reunirnos mañana.

Se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

RAFAEL EGAÑA,
Jefe de la Redaccion.
