

Sesion 11.^a ordinaria en 10 de Julio de 1901

PRESIDENCIA DEL SEÑOR LAZCANO

SUMARIO

Se da lectura al acta de la sesion anterior i es aprobada.—

Cuenta: Oficio de la Municipalidad de los Angeles, en el que solicita se le autorice para conceder hasta por treinta años el uso del canal Cholguahue, de su propiedad i de las calles, caminos i plazas para el establecimiento del alumbrado i traccion eléctrica; Informe de la Comision de Gobierno, recaido en la solicitud en que don Francisco Alvarez, administrador principal de correos de Santiago, pide abono de tiempo para los efectos de su jubilacion; Solicitud de varios vecinos de Yungai en la que piden se mantenga la partida de veinticinco mil pesos para construcciones en la estacion de este nombre, suprimida por la Comision de Industria i Obras Públicas del Senado, en el proyecto que autoriza la inversion de cierta suma en equipo, via, puentes, estaciones i maestranzas para los Ferrocarriles del Estado; Id de don Félix Echeverría en la que pide se dicte una lei que disponga que todo agricultor que preste algun servicio a satisfaccion del Estado Mayor Jeneral, i a indicacion de éste, tenga una rebaja en las contribuciones que pague por sus propiedades. Dicha rebaja seria regulada por una comision nombrada de antemano.—Se pone en discusion jeneral el proyecto de lei, propuesto por la Comision de Industria i Obras Públicas, que autoriza al Presidente de la República, por el término de tres años, para que pueda invertir hasta la cantidad de seis millones trescientos cincuenta i cinco mil pesos en la dotacion de Maestranza, adquisicion de equipo i reparaciones de la via, puentes i edificios de los Ferrocarriles del Estado.—Usan de la palabra los señores Ministro de Industria i Obras Públicas, Ossa i Barros Luco.—Se acuerda prolongar la sesion hasta las seis de la tarde para despachar este asunto.—Se da lectura a una nota del Director Jeneral de los Ferrocarriles del Estado; i se suspende la sesion.—A segunda hora continúa el debate pendiente i usan de la palabra los señores Ossa, Ministro de Industria i Obras Públicas, Matte (don Eduardo), Montt, Reyes, Silva Cruz, Silva Ureta i Puga Borne (vice-Presidente), formulándose en el curso del debate diversas indicaciones.—Cerrado el debate, se aprueba el proyecto elevando la suma consultada en él a once millones ciento cincuenta mil pesos i con la agregacion de un inciso que dispone que la inversion anual de esta cantidad no excederá de tres millones de pesos.—Queda establecido que los cien mil pesos destinados a la estacion del Baron, se aumentan en los doscientos mil pesos propuestos por el señor Ossa.—Se acuerda tramitar desde luego este proyecto.—Se levanta la sesion.

Asistieron los señores:

Balmaceda, Elias
Ballesteros, Manuel E.
Barros Luco, Ramon
Bannen, Pedro

Ossa, Manuel
Puga Borne, Federico
Reyes, Vicente
Rozas, Ramon Ricardo

Blanco, Ventura
Eastman, Adolfo
Latorre, Juan José
Matte, Eduardo
Matte, Ricardo
Montt, Pedro

Silva Cruz, Raimundo
Silva Ureta, Ignacio
I los señores Ministros de
Hacienda i de Industria i
Obras Públicas.

Se dió lectura a la siguiente acta:

SESION 10.^a ORDINARIA DEL 9 DE JULIO DE 1901

Asistieron los señores Lazcano, Balmaceda, Ballesteros, Barros Luco, Bannen, Blanco, Eastman, González, Latorre, Matte don Eduardo, Matte don Ricardo, Montt, Puga Borne, Reyes, Rozas, Silva Cruz, Silva Ureta i Walker Martínez, i los señores Ministros del Interior, i Relaciones Exteriores, i de Guerra i Marina.

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

Oficios

Uno del señor Senador de Llanquihue, don Ramon R. Rozas, con el que remite una comunicacion del primer Alcalde de la Municipalidad de Frutillar sobre cesion de terrenos a los franceses que residen a la orilla de la Laguna de Llanquihue, i pide Su Señoría se envíe, para los fines consiguientes, al señor Ministro respectivo.

Se acordó dirigir el oficio del caso, al señor Ministro de Colonizacion a nombre del señor Senador de Llanquihue.

Solicitudes

Una de doña Margarita Montt de Chester, madre viuda del ex-sarjento mayor de Ejército don Eduardo Chester Montt, en la que pide pension de gracia; otra de doña Petronila Várgas, hermana de don Jose Várgas, ex-soldado del Regimiento Chacabuco, en la que pide pension de gracia; i otra de doña Felicidad Guzman, hermana del ex-subteniente del es-

tinguido Rejimiento Curicó don Maximiliano Guzman, en la que pide pension de gracia.

Pasaron a la Comision de Guerra.

Presupuestos municipales

I de haber remitido la Municipalidad de la «Florida» su presupuesto de entradas i gastos para el año de 1902.

Se mandó archivar.

A peticion del señor Secretario, se acordó solicitar de S. E. el Presidente de la República la suma de cinco mil pesos para atender a gastos de sub-secretaría.

El señor Silva Ureta, hizo indicacion para que, desde la sesion de mañana, comience a discutirse, despues de los incidentes, en la primera hora i segunda hora de las sesiones, hasta terminarlo, el proyecto de lei presentado por el señor Senador de Lináres, don Ramon Barros Luco, sobre adquisicion de equipo para los ferrocarriles del Estado.

Terminados los incidentes, se dió por aprobada, con el asentimiento tácito de la Sala, la indicacion formulada anteriormente por el señor Senador de Aconcagua, acordándose, a peticion del señor Matte don Eduardo, poner esta resolucion en conocimiento del señor Ministro de Industria i Obras Públicas.

Entrando a la órden del dia, se puso en discusion jeneral el proyecto de lei, remitido por la Cámara de Diputados que tiene por objeto autorizar al Presidente de la República para que pueda vender en pública subasta i por lotes, los terrenos fiscales del cuartel de infantería de Valparaíso, situado entre las calles de Victoria Freire e Independencia, i el señor Montt hizo algunas observaciones acerca de este negocio, i pidió que se aplazara su consideracion hasta que se halle presente en la Sala el señor Ministro de la Guerra.

Esta indicacion se dió por aprobada con el asentimiento tácito de la Sala.

Púsose, en seguida, en discusion jeneral el proyecto de lei, remitido por la Cámara de Diputados, que tiene por objeto autorizar la permuta de un sitio fiscal, situado en la esquina de las calles de Maipú e Independencia de la ciudad de Valdivia, por otro de propiedad particular, ubicado en la esquina de las calles de Camilo Henríquez i Carampangue de la misma ciudad, i el señor Ballesteros espuso que talvez el señor Ministro del Interior podria dar algunas esplicaciones acerca de este negocio, i en caso contrario, podria aplazarse la consideracion de este proyecto hasta que el señor Ministro suministrara los datos necesarios para saber si aun subsisten las circunstancias que aconsejaron la presentacion del proyecto de que se trata.

El señor Ministro del Interior contestó que pediria por telégrafo los datos solicitados por el honorable Senador de Santiago.

A indicacion del señor Matte, don Eduardo, se acordó continuar la discusion de este nego-

cio tan pronto como lleguen los datos pedidos por el honorable señor Ballesteros.

Puesto en discusion jeneral el proyecto de lei remitido por la Cámara de Diputados que declara de utilidad pública los terrenos necesarios para la prolongacion de la calle de Blanco en la ciudad de Quillota, se dió por aprobado con el asentimiento tácito de la Sala.

Considerado enseguida, en particular, a propuesta del señor Presidente, se puso en discusion el artículo 1.º, i el señor Montt propuso que el inciso 2.º de este artículo se redactara en los términos siguientes:

«La espropiacion se verificará con arreglo a lo dispuesto en la lei de 18 de junio de 1857, debiendo la Municipalidad pagar las indemnizaciones correspondientes.»

Despues de algunas observaciones de los señores Ministro del Interior, Montt i Bannen, se cerró el debate i se dió por aprobado el artículo 1.º con escepcion del inciso 2.º

Votado en seguida el inciso 2.º en la forma propuesta por el señor Montt, fué aprobado así por catorce votos contra uno.

Considerado el artículo 2.º del proyecto, el señor Ministro del Interior insinuó la idea de establecer un plazo dentro del cual la Municipalidad puede hacer uso de la facultad que le confiere el proyecto en debate.

El señor Ballesteros, hallando mui aceptable la idea insinuada por el señor Ministro del Interior, pidió se aplazara la consideracion de este negocio hasta saber si la Municipalidad de Quillota cuenta con los fondos necesarios para pagar el valor de las espropiaciones de que se trata.

El señor Ministro del Interior manifestó que solicitará los datos indicados por el señor Senador de Santiago.

Cerrado el debate, se votó la anterior indicacion de aplazamiento formulada por el señor Ballesteros, i fué aprobada por la unanimidad de quince votos.

Púsose en seguida en discusion particular el proyecto de lei de la Honorable Cámara de Diputados, aprobado ya en jeneral en sesion de 11 de julio de 1900, que concede a la Municipalidad de Pisagua el uso de los terrenos fiscales necesarios para establecer el servicio de agua potable en la ciudad, i declara de utilidad pública las vertientes que existen en el fundo denominado «Quiriña Bajo», de propiedad de don Eulojio Guacucano, i considerado el artículo 1.º, se dió por aprobado con el asentimiento tácito de la Sala.

Puesto en discusion el artículo 2.º, el señor Balmaceda propuso que el inciso 1.º de este artículo se redactara en los términos siguientes:

«Se declaran de utilidad pública las vertientes que existen en el fundo denominado «Quiriña Bajo», de propiedad de don Eulojio Guacucano, i asimismo los terrenos de propiedad particular que fueren necesarios para la ejecucion de la obra.»

El señor Silva Ureta pidió que el inciso 2.º de este mismo artículo se redactara en esta forma:

«La espropiacion se verificará en conformidad a la lei de 18 de junio de 1857, debiendo la Municipalidad pagar las indemnizaciones correspondientes.»

Cerrado el debate, se dió por aprobado el artículo con el asentimiento tácito de la Sala, en la forma propuesta por los señores Balmaceda i Silva Ureta.

Puesto en discusion el artículo 3.º, final, el señor Balmaceda pidió se suprimiera; pero despues de algunas observaciones del señor Matte, don Eduardo, el señor Senador de Tarapacá no insistió en su anterior indicacion.

Cerrado el debate, se dió por aprobado el artículo con el asentimiento tácito de la Sala.

El proyecto aprobado es del tenor siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Se concede a la Municipalidad de Pisagua el uso de los terrenos fiscales necesarios para la colocacion de cañerías, estanques i demas construcciones que exija el establecimiento del servicio de agua potable de la ciudad.

Artículo 2.º Se declaran de utilidad pública las vertientes que existen en el fundo denominado «Quiriña Bajc» de propiedad de don Euljio Guacucano, i asimismo los terrenos de propiedad particular que fueren necesarios para la ejecucion de la obra.

La espropiacion se verificará en conformidad a la lei de 18 de junio de 1857, debiendo la Municipalidad pagar las indemnizaciones correspondientes.

Artículo 3.º Los planos que se formen para dotar de agua potable el puerto de Pisagua deberán ser aprobados por el Presidente de la República.»

Se suspendió la sesion.

A segunda hora se continuó tomando en consideracion los asuntos incluidos en la tabla, i a indicaciones de los señores Silva Cruz i Reyes respectivamente, se acordó aplazar hasta que se hallara presente el señor Ministro de Hacienda el proyecto de la Cámara de Diputados que reforma el artículo 15 de la lei número 980 de 23 de diciembre de 1897, relativo a la forma en que debe hacerse la revision de la tarifa de avalúos, i el Mensaje de S. E. el Presidente de la República que tiene por objeto reorganizar el departamento de Estadística de la Aduana de Valparaiso.

El señor Matte don Eduardo espuso que a fin de que el Senado pudiera avanzar en la discusion de algunos asuntos para los cuales era necesaria la presencia de los señores Ministros de Estado, convendria comunicarles la tabla de los negocios que debian ser tratados, e hizo indicacion en este sentido, pero habiendo el señor Presidente hecho notar que la ta-

bla ha sido ya publicada i que seria preferible officiar a los señores Ministros enumerándoles los negocios de sus respectivos Ministerios que serán considerados por el Senado, el señor Matte retiró su indicacion, dándose por aprobada la idea insinuada por el señor Presidente.

En seguida se dió lectura a un informe de la Comision de Lejislacion i Justicia en que niega lugar a la solicitud en que don Agustin Bravo Cisternas pide se deroguen los artículos 4.º i 6.º de la lei de 13 de enero de 1897, por los cuales se estableció que en los lugares de asiento de Corte en que hubiere mas de un juez letrado en lo civil toda demanda o peticion judicial que se iniciare deberá presentarse a la Secretaría Jeneral de la respectiva Corte a fin de que se designe el juez a quien corresponderá su conocimiento.

Puesto en discusion el espresado informe, i no habiendo hecho uso de la palabra ningun señor Senador, se dió por aprobado tácitamente i por desechada la solicitud referida.

Púsose despues en discusion jeneral i particular un proyecto de acuerdo formulado por la Comision de Hacienda el 3 de diciembre de 1900 en que propone pasar al archivo algunas solicitudes de gracia de personas fallecidas o solicitantes que han quedado resueltas por leyes de carácter jeneral.

El señor Blanco espuso que aceptaba por su parte el proyecto de acuerdo formulado por la Comision, en la intelijencia de que si alguna persona de las que hubieren presentado dichas solicitudes llegara a presentarse pidiendo el pronunciamiento del Senado, continuaria su solicitud los trámites ordinarios hasta que fuera resuelta.

El señor Presidente observó, con este motivo, que la Comision de Hacienda proponia su proyecto de acuerdo en el mismo sentido indicado por el señor Senador de Santiago, con lo cual quedó cerrado el debate i aprobado tácitamente dicho proyecto, cuyo artículo único dice así:

PROYECTO DE ACUERDO:

«Artículo único —El Senado acuerda mandar pasar al archivo los documentos que en seguida se enumeran:

1. Solicitud de don Carlos González Ugalde, de que se dió cuenta en sesion de 6 de junio de 1883, en que pide se le abone, para los efectos de su jubilacion, tres años que sirvió el puesto de secretario de la Sociedad Nacional de Agricultura;

2. Solicitud de doña Eleodora Iñiguez de Carmona, de que se dió cuenta en sesion de 18 de junio de 1883, sobre pension de gracia;

3. Solicitud de pension de gracia de doña Victoria Lagarriguera, v. de Rojas, presentada en 26 de setiembre de 1883;

4. Solicitud de doña Beatriz Cubeiros, v. de Arellano, de que se dió cuenta en la sesion de

8 de agosto de 1884, en que pide pension de gracia;

5. Solicitud de don Clemente Aguirre, a nombre de su esposa, doña Pilar Varela i de su hermana política, doña Saturnina Varela, presentada el 13 de agosto de 1884, en que pide se les mande pagar, por gracia, la suma de doce mil doscientos cincuenta i dos pesos a que ascienden los perjuicios que experimentaron en la revolucion de la Serena en 1851;

6. Solicitud de doña María Cruz Brito, v. de Novoa, de que se dió cuenta el 18 de agosto de 1884, sobre condonacion de una deuda;

7. Solicitud de don Manuel A. Vallejo, por don Antonio Carrosini, presentada el 27 de agosto de 1884, sobre indemnizacion de perjuicios;

8. Solicitud de don Pedro Vega, de que se dió cuenta en sesion de 13 de julio de 1885, en que pide la devolucion de una suma de dinero que fué obligado a enterar en arcas fiscales, con motivo de un robo que se le hizo como Administrador de Estanco i Teniente de Ministro de Vallenar;

9. Solicitud de don Juan Mora, presentada el 5 de julio de 1885, sobre abono de servicios para los efectos de su jubilacion;

10. Solicitud de doña Carolina Manterola, v. de Sánchez, de que se dió cuenta en sesion de 26 de julio de 1886, en que pide la devolucion de una suma de dinero que pagó al Fisco por su esposo, que fué condenado a hacerlo en su carácter de Factor Jeneral de Estanco.

12. Solicitud de doña Emilia Leon, v. de Sayago, presentada el 17 de diciembre de 1886 sobre pension de gracia;

12. Solicitud de don Julio Prado, presentada el 26 de agosto de 1887, en que la pide por gracia, se le jubile con un sueldo superior al que se tomó en cuenta para su jubilacion;

13. Solicitud de don Roman Guzman, de que se dió cuenta en sesion de 7 de de julio de 1889, en que pide para los efectos de su jubilacion civil, el abono de catorce años de servicios que prestó, en Comision de la Contaduría Mayor;

14. Solicitud de don Isidro Salas, presentada el 12 de julio de 1889, en que pide para su jubilacion el abono de once años que sirvió en la Contaduría Mayor;

15. Solicitud de don José Miguel Rodríguez Velasco, presentada el 13 de junio de 1892, en la que pide derecho de jubilar;

16. Solicitud de don Hermenejildo Vicuña Mackenna, de que se dió cuenta en sesion de 19 de julio de 1893, en que pide por gracia, derecho de jubilar;

17. Solicitud de don Francisco Ballesteros, ex-Ministro de la Corte de Cuentas, presentada el 24 de junio de 1895, en que pide se le otorgue, por gracia, derecho de jubilar.»

Puesto en discusion jeneral i particular otro proyecto de acuerdo formulado por la Comision de Gobierno, en sesion de 15 de enero

último, para que se manden archivar diversos asuntos cuya oportunidad ha pasado, se dió por aprobado con una indicacion del señor Reyes para que se segregara del acuerdo, la mocion formulada por el señor Toro Herrera relativa al cambio de límites entre las provincias de Atacama i Coquimbo, i se la mandase agregar a los antecedentes sobre creacion de nuevas comunas i modificacion de las existentes.

El proyecto de acuerdo propuesto por la Comision, con la supresion aceptada, queda del tenor siguiente:

PROYECTO DE ACUERDO:

«Artículo único.—El Senado acuerda mandar pasar al archivo los documentos que en seguida se enumeran:

1.º Mensaje de S. E. el Presidente de la República de que se dió cuenta el 16 de agosto de 1893, en que inicia un proyecto de lei destinado a establecer algunas modificaciones en la tramitacion de las solicitudes particulares que se despachen por el Congreso;

2.º Mensaje de S. E. el Presidente de la República de que se dió cuenta el 13 de enero de 1894, con el cual remite una solicitud de la Municipalidad de Chillan en que pide autorizacion legal para aceptar propuestas de arrendamiento de las termas minerales de ese departamento por veintitres años i de construccion de un ferrocarril a ellas;

3.º Mensaje de S. E. el Presidente de la República de que se dió cuenta el 22 de enero de 1895, en la cual pide autorizacion para invertir hasta doscientos mil pesos en la terminacion i habilitacion del hospital de San Agustin en Valparaiso;

4.º Mensaje de S. E. el Presidente de la República de que se dió cuenta en sesion de 4 de enero de 1897, con el que inicia un proyecto de lei destinado a establecer que la gratificacion concedida por la lei de 14 de setiembre de 1896 a la viuda e hijos de los empleados que perdieron sus puestos por causa de los sucesos políticos de 1891, no podrán exceder en ningun caso de la suma equivalente al sueldo anual que gozaba el empleado el 31 de diciembre de 1890;

5.º Mensaje de S. E. el Presidente de la República de que se dió cuenta el 26 de julio de 1897, en el cual solicita un suplemento de doscientos mil pesos al ítem 1.º de la partida 42 del presupuesto del Ministerio de Industria i obras Públicas de ese año;

6.º Mocion formulada por el señor don Manuel José Irrarrazaval en 23 de noviembre de 1892, con el objeto de establecer que los puestos de intendentes i gobernadores sean gratuitos;

7.º Mocion iniciada por el señor don Agustin Ross en 17 de julio de 1893, destinada a prorrogar las funciones de la Comision Reorganizadora de servicios públicos;

8.º Mocion del señor Senador don Agustin

Ross, formulada en sesion de 14 de julio de 1896 relativa a que el Senado acuerde encargar a la Comision de Gobierno la tarea de cerciorarse si la Municipalidad de Valparaiso está o no cumpliendo con las condiciones que se le impuso, i bajo la cuales el Senado la autorizó para contratar un empréstito de doscientas mil libras esterlinas para la ejecucion de las obras de Peñuelas.

9.º Solicitud del Cuerpo de Bomberos de Antofagasta, presentada el 25 de junio de 1890, en la que pide una subvencion extraordinaria para reedificar su cuartel;

10. Solicitud del Comité Ejecutivo del Instituto Bacteriolójico, elevado el 17 de enero de 1895, en la que pide un local a orillas del Mapocho para instalar un Instituto de Bacteriología;

11. Solicitud de la Municipalidad de Concepcion, de que se dió cuenta en la sesion de 23 de noviembre de 1896, en la que pide se haga estensiva a la ciudad de Concepcion la lei sobre alcantarillado de Santiago;

12. Solicitud de la Municipalidad de Monte Patria, elevada el 17 de agosto de 1898, en la que pide se le autorice para cobrar el tres por mil en vez del uno por mil fijado para la contribucion de haberes para el año 1897;

13. Solicitud de don Alfredo Leveque, presentada el 3 de enero de 1892, en que pide permiso i ciertas concesiones para construir un ferrocarril entre Concepcion i Yungai;

14. Solicitud de que se dió cuenta el 10 de julio de 1893, en que don Alfredo Schatzman pide permiso i otras concesiones para construir una línea férrea entre la ciudad de Cauquenes i el puerto de Pelluhue;

15. Solicitud de don Ignacio R. Molina, elevada el 24 de julio de 1893, en que pide permiso i otras concesiones para construir un puente flotante sobre el rio Laja;

16. Solicitud de don Alfredo Leveque, de que se dió cuenta el 16 de octubre de 1893, en que pide permiso i otras concesiones para construir dos líneas férreas: una desde la bahía de Concepcion al pueblo de Yungai, pasando por Búlnes, i la otra desde el puerto de Tomé a la ciudad de Chillan, atravesando el valle de Itata;

17. Solicitud presentada el 19 de enero de 1895, en que don Javier Infante Fernández, por sí i en representacion de varios mandantes, pide la autorizacion necesaria para construir un ferrocarril a vapor entre la caleta de Chomache o el puerto de Huanillos a Salar Grande, i un muelle en la caleta i puerto espresado;

18. Solicitud de los señores Tomas Gervasoni i José Dessy, presentada el 14 de julio de 1897, en que piden autorizacion i garantía del Estado para establecer una línea de vapores entre Valparaiso i los puertos principales del Mediterráneo; i

19. Solicitud del señor Francisco J. San Roman, elevada el 19 de diciembre de 1894, en

que pide se autorice al Presidente de la República para invertir hasta la suma de ocho mil francos en la publicacion del mapa ilustrado del desierto i cordillera de Atacama i en la adquisicion de algunos ejemplares de otra edicion del mismo publicado en los Estados Unidos, como asimismo para contratar con el peticionario la definitiva terminacion de los trabajos del desierto i cordillera de Atacama, mediante la sumaalzada de treinta mil pesos.»

Por asentimiento tácito de la Sala se dió despues por aprobado el siguiente proyecto de acuerdo propuesto por la Comision de Guerra i Marina:

PROYECTO DE ACUERDO:

«Artículo único.—El Senado acuerda mandar pasar al archivo los documentos que a continuacion se enumeran:

1.º Mensaje de que se dió cuenta en 17 de noviembre de 1892, relativo a organizacion i planta del Ejército;

2.º Mensaje destinado a establecer que la Oficina Hidrográfica tendrá su asiento en el lugar que designe el Presidente de la República, del cual se dió cuenta en sesion de 19 de enero de 1893;

3.º Mensaje destinado a derogar la disposicion que ordena la residencia en Ancud de la Escuela de Pilotines, presentado en 27 de junio de 1894;

4.º Mensaje de que se dió cuenta en sesion de 17 de mayo de 1895, con que se remite un oficio de la Junta Directiva de las fiestas que tuvieron lugar el 26 de mayo de aquel año, en que pide que se decrete honores públicos al patriota Manuel Rodríguez;

5.º Mensaje presentado en sesion de 5 de julio de 1897, sobre autorizacion al Presidente de la República para invertir hasta la suma de un millon doscientos cincuenta mil pesos en las obras que fuere necesario efectuar en el puerto de Talcahuano para atender al servicio de desarme en las naves de guerra del Estado;

6.º Mensaje en que S. E. el Presidente de la República pide autorizacion para llenar las plazas de subtenientes con oficiales de reserva de la Guardia Nacional, presentado en sesion de 28 de noviembre de 1898; i

7.º Solicitud presentada por don Arturo Wilson el 2 de agosto de 1895, sobre antigüedad de su empleo de capitán de fragata de la Armada Nacional»

Finalmente se puso en discusion jeneral i se dió por aprobado, despues de algunas esplicaciones pedidas por el señor Reyes, i que fueron dadas por el señor Silva Ureta, el proyecto de lei formulado por la Comision de Gobierno en 4 de diciembre de 1899, que tiene por objeto establecer la servidumbre legal de tránsito para ferrocarriles, i la forma i condi-

ciones a que se sujetarán la concesiones que se hagan sobre la materia.

En seguida por haber llegado la hora se levantó la sesion, quedando en tabla para la próxima los siguientes asuntos:

«1.º Proyecto de lei presentado por el señor Senador don Ramon Barros Luco, sobre adquisicion de equipo para los ferrocarriles del Estado.

2.º Proyecto de lei formulado por la Comision de Gobierno del Senado sobre concesiones jenerales para construccion de ferrocarriles.

3.º Mensaje de S. E. el Presidente de la República, en que pide autorizacion para invertir la suma de cuarenta mil pesos en indemnizar a la sucesion de don Jose Nixon de los perjuicios que le fueron ocasionados con motivo de un contrato sobre arrendamiento de talajes en el valle de Lonquimay.

4.º Informe de la Comision de Culto i Colonizacion respecto de la solicitud presentada por don Miguel A. Morel, en representacion del Banco Mobiliario, con el objeto de que se autorice al Ejecutivo para permutar algunos terrenos del Estado comprendidos en el plano de Lautaro por otros que el Banco posee en Carahue.

5.º Proyecto de lei remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que declara de utilidad pública los terrenos de propiedad particular o municipal necesarios para establecer un camino público que una la poblacion de San Gregorio con la estacion de Niquen.

6.º Proyecto de lei remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que autoriza al Presidente de la República para adquirir la propiedad denominada «Quinta Mena», ubicada en el cerro de la Florida de la ciudad de Valparaiso, con el objeto de darla en uso a la Sociedad Protectora de la Infancia, para que establezca en ella un asilo i hospital para niños.

7.º Proyecto de lei, formulado por la Comision de Gobierno del Senado, que concede a los señores don Josías Harding i don Jervasio Alarcon, o a las personas o sociedades a quienes trasfieran sus derechos, permiso para construir i explotar un ferrocarril a vapor de Lebu a los Sauces, pasando por Cañete.

8.º Proyecto de lei remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que deroga el artículo 12 de lei número 180, de 19 de enero de 1894.

9.º Proyecto de lei remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que autoriza al Presidente de la República para vender en subasta pública i por lotes, los terrenos fiscales del cuartel de infantería de Valparaiso, situado entre las calles de Victoria, Freire e Independencia.

10. Proyecto de lei remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que tiene por objeto establecer la forma en que debe hacerse la revision de la tarifa de avalúos para el despacho aduanero.

11. Mensaje de S. E. el Presidente de la República, destinado a reorganizar el servicio del departamento de estadística de la Aduana de Valparaiso.»

El señor LAZCANO (Presidente).—¿Está conforme el acta?

Aprobada.

Se dió cuenta:

1.º Del siguiente oficio:

«Los Angeles, 8 de julio de 1901.—La Ilustre Municipalidad, en sesion de 7 de junio último, acordó dirigirse a V. E., solicitando autorizacion para conceder, hasta por treinta años, el uso del canal Cholguahue de propiedad municipal, de las calles, caminos i plazas para el establecimiento del alumbrado eléctrico i ferrocarriles urbanos o con traccion eléctrica, en esta ciudad.

La Corporacion que tengo el honor de representar, ha tomado este acuerdo en vista de que en repetidas veces ha pedido propuestas públicas con tal objeto, i los interesados no se han presentado por ser corto el tiempo con que sobre este particular tiene facultad la Municipalidad para conceder el uso i goce de sus bienes comunales.

No duda el infrascrito que V. E. atenderá favorablemente esta solicitud, ya que así i en iguales circunstancias, ha otorgado idénticas concesiones a municipalidades como la de Santiago, San Bernardo, Nuñoa, San Felipe, etc.

Dios guarde a V. E.—*Claro José Ríos R.*»

Pasó a la Comision de Gobierno.

2.º De un informe de la Comision de Gobierno recaido en la solicitud de don José Francisco Alvarez, Administrador Principal de Correos de Santiago, en la que pide se le conceda derecho de jubilar considerándosele con cuarenta años de servicio i con arreglo al sueldo íntegro de que disfruta.

Pasó a la Comision Revisora de Peticiones.

3.º De dos solicitudes:

Una de varios vecinos de Yungai en la que piden se mantenga la partida de 25,000 pesos para construcciones en la estacion de este nombre, suprimida por la Comision de Industria i Obras Públicas del Senado, en el proyecto que autoriza la inversion de cierta suma en equipo, vía, puentes i maestranzas para los ferrocarriles del Estado.

Se agregó a sus antecedentes.

I la otra de don Félix Echeverría en que pide se dicte una lei que disponga que todo agricultor que preste algun servicio a satisfaccion del Estado Mayor Jeneral i a indicacion de éste, tenga una rebaja en las contribuciones que pague por sus propiedades. Dicha rebaja seria regulada por una comision nombrada de antemano.

Pasó a la Comision de Hacienda.

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

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

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

El señor ROZAS.—A principios del mes anterior, i con el carácter de urgente, se presentó por el Supremo Gobierno a la consideracion del Senado un importantísimo proyecto sobre la reorganizacion del Ejército de la República, que fué el fruto de largos i concienzudos estudios sobre la materia, que S. E. el vice Presidente de la República logró armonizar entre las distintas opiniones de los señores jenerales i jefes superiores del Ejército.

Este proyecto, que en su conjunto es análogo al que con tan laudable éxito rije para la Armada Nacional, tiene esta circunstancia que lo abona i hace necesario.

Desgraciadamente, la Honorable Comision de Guerra i Marina a pesar de los esfuerzos de de su honorable Presidente, hasta hoi no ha podido funcionar, porque dos de sus honorables miembros, los señores Errázuriz don Javier i Villegas don Enrique, no concurren tiempo há, a las sesiones del Senado.

Como considero de suma importancia la mas inmediata sancion de un proyecto de esta naturaleza, me permito formular indicacion para que por esta vez i con el esclusivo objeto de informar este proyecto se nombren dos Senadores que reemplacen a los señores Errázuriz i Villegas.

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

¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

Terminados los incidentes.

En votacion las indicaciones.

El señor SECRETARIO.—Va a votarse la indicacion formulada por el señor Senador de Llanquihue para integrar la Comision de Guerra.

¿Se aprueba la indicacion?

Fué aprobada por unanimidad de dieziseis votos.

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

Propongo para reintegrar la Comision de Guerra i Marina a los señores vice-Presidente i Fozas.

Quedan aprobados estos nombramientos.

Entraremos a la órden del dia.

El señor PRO-SECRETARIO.— Informe de la Honorable Comision de Industria i Obras Públicas:

«Honorable Senado:

Vuestra Comision de Industria i Obras Públicas ha tomado en consideracion la mocion formulada por el señor Senador don Ramon Barros Luco, que tiene por objeto autorizar al Presidente de la República, por el término de un año, para que invierta hasta cinco millones de pesos en adquirir equipo para los ferrocarriles del Estado.

Como la adquisicion de material rodante no puede por sí sola mejorar las condiciones de

la Empresa, puesto que para que ese material pueda utilizarse convenientemente es indispensable que la vía se halle en buenas condiciones, que los puentes presenten caracteres de solidez i seguridad que los ponga a salvo de las aluviones i crecidas de los rios, a fin de que no se interrumpa el tráfico i que existan maestranzas adecuadas en donde puedan repararse con prontitud los carros i locomotoras que sufran deterioros, la Comision ha tenido que hacer estensivo su estudio a todas las necesidades que actualmente se hacen sentir en los diversos ramos que abarca la Empresa de los Ferrocarriles, adoptando como base una nota dirigida por el Director de los Ferrocarriles al señor Ministro de Industria i Obras Públicas con fecha 3 de enero último i un memorándum o reseña de las obras o reparaciones que es necesario acometer, presentado a la Honorable Cámara por el señor Ministro en sesion de 4 del que rije.

Estos documentos manifiestan que las adquisiciones que deben hacerse i trabajos que hai que ejecutar con su costo aproximado son los siguientes:

Equipo

Treinta locomotoras de carga, calculadas en 45,000 pesos cada una.....	\$ 1.350,000
Mil carros de carga, a 3,500 pesos cada uno	3.500,000
	<hr/>
	\$ 4.850,000

Maestranzas

Maestranza de Valparaiso.....	250,000
Maestranza de Santiago.....	500,000
Maestranza de San Rosendo.....	75,000
Maestranza de Concepcion.....	150,000
Maestranza de Temuco.....	40,000
	<hr/>
	\$ 1.015,000

Vías

Construccion de doble vía entre las Palmas i el Salto.....	200,000
Doble vía entre Nos i Guindos..	150,000
Lastramiento de Palmilla a Alcones....	50,000
Lastramiento de la vía i nuevos desvíos.....	50,000
Desvíos para estacionar el equipo i para armadura de trenes.....	300,000
	<hr/>
	\$ 750,000

Puentes

Reconstruccion de puentes menores.....	15,000
Defensas de puentes i terraplenes	400,000

Segundo puente sobre el Maipo para habilitar la doble vía.....	500,000
Para refuerzos de puentes metálicos.....	400,000
Tramos metálicos para el puente del Tinguiririca.....	80,000
Tramos metálicos para el puente del Lontué.....	235,000
Puente Aguada número 2.....	20,000
Puente Talagante. Reconstrucción para nuevos puentes menores i alcantarillas.....	530,000
Para traslacion de la ferretería del puente del Maule, nuevas fundaciones i defensa de enrocados del puente actual.....	20,000
Puente Roble. Reconstrucción...	270,000
Puente La Noche. Reconstrucción.....	20,000
Puente Longaví. Importe de la ferretería contratada.....	161,700
Puentes Membrillo, Chillan i Nabuco. Reconstrucción.....	100,000
Puente Palpal. Transformacion de la ferretería que ha de emplearse i apoyos.....	20,000

El señor MONTT.—¿Me permite el señor Presidente?...

En la lectura de este informe va a pasar la hora, señor Presidente; además se ha repartido impreso i es conocido de los señores Senadores.

El señor SECRETARIO.—La parte dispositiva dice.

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República por el término de tres años para que pueda invertir hasta la cantidad de seis millones trescientos cincuenta i cinco mil pesos en la dotacion de maestranza, adquisicion de equipo i reparaciones de la vía, puentes i edificios de los ferrocarriles del Estado».

El señor LAZCANO (Presidente).—En discusion jeneral i particular el artículo único del proyecto.

¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Yo tuve el honor de concurrir, como lo dice el informe, a los debates de la honorable Comision que ha estudiado el proyecto en debate, i debo manifestar que estoy en completo acuerdo con las conclusiones a que llega el informe i con las reducciones hechas por razones de economía.

Esas partidas, que tienden a llenar necesidades indispensables, alcanzaban a once millones i pico de pesos i se han reducido a 6.354,700 pesos.

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

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

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

El señor OSSA.—Desearia, señor Presidente, para que el Senado se imponga de las necesidades existentes en el servicio de los ferrocarriles del Estado, que se leyera el memorial pasado por el Director Jeneral de Ferrocarriles, lectura que considero de suma importancia.

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—¿Me permite el señor Senador?

El señor OSSA.—Como nó, señor Ministro.

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Cada partida de las presentadas por la Direccion Jeneral de los ferrocarriles del Estado, trae al márgen una leyenda justificativa ¿supongo que esa lectura es la que pide el señor Senador?

El señor OSSA.—Sí, señor Ministro, a eso me refiero.

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—¿Solo a las partidas que la Comision acepta o modifica, o tambien a las que ha suprimido?

El señor OSSA.—Me refiero al memorial presentado por el señor Director Jeneral de los Ferrocarriles.

El señor PRO-SECRETARIO.—Los datos del cuaderno están reproducidos en el informe de la Comision.

El señor OSSA.—Pero hai detalles que conviene que se lean.

El señor SECRETARIO.—Dicen las esplicaciones:

DEPARTAMENTO DE LA VÍA I EDIFICIOS

Gastos extraordinarios i obras nuevas para 1902

Vía.—Continuacion doble vía entre las Palmas i El Salto, 200,000 pesos.

Tan considerable ha llegado a ser el tráfico de trenes en algunas partes de esta seccion, que el servicio se hace con grandes dificultades por una sola línea. I la doble vía que sale de Valparaiso, llega solo hasta el Salto, porque entre ese punto i las Palmas ha habido que iniciar obras de toda importancia a fin de conseguir grandes ventajas para el tráfico. Como gran parte de esas obras están hechas e iniciadas, queda poco ya para la completa terminacion de la nueva vía entre El Salto i Las Palmas; i, como de este punto hasta Qilpué está terminada ya, podria traficarse todo el trayecto, aprovechando las ventajas inherentes a la doble vía i las que se han consultado para que los trenes cargados tomen la línea de bajada i los vacíos la línea de subida; lo que podrá suprimir el servicio de remolcadoras en esa parte, con grandes economías para el tráfico.

Doble vía entre Nos i Guindos 150,000 pesos.
Análogas consideraciones pueden hacerse

sobre la necesidad de terminar la doble vía entre Nos i Guindos, que está iniciada ya i que podría traficarse en cuanto se termine el segundo puente sobre el Maipo, uniendo así dos trayectos de doble vía que existen desde hace tiempo.

Lastramiento Palmilla a Alcones, cincuenta mil pesos.

El ramal de Palmilla a Alcones no fué lastrado al construirlo i tampoco ha podido hacerse despues; por lo que durante los inviernos se destruye considerablemente la línea con grandes perjuicios para el material de ella i para el equipo.

Lastramiento de la vía i nuevos desvíos, cincuenta mil pesos.

Muchos trayectos de línea en esta Seccion, quedan tambien sin lastre i en mal terreno, por lo que se descompone mucho en invierno, trayendo los perjuicios consiguientes. Conveniente será tambien construir algunos desvíos que son indispensables para facilitar el tráfico en algunas estaciones de la Seccion.

Puentes

Reconstruccion de puentes menores, quince mil pesos.

Un gran número de puentecitos antiguos de la línea se encuentran con sus albañilerías destruidas por el gran tráfico que han soportado o por la clase de material que se empleó en ellos. La reconstruccion es necesaria para que el tráfico de trenes se haga sin peligro i para evitar interrupciones en el invierno.

Defensa de puentes i terraplenes, cien mil pesos.

Varios puentes de importancia i muchos terraplenes de acceso a ellos. se hallan amagados por las aguas, a causa del sistema de construccion, de la manera anormal como los toman ahora las corrientes por lo mucho que se ha ensanchado la caja de los rios i esteros, i por las proporciones inmensas que toman las crecidas. Sin estas defensas, tanto los puentes como los terraplenes pueden ser destruidos, perdiéndose con ellos obras valiosísimas e interrumpiéndose el tráfico.....

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

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

El señor OSSA.—Talvez el Honorable Senado no desea oír la lectura de todo ese documento, que tiene alguna estension. Yo la habia pedido únicamente para manifestar que toda la línea se halla en mal estado i que hai que atender a las reparaciones de maestranzas, estaciones i puentes i a la adquisicion de material rodante. En ese documento se establecen estos hechos; pero su lectura ocuparía toda la sesion, i sería larga i haria perder tiempo a la Cámara.

Deseaba que el Senado se convenciera del

lamentable estado en que se encuentran nuestros ferrocarriles.

Yo he firmado el informe de la Comision, pero quiero dejar constancia de que mi opinion es que debe invertirse totalmente la suma que el señor Director Jeneral de los Ferrocarriles ha estimado indispensable para que éstos puedan prestar medianamente siquiera los servicios a que están destinados.

La Comision fundándose en que no hai fondos disponibles, ha reducido esa suma a la mitad, en la práctica esta reduccion no va a dar buen resultado, porque gastaremos los seis millones i el servicio no podrá mejorarse.

Creo que el Director Jeneral de los Ferrocarriles, al indicar la suma que considera necesaria para dotar a la Empresa de los elementos mas indispensables, ha procedido con timidez, no ha querido quizas dar a conocer en toda su estension esas necesidades, i ha preferido pedir poco para quedar en algo.

Pero la cantidad de seis millones que ha señalado la Comision, la estimo completamente inadecuada para que pueda marchar regularmente el servicio de los ferrocarriles. Es inadecuada, no solo bajo el punto de vista de que no consulta el movimiento i el progreso agrícola e industrial del pais, sino que ni siquiera consulta la parte comercial, el interes de la Empresa misma. En las condiciones en que se encuentra la Empresa de los Ferrocarriles, no podrá dar dividendos, ni utilidades, ni podrá tampoco proporcionar buen servicio, hasta que no se complete su material.

Yo pediria al Senado que, convencido de la urgencia de atender a este importante servicio, aprobara en su totalidad los diez millones que ha indicado el Director de los Ferrocarriles. Los gastos que señala son los mas indispensables. Si hubiera manifestado todas las necesidades de nuestros ferrocarriles el monto de la suma no bajaria de veinte millones. Creo que estamos en buen camino, i que debemos hacer ese gasto.

Es necesario tener presente que lo barato cuesta caro i que por hacer una economía, nos vamos a quedar a medio camino. Con la deficiencia del servicio, el público sufre enormemente. Segun cálculos, que se han hecho, el desarrollo de la riqueza agrícola i minera del pais, sería un treinta por ciento mas considerable, si los ferrocarriles estuvieran en situacion de prestar los servicios a que están llamados.

La Comision propone una economía, a mi juicio, mal entendida. Hai que fijarse en que, para atender medianamente el servicio, de esta grande empresa, el Director Jeneral pide solo diez millones de pesos, o sea tres millones de pesos oro, o bien seiscientas mil libras esterlinas. Hace pocos dias, tuve ocasion de leer que para reparaciones de uno de los ferrocarriles arjentinos, se habia reunido en Londres el directorio i habia acordado invertir la suma de tres millones de libras esterlinas.

I aquí nos asustamos por seiscientas mil libras que van a gastarse no solo en reparaciones i adquisicion de equipo, sino tambien en la construccion de doble vía, en algunas secciones de la línea, de maestranza etc. Así en Maipo i en el Salto, la doble vía es de todo punto indispensable. El perjuicio, por hacer las cosas a medias, redundará en millones de pesos.

Por esto yo pido que se acuerde gastar los diez u once millones que indica en su memorial el Director Jeneral de Ferrocarriles. Creo que, al indicar esa suma, se ha quedado corto, ha procedido con timidez; i con razon, porque ha pensado: si pido al Congreso treinta millones, no dará nada. Por eso solo ha pedido diez u once.

Repito, yo pido al Senado que acuerde toda la suma necesaria para reparar los ferrocarriles en su totalidad i ponerlos al día.

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

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

El señor BARROS LUCO.—La Comision de Industria i Obras Públicas, estudió detenidamente esta nómina de trabajos a que se refiere el inciso relativo a reparaciones de vía, puentes i edificios de los ferrocarriles, i llegó hasta hacer una minuciosa clasificacion de las obras que, por su naturaleza, admitian espera i de las que no podían postergarse, porque tenían cierto carácter de urgencia que no admitian demora.

Así, por ejemplo, al tratarse de la partida de medio millon de pesos para la construccion de un segundo puente en el rio Maipo, la Comision oyó al señor ingeniero de los ferrocarriles i vió que esta obra podia demorarse por algun tiempo sin grave detrimento para el servicio público, porque el que hai actualmente es nuevo i se encuentra en mui buenas condiciones. En cuanto a la partida de quinientos treinta mil pesos para la reconstruccion del puente de Talagante, se dijo igualmente que el que hoi existe es bastante bueno, que podia durar algun tiempo i que su reconstruccion admitia por consiguiente alguna demora.

De aquí que se suprimieran por la Comision estas partidas, así como tambien algunas otras relativas a construcciones que, si bien necesarias podian sin embargo esperar. Entre éstas, está, por ejemplo, la referente a la solicitud de que se ha dado cuenta al Senado relativa a la estacion de Yungai, estacion de mucha importancia por su tráfico i carga, i que no tiene edificio de ninguna especie. De manera que allí están las cosas, a este respecto, en un estado primitivo, lo que en realidad es inaceptable. El Gobierno, para llenar esta necesidad, puede tomar de estos seis millones unos catorce o quince mil pesos para construir en Yungai aunque sean galpones o un pequeño edificio, sin necesidad de consultar para esta obra una partida especial.

En resumen, señor, hemos postergado muchas construcciones de las consultadas en el proyecto del Ejecutivo porque creimos que admitian demora. Pero hai algunos puentes que no admiten demora, sin peligro de la vida de los pasajeros, como los de Longaví i rio Claro i una serie de puentes menores que han sido destruidos por los pasados temporales. Estos, repito, no admiten espera, sin comprometer la seguridad de la vida de los que trafican por los ferrocarriles.

Respecto del equipo, se rebajó la partida a la mitad, con lo cual podremos tener pronto siquiera lo mas indispensable, sobre todo en locomotoras. Se hizo esta reduccion, porque se vió que no habia fondos bastantes para atender a la adquisicion de todo el equipo que consulta el proyecto del Director Jeneral de Ferrocarriles.

I, a propósito de equipo, la Comision estudió tambien la conveniencia de encargar a la industria nacional del pais la fabricacion de carros de carga, porque estos trabajos se hacen tan bien aquí como en el extranjero, i se resolvió que dichos carros se construyeran en Chile, bajo la vijilancia de los mismos empleados del ferrocarril, que son los que naturalmente deben vijilar estas obras, porque ellos son los encargados de administrarlas.

I en cuanto a su fabricacion en el pais, hemos creído, repito, que habia conveniencia de fomentar, por este medio, la industria nacional.

De manera que esta suma de mas de medio millon que va a invertirse en carros de carga, debe darse a la industria nacional con el objeto de protegerla i fomentarla.

Por lo que hace a las maestranzas, se nos dijo que habia alguna, como la de Valparaiso, en donde los obreros no podian trabajar cuando llovía, por no tener techo. Esto es vergonzoso...

El señor OSSA.—¿Me permite el señor Senador?

El señor BARROS LUCO.—Como nó, señor.

El señor OSSA.—En la maestranza de Valparaiso no puede trabajarse no solo cuando llueve, sino tambien cuando no llueve, por las pésimas condiciones en que se encuentra aquel ruinoso edificio.

El señor BARROS LUCO.—De modo, pues, que esta construccion es indispensable.

Por otra parte, no es posible estar llevando a otra parte, i por lo jeneral a largas distancias, el equipo que se destruye con el objeto de repararlo, como sucedería si el equipo de una seccion tuviera que llevarse a la maestranza de otra línea para hacerle esas reparaciones. Por consiguiente, el equipo de la línea de Valparaiso hai que componerlo en la maestranza de esa ciudad i no en la de Santiago.

De manera que hai necesidad de invertir este millon de pesos en maestranzas para mantener el equipo en buenas condiciones de servicio.

En la vía hai que hacer algunos trabajos de

carácter urgente, como el de ensanchamiento de los cambios o desvíos, porque hoy acontece que, al entrar un tren por el desvío a la línea principal cuando otro sale de ésta, ámbos trenes se chocan, tomando el primero al segundo por la cola, como se dice, esto es, por los últimos carros i produciéndose así no pocos accidentes.

De manera que éste es un trabajo de seguridad, que es indispensable ejecutar, i que demanda la inversion de una suma no despreciable.

En jeneral, la Comision ha creido que debia atenderse a todas estas necesidades dentro de los límites de lo posible; i hemos colocado en la suma de seis millones trescientos cincuenta i cuatro mil setecientos pesos los gastos que debian hacerse en el término de tres años, suma que deberia invertirse por vía de autorizacion al Presidente de la República, porque nosotros no podíamos abrigar la pretension de colocar al Gobierno en la precision de hacer un gasto si no habia los fondos necesarios para atenderlo.

Ahora, señor, si el aumento de nuestras rentas es satisfactorio, como parece, estos gastos podrán hacerse en un tiempo menor i podrá tambien atenderse a las necesidades que ha hecho presente el señor Senador por Valparaiso.

Por mi parte creo que la marcha de nuestro comercio i el movimiento de nuestros ferrocarriles van, dia a dia, en aumento. No veo por qué esta marcha se detenga. El resultado de los tres primeros meses de este año es sumamente satisfactorio. Ha habido en estos dos ramos un desarrollo extraordinario. La Oficina de Estadística nos dice que si así continúa el año, será el mas próspero que haya tenido la República.

El honorable señor Silva Ureta, que es uno de nuestros mas distinguidos i experimentados agricultores, nos ha dicho que, a su juicio, habrá este año una buena cosecha; lo que Su Señoría puede asegurar, sin ser perfecta, dadas las condiciones favorables con que se han presentado estos meses. De manera que sería mui sensible que, teniendo buena i abundante cosecha, fuera a quedar la mayor parte de ella en las estaciones, sin poder ser trasportadas, como sucede actualmente, por falta de elementos indispensables. Este es un perjuicio para la agricultura, para los consumidores i tambien para la misma empresa de ferrocarriles, que pierde el valor del flete de tan considerable cantidad de nuestros productos.

Creo, como el honorable senador por Valparaiso, señor Ossa, que si los ferrocarriles tuvieran el equipo necesario, veríamos aumentar sus entradas en una tercera parte mas.

De manera que aun considerado como negocio particular, es conveniente acometer este gasto a fin de dotar a los ferrocarriles de los elementos necesarios para el servicio de la

agricultura i del comercio i para que la empresa misma produzca.

Me parece, pues, que aprobando el proyecto de la Comision, habremos hecho un gran bien; i si las rentas públicas permiten hacer mayor gasto, fácil será aumentar la partida. La cuestion es que la situacion económica del pais permita llegar a un gasto de diezinueve o veinte millones. Yo creo que al fin este gasto será necesario, porque los ferrocarriles no están completamente terminados; sobre todo, las nuevas líneas han sido calculadas sin equipo; i en un pais como el nuestro, en que los temporales del invierno hacen destrozos tan considerables, hai necesidad de hacer gastos fuertes para reparar esos destrozos. Pero, por ahora, me parece que con los seis millones consultados, que se gastarán en tres años, se puede hacer un bien mui considerable a la empresa de los ferrocarriles. Si la situacion económica del pais lo permite podría gastarse esta cantidad en ménos tiempo i votarse otra suma para mas tarde, cosa que me parece probable.

La doble línea del sur es una necesidad. La Comision ha opinado que no se haga por ahora; pero tendrá que hacerse. La doble línea a Quilpué es otra necesidad i talvez esta doble línea habrá que llevarla hasta Llai-Llai. Como el Senado sabe, tanto en Europa como en Estados Unidos, todas las líneas son dobles; nosotros tendremos tambien que ir a allá, a doblar todas nuestras líneas i conviene que esto vaya haciéndose donde el tráfico vaya exigiéndolo con mas apremio.

Por lo demas, sería inútil seguir hablando sobre necesidades que el honorable Senado conoce tan bien como yo, i cuando lo único que puede detener la ejecucion de estas obras es la falta de recursos suficientes.

El señor OSSA.—Desearia saber si este asunto va a continuar discutiéndose a segunda hora.

El señor LAZCANO (Presidente).—Si señor, es la orden del dia.

El señor OSSA.—Entonces, pediria que se prolongara la segunda hora de la sesion hasta terminar este asunto, si es que no terminara en la hora reglamentaria.

El señor REYES.—¿Hasta terminar, sin fijar ninguna hora?

El señor MATTE (Eduardo).—Podria fijarse hasta las seis de la tarde.

El señor OSSA.—En tal caso pediria que se leyera una nota del Director Jeneral de los Ferrocarriles, que da una idea jeneral del estado de los ferrocarriles.

El señor PRO-SECRETARIO.—Dice así:
«Santiago, 3 de junio de 1901.—En cumplimiento a lo ordenado por US. en oficio número 722, fecha 27 del próximo pasado i de acuerdo con los directores de explotacion i traccion paso a dar a continuacion los datos i estudios respecto al equipo de carga que en esta fecha existe en los ferrocarriles del Estado.

El total de equipo para el servicio de carga

en sus diferentes tipos, suma tres mil ochocientos noventa i ocho carros sin tomar en consideracion, aquellos de servicio especial como son carros auxiliares, carros de pescante, etc., que no prestan servicio para el acarreo.

Este equipo puede considerarse en un sesenta por ciento en buen estado i el cuarenta por ciento restante en regular estado, debido no solamente al forzado servicio que se le obliga a hacer para activar el acarreo de la carga sino a la mala condicion de las maestranzas, especialmente en esta época de invierno, en que por falta de talleres para la reparacion son perdidos los dias de lluvia en que no se puede obligar a los operarios a trabajar a la intemperie.

En el número de carros espresado anteriormente están incluidos los que hasta la fecha han entregado a cuenta de sus contratos las fábricas nacionales, restando por entregar doscientos once carros para el cumplimiento de dichos contratos.

Asimismo hai contratados del extranjero cuatrocientos carros, que agregados a los doscientos once por recibir del país i al equipo existente darán para fin de este año, un total jeneral de cuatro mil quinientos nueve carros.

Dado el desarrollo que toma el país, año a año i las condiciones especiales de acarreo que existen en los ferrocarriles del Estado, fácilmente se comprende que este número de carros es bastante deficiente i a fin de llenar en parte esta necesidad, propongo el aumento de mil carros de carga estimado cada uno en tres mil quinientos pesos, mas o ménos, i treinta locomotoras de carga tipo normal de la Empresa, calculadas en cuarenta i cinco mil pesos cada una, aumento que dará un total aproximado de cuatro millones ochocientos cincuenta mil pesos.

Antes de terminar debo llamar la atencion de US. a otro gasto que es tambien de imperiosa necesidad i que está ligado con el aumento del equipo, cual es el referente a las condiciones deficientes de las maestranzas de la Empresa, que ya hoi, son casi nulas para atender debidamente a la reparacion i conservacion del equipo.

A este respecto hago presente la urgencia de obtener las siguientes sumas para instalacion de maestranzas, que son indispensables:

Maestranza de Valparaiso.....	\$	250,000
Id. id. Santiago.....		500,000
Id. id. San Rosendo.....		75,000
Id. id. Concepcion.....		150,000
Id. id. Temuco.....		40,000

Lo que arroja un total de \$ 1.015,000 que unido al anterior; correspondiente al equipo, hace la cantidad de cinco millones ochocientos sesenta i cinco mil pesos.

Aceptada la adquisicion de este material rodante, se presentaria la necesidad imprescindible de aumentar en diversas estaciones, es-

pecialmente en las principales de mayor movimiento, las nuevas líneas i desvíos que servirían tanto para estacionar el equipo como para la espedita armadura de los trenes. Este nuevo ítem no podria ser inferior a la suma de unos trescientos mil pesos.

Es sensible para esta Direccion Jeneral tener que señalar deficiencias tan considerables como las que sufre esta Empresa, para llenar las cuales si no se toma una resolucion pronta, cada dia se hará mayor el sacrificio impuesto por ellas, ya que desde largos años atras no se ha procurado que los elementos de todo órden en la Empresa mejoren i aumenten en la proporcion que demanda el progresivo i constante desarrollo de los negocios i acarreos de la agricultura, la industria i el comercio.

Dios guarde a US.—*D. Zañartu.*»

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

El señor OSSA.—Yo pediría la palabra, pero como ha llegado el término de la primera hora, podría quedar con ella para la segunda hora.

El señor LAZCANO (Presidente).—Perfectamente, señor.

Se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

A SEGUNDA HORA

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

Puede usar de la palabra el señor Senador por Valparaiso.

El señor OSSA.—Yo creo, señor Presidente, como lo habia indicado al principio de la sesion, que, ya que se presentaba la oportunidad de procurar que los ferrocarriles queden con su dotacion mas o ménos completa, deberia atenderse en todas sus partes los pedidos que hace la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles en lo que se relaciona con el equipo.

Voi a referirme por partes a lo que ha pedido el Director Jeneral de los Ferrocarriles.

Por lo que respecta al equipo, pide treinta locomotoras, número que ha sido acordado por la Comision; pide tambien mil carros, que han sido rebajados a doscientos cincuenta, es decir en un setenta i cinco por ciento.

Precisamente, en lo que ménos deberia haberse rebajado era en el material rodante, porque lo que falta i lo que ha faltado siempre en los ferrocarriles del Estado, es el equipo en cantidad suficiente para el servicio. Creo que no habrá una sola voz autorizada en el país, que no pueda asegurar que hoi dia los negocios no se llevan a cabo i no pueden desarrollarse, en la escala en que debieran, solo por falta de medios de movilizacion de mercaderías i productos de la industria. Muchos señores Senadores son agricultores i estoi seguro de que cada uno de ellos habrá sentido esta falta.

Todos los dias se ve que llegan a Valparaiso

carros con quinientos a seiscientos animales para tomar el vapor que debe llevarlos al norte: i, por falta de su envío oportuno, estos animales quedan en Valparaiso en donde no hai talajes ni pastos, por lo que tienen que quedar en pesebreras

Esto proviene únicamente de la escasez de carros para movilizar los animales i carga.

Ahora, respecto de los granos, puedo asegurar que hai en los malecones de Valparaiso mas de mil toneladas de trigo a la intemperie, estimándose los deterioros sufridos por esta causa en un quince por ciento. Enormes cantidades de ese cereal, importadas de Australia i de California, pasan ahí un mes i aun mas tiempo, porque no hai carros para su transporte, con gran perjuicio para los molineros i para el público que ve encarecer el precio del pan.

Muchos hacendados se han visto en el caso de tener que abandonar la industria del pasto aprensado, que habia adquirido gran desarrollo, no solo por el consumo interior sino tambien como ramo de esportacion. No pudiendo movilizar su carga, esos hacendados han debido dedicar sus potreros a criar animales o recibirlos a talaje.

Seria redundancia de mi parte seguir enumerando los perjuicio que ocasiona el mal estado presente del transporte de carga por los ferrocarriles del Estado.

Lo dicho bastará para demostrar las necesidad de mantener los mil carros de carga que pide la Direccion de los Ferrocarriles. Aun este número será insuficiente; pero siquiera nos dejará en condiciones mejores que el simple aumento de doscientos cincuenta que conserva la Comision.

I si se aumenta el material rodante, hai que aumentar tambien la capacidad de las estaciones i desvíos para guardar ese material, facilitar la formacion de los trenes i contribuir al mejor servicio del tráfico.

Así es que yo suplicaria al Senado que aprobara estas partidas en su totalidad, i aun que les hiciera un pequeño agregado para ensanche de la estacion del Baron. Con este destino se consultan cien mil pesos, suma a todas luces deficiente.

La estacion del Baron se encuentra hoi en el estado en que se hallaba el año 61, i el acarreo ha aumentado seis veces tanto en Valparaiso, desde entónces acá; de modo que esa estacion se ha hecho completamente inadecuada para llenar las necesidades de un buen servicio. Hoi dia se siente absoluta falta de local para guardar los carros i armar los trenes. Yo pediria que esa cantidad se elevara a trescientos mil pesos. El ensanche es indispensable i si el Director Jeneral ha indicado solo cien mil, creo que habrá sido por temor de que se creyera exajerada la verdadera suma que se necesita para ese objeto.

Desearia oír la palabra autorizada del señor Ministro de Obras Públicas sobre la idea de autorizar de una vez por todas la suma que

pide el Director Jeneral de los Ferrocarriles. Me parece que no debemos quedarnos a medio camino: los puentes, las dobles vías, los galpones, el equipo, todo es de necesidad, i una cosa va pidiendo la otra, porque son como eslabones de una misma cadena.

Repartido el gasto en mas de tres años, solo habria que desembolsar como tres millones anualmente, o sea un millon de pesos oro, lo que no es mucho para una empresa tan colosal como la de que se trata.

Por otra parte, si se quiere que la Direccion Jeneral sea verdaderamente responsable del servicio de los ferrocarriles; es natural que se atienda a la satisfaccion de necesidades que vienen representándose desde muchos años atras. No seria justo hacerla cargar con esa responsabilidad si no se le da lo que pide i cuya necesidad se reconoce. En la actualidad no hai quien cargue con tal responsabilidad, desde que todos los elementos son deficientes. En una esplotacion bien entendida, tal como debe ser, no solo debiera haber el material estrictamente necesario, sino que deberia haber un sobrante de equipo, i maestranzas capaces no solo para reparaciones, sino tambien para construccion de equipo nuevo.

Deseo tambien oír la palabra del señor Ministro respecto a la construccion del equipo. Yo creo que todo él puede construirse en el pais, sin esceptuar las locomotoras. En tiempo de la administracion Balmaceda se construyeron diez de éstas en el pais, i, segun entiendo, han llenado las necesidades a que se destinaban.

En Caleta Abarca se estableció un gran taller con lo necesario para la construccion de locomotoras. Cuando haya seguridad de que se hará en el pais todo lo que se necesita para lo que se llama el desgaste de los ferrocarriles del Estado, las fábricas nacionales llegarán a un alto grado de perfeccion, i a la vuelta de cinco o seis años todas esas necesidades se satisfarian con desahogo.

Ademas, esas fábricas servirian para ayudar a la seguridad nacional, por cuanto con poco costo podria habilitáseles para construir material de guerra.

Hoi dia está construyéndose un vapor de se-tecientas toneladas en una de las maestranzas de Valparaiso, i segun la opinion de un arquitecto naval inglés, de paso entre nosotros, esa construccion es tan perfecta como hubiera podido salir de los astilleros de las naciones mas adelantadas. Ahora se han pedido propuestas para dos escampavías de doscientas cincuenta o mas toneladas.

Así es que llamo la atencion del señor Ministro hácia la conveniencia de que, dentro de lo posible, sin perjudicar el servicio, se haga construir el equipo en el pais.

La esperiencia ha demostrado que puede hacerse aquí carros superiores a los que han venido del extranjero. Sobre este punto, rogaria al señor Ministro que encargara al extranjero tipos de los carros mas modernos, que a su menor

peso unan la admision de mas carga i la mayor resistencia. Estos carros modelos, con vigas trasversales de acero i ménos empleo de madera que es tan espuesto a los incendios, carros livianos, fáciles de reparar, i no mas caros, podrian darse como muestra a las fábricas nacionales. Su construccion es fácil hoi dia; es cuestion de calderería. Así como se construye un buque, se harian carros de cualquier tipo que se pidiera, i se habria dado un buen paso en beneficio de la industria nacional.

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Dos son los puntos sobre los cuales el señor Senador de Valparaiso, que deja la palabra, desea oír la opinion del Gobierno.

El primero se refiere a saber si el Ministerio aceptaria la indicacion de Su Señoría para que, en vez de los seis millones trescientos cincuenta i cinco mil pesos propuestos por la Comision, se estiendal a autorizacion a la suma total indicada por la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles, que es de cerca de once millones de pesos.

Yo debo decir que si acepté las reducciones hechas por la Comision, fué tomando en cuenta la situacion del erario público; pero de ningun modo porque desestimara las glosas o esplicaciones dadas por la Direccion para justificar las diferentes partidas que consigna en su memorandum.

Sobre la construccion de los carros en Chile, el Gobierno está de acuerdo con esta idea; i al efecto, está estudiando la manera de que las fábricas nacionales se hagan cargo de la construccion de dichos carros, una vez que sea sancionado definitivamente este proyecto.

Por lo que hace a los carros encargados al extranjero, es cierto que tienen algunas deficiencias: pero no creo que todos ellas deban imputarse a las casas contratantes, a los señores Grace i C.^a, i Brown Béeche i C.^a. Segun estudios hechos, con un gasto de ciento cuarenta a ciento sesenta pesos por carro, ese equipo podrá prestar mui buenos servicios.

El señor MATTE (don Eduardo).—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor MATTE (don Eduardo).—Yo no puedo ménos que encontrar mui fundadas todas las observaciones que ha hecho el señor Senador de Valparaiso. La conveniencia de dotar a la Empresa de los ferrocarriles de todos los elementos necesarios para hacer un servicio completo, me parece indiscutible: creo que a este respecto no habrá una sola opinion disidente.

Pero hai que considerar otra cuestion.

¿Existen los recursos necesarios para aten-

der a estas necesidades que el señor Senador de Valparaiso califica, i con bastante razon, de mui urgentes?

Este es un punto capital. A mi juicio, no deberia el Senado aprobar gastos de consideracion, por convenientes que sean, si no hai los recursos necesarios para hacer el gasto. Esto me parece indiscutible dentro de una administracion prudente i ordenada, a ménos que se indiquen las fuentes de donde se tomarán los fondos necesarios para el gasto que imponen las autorizaciones.

Yo temo mucho que éste sea el lado flaco, el escollo en que tropieza la indicacion formulada por el señor Senador de Valparaiso.

Segun la esposicion que hace poco hizo el señor Ministro de Hacienda, resulta que léjos de estar en abundancia el Erario, hai temores de déficit. El señor Ministro nos dijo que, para evitar este déficit, se hacia necesario suspender algunas obras i abstenerse de empezar otras de las que se hallan autorizadas por leyes especiales.

Por consiguiente, es indudable que el año económico se cerrará con algun pequeño déficit, a lo ménos que no habrá sobrante. Yo creo que lo último es lo mas a que podemos aspirar.

Ahora ¿con qué recursos va a hacerse frente a esta autorizacion? El presupuesto del año que viene aparece saldado, creo, de modo que cualquiera autorizacion nueva vendria a desnivelar el presupuesto del año entrante.

No me parece que sea posible olvidar o descuidar multitud de atenciones importantes, arrebatándoles fondos para otros destinos. No podemos prescindir de los gastos del Ejército i la Armada; no podemos olvidar la beneficencia pública, las obras de salubridad i multitud de intereses de diverso orden, mui importantes todos ellos, que llenan las partidas del presupuesto.

Mui justificado es el propósito de salvar las necesidades que ahora tratamos de satisfacer en alguna manera con el proyecto que se discute; pero creo que no debemos ir mui allá, sin saber con qué fondos se cuentan para ello.

Por esto yo preguntaria al señor Ministro de Obras Públicas, si es que está en aptitud de contestarme sobre una materia que no pertenece a su ramo, si el Gobierno cree que podria contar con los recursos suficientes para hacer efectivas las autorizaciones que el Congreso le diera en materia de ferrocarriles.

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—¿Me permite el señor Senador? Es para dar contestacion a la pregunta de Su Señoría.

El señor MATTE (don Eduardo).—Con mucho gusto, señor Ministro.

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—El señor Ministro de Hacienda no ha podido concurrir al Senado, por hallarse en una reunion de la Co-

mision de Hacienda de la Cámara de Diputados, pero podria decir, por mi parte, que no hai fondos para hacer efectiva desde luego la autorizacion de seis u ocho millones de pesos.

Habria que apelar a otros recursos que los señores Senadores conocen, como ser venta de terrenos en las frontera o en Magallanes, o de salitreras de Tarapacá, aumento de impuestos o creacion de otros, etc., o tocar los fondos de la conversion, cosa que el Gobierno no desea por muchas razones i que los señores Senadores comprenderán fácilmente.

El señor MATTE (don Eduardo).—Este es un punto que me parece de mucha importancia.

No creo que el Congreso deba conceder al Gobierno autorizaciones de una cuantía tan considerable, cuando éste dice que no hai fondos para hacer el gasto que ellas imponen. Una de dos: o hai fondos, o es menester crear los recursos, si es que se trata de gastos indispensables.

Para averiguar bien esto, creo que valdria la pena oír al señor Ministro de Hacienda. Si no hai fondos habria que apelar a recursos como los indicados por el señor Ministro de Obras Públicas, o bien seria indispensable hacer economías en otros ramos del servicio público. En ningun caso me parece aceptable que, a ciencia cierta, fuéramos a orijinar un déficit.

De todas maneras, creo que la autorizacion deberia limitarse a los gastos que sean absolutamente indispensables i dejar para mas tarde la atencion de las que no revistan ese carácter. Mui bueno seria atender de una vez, i con amplitud, a todo lo que se necesita para que se haga un servicio completo en nuestros ferrocarriles; pero no debe tampoco perderse de vista otro factor, cual es el de las entradas, el de los recursos con que puede contarse para la satisfaccion de estas necesidades.

Por esto, insinuaria la conveniencia de que en este debate se oyera al señor Ministro de Hacienda. I como no quiero retardar la resolucion del asunto, insinuaria tambien la idea de seguir celebrando sesiones diarias hasta dejar despachado este proyecto.

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

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

El señor MONTT.—Parece que la utilidad del proyecto que se discute está reconocida por todos. En realidad, el equipo de los ferrocarriles es escaso, tanto porque se ha atrasado el envío de la parte que se habia encargado o contratado, cuanto por destruccion del que existia en uso.

El honorable Senador de Valparaiso propone que se aumente el gasto recomendado por la Comision, hasta la suma indicada por la Direccion Jeneral de Ferrocarriles. Yo creo que esto no tiene importancia por ahora, porque cualquiera que sea la cantidad que se fije en esta lei, sea la propuesta por la Comision, sea

la de mayor amplitud indicada por el honorable Senador de Valparaiso, no se ha invertir toda en el presente ni en el próximo año; i despues el Congreso puede renovar o aumentar la autorizacion para gastar otra cantidad de dinero. Esto tiene que suceder, porque siempre llegará una época en que se haga insuficiente el equipo que se haya adquirido.

Con respecto a la presencia del señor Ministro de Hacienda, no veo que ella sea indispensable para que despachemos el proyecto. ¿Qué podria decirnos el señor Ministro? Que las entradas de la República suben a tanto o cuanto, dato que ya conocemos.

Naturalmente, para destinar a ferrocarriles una suma considerable, habrá que disminuir en otra suma igual lo que se haya consultado para otros servicios; i esto lo hará el Congreso en la lei de presupuestos, a fin de que los gastos no excedan de las entradas del año en que se lleve a efecto la inversion.

Si la autorizacion es para invertir seis millones de pesos en tres años, se calculará o pondrá en el presupuesto del año próximo dos millones de pesos i se reducirán proporcionalmente las partidas correspondientes a otros servicios. Será necesario hacer una distribucion discreta para que el presupuesto de gasto alcance a pagarse con las entradas ordinarias.

Por esto creo que podemos aprobar el proyecto de la Comision, la cantidad fijada por ésta, i para invertirla en los tres años que indica, dejando para despues el aumento que propone el honorable Senador de Valparaiso.

Pero, si demoramos el despacho de este proyecto, puede ocurrir lo mismo que ha sucedido otras veces, que han pasado meses o años i el equipo no ha sido contratado a tiempo, ni en Chile ni en el extranjero; i, mientras tanto, la carga ha quedado amontonada en las estaciones.

Sin duda que la demora de dos o tres dias no influiria en mucho; pero creo conveniente continuar hoy en la presente discusion i despachar el proyecto, i despues en los presupuestos, se dará mas o ménos amplitud para fijar la cantidad que ha de gastarse en el año próximo.

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

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

El señor OSSA.—El Senado acaba de oír la esposicion del honorable Senador de Cautin. Ha espresado Su Señoría que cualquiera que sea la cantidad que se fije en la presente lei, no va a invertirse toda en el presente año, ni en el siguiente. Esto es cierto; dada la autorizacion, no se invertirá toda la cantidad inmediatamente; la autorizacion es facultativa i el Ejecutivo procediendo con criterio sano i elevado, sabrá hacer uso de la facultad que se le da dentro de lo que permitan las entradas de la Nacion.

Pero yo creo necesario aprobar el proyecto en la forma indicada por el que habla, elevan-

do la cantidad, a fin de que pueda el Gobierno encargarse del material que se necesita para los puentes i con el objeto de que pueda tambien proceder a los trabajos de ensanche de estaciones, trabajos que pueden durar tres, cuatro o cinco años. Hai que conceder, desde luego la autorizacion correspondiente, porque de otro modo pasará el tiempo i no se llegará a la terminación de esos trabajos.

Por otra parte, debo llamar la atención del Senado a que hai otros recursos que el Estado puede tocar para aumentar las entradas i poder hacer estos gastos i trabajos. Dejando a un lado el salitre, debo hacer notar que en Chile las contribuciones llegan apenas a nueve pesos por habitante. Así es que tenemos de donde sacar mayores entradas.

En todos los países, cuando no se saldan los presupuestos, toca al Ejecutivo estudiar los elementos con que puede contarse i la manera de obtener dinero, imponiendo, si es necesario, nuevas contribuciones.

En Chile tenemos pocos impuestos i podría establecerse uno que daría cuatro o cinco millones de pesos al año, haciéndose un bien inmenso al país, moralizándolo. Me refiero al impuesto sobre el alcohol.

En otros países hai tambien otras contribuciones que nosotros no tenemos.

No podemos, pues, decir que las entradas no alcanzan, tratándose de un gasto necesario, siempre que haya necesidad de mayores fondos para los servicios públicos, lo natural es acudir al país i crear nuevas contribuciones o aumentar el monto de las existentes, i esto es urgente, porque si se deja al tiempo el mejoramiento del servicio de los ferrocarriles, resultará que ese servicio irá empeorando cada vez mas.

Yo no sé por qué cuando se hacen indicaciones con el objeto de emprender obras de importancia para el desarrollo i adelanto del país, nos encontramos confundidos, sin saber de dónde sacar dinero, cuando poseemos tantas fuentes de recursos: tenemos, como digo, el impuesto sobre los alcoholes, que daría cuatro o cinco millones de pesos al año; tambien podríamos echar mano de un impuesto sobre los fósforos.

En la República Argentina, el impuesto sobre el alcohol dió el año último dieziseis millones de pesos, equivalentes a veintidos de nuestra moneda. Creo que en Chile, si estableciéramos ese impuesto, no daría menos de cuatro millones, i tendríamos con ellos para llenar no solo las necesidades del servicio de los ferrocarriles, sino tambien muchas otras necesidades primordiales.

Así es que creo que aprobándose mi indicación i dejándose plena facultad al Gobierno, si es necesario, puede éste presentar algun proyecto de lei para obtener nuevas entradas. I en fin, si no hai suficiente dinero i no se quisiera un poco imponer nuevas contribuciones, se haría el gasto que yo indico en cuatro o cinco años;

pero ya se prepararía siquiera el trabajo, podría procederse a encargarse la ferretería i material que necesitamos i no ocurriría lo que ha sucedido muchas veces: tener que encargarse al extranjero material rodante por cable, porque solo a última hora se ha pedido o concedido la autorizacion correspondiente.

Trabajos de esta naturaleza, como de los de puentes, no pueden hacerse sino en tres o cuatro años i a veces en cinco; así es que no se trata de gastos que deban efectuarse en un año, sino en cuatro o cinco. I para afrontarlos la nación cuenta, como he dicho con entradas suficientes; pero en caso de que éstas no basten lo natural es imponer nuevas contribuciones.

Ademas, esta es una medida preservadora i de mui importantes consecuencias económicas para el país, por cuanto ya es tiempo que éste vaya acostumbrándose a dar recursos i a hacer que el país viva con el sudor de la frente de sus hijos.

Hasta ahora nos hemos acostumbrados a que el Estado viva con las entradas que produce el salitre, pero no debemos olvidar que esta fuente de riquezas no es eterna i que tiene que desaparecer i agotarse. Es ya tiempo, pues, de que el Gobierno piense i arbitre otros medios para proporcionarse los recursos necesarios a fin de atender debidamente a los diversos servicios de la administración.

El Uruguay, que es un país solamente agrícola i pobre, forma su presupuesto, en mucha parte, con el auxilio de sus hijos; allí cada habitante paga cincuenta i un pesos de contribución; i, en cambio nosotros, entre contribuciones directas e indirectas, apenas si alcanzamos a pagar nueve pesos por cabeza.

Me parece casi escusado preguntar si tendremos o no de donde sacar recursos; no alta como; pero estoy cierto de que hai en el fondo de nuestro modo de ser social cierto egoísmo para contribuir a los gastos públicos, i ademas de esto nos hemos acostumbrado a que todos ellos se hagan con la renta del salitre.

Yo creo, señor Presidente, que con uno o dos proyectos de la naturaleza de aquellos a que me he referido, podrían aumentarse en cuatro a cinco millones las rentas del Estado.

En fin, para terminar, me permito insistir, o mejor dicho hago indicación para que se acepten las sumas propuestas del señor Director Jeneral de Ferrocarriles, a fin de que se autorice el gasto de los diez millones de pesos, pudiéndose invertir, naturalmente, esta suma en el curso de tres o cuatro años.

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

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

El señor REYES.—Desearía oír la lectura de la glosa con que el Director de los Ferrocarriles acompaña el ítem relativo a la compra de los carros de carga.

El señor OSSA.—Está al principio del impreso.

El señor REYES.— Me refiero a la glosa de los dos primeros ítem de la primera seccion, equipo, el relativo a locomotoras i el relativo a carros de carga.

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).— Me parece que viene en una nota aparte.

El señor PRO-SECRETARIO.— Dice la nota que el Director de los Ferrocarriles dirijió al Ministerio con fecha 30 de junio:

«El total del equipo para el servicio de carga en sus diferentes tipos, suma tres mil ochocientos noventa i ocho carros sin tomar en consideracion, aquellos de servicio especial como son carros ausiliadores, carros de pescante etc., que no prestan servicio para el acarreo.

Este equipo puede considerarse en un sesenta por ciento en buen estado i el cuarenta por ciento restante solo en regular estado, debido no solamente al forzado servicio que se le obliga a hacer para activar el acarreo de la carga sino a la mala condicion de las maestranzas, especialmente en esta época de invierno, en que por la falta de talleres para la reparacion son perdidos los dias de lluvia en que no se puede obligar a los operarios a trabajar a la intemperie.

En el número de carros espresados anteriormente están incluidos los que hasta la fecha han entregado a cuenta de sus contratos las fábricas nacionales, restando por entregar doscientos once carros para el cumplimiento de dichos contratos.

Asimismo hai contratados del extranjero cuatrocientos carros, que agregados a los doscientos once por recibir del pais i al equipo existente, darán para fin de este año un total jeneral de cuatro mil quinientos nueve carros.»

El señor OSSA.—En el memorándum jeneral viene una especificacion.

El señor BANNEN.— Desearia oír la conclusion del párrafo que está leyendo.

El señor PRO-SECRETARIO.—«Dado el desarrollo que toma el pais, año a año i las condiciones especiales de acarreo desde que existen los ferrocarriles del Estado, fácilmente se comprende que este número de carros es bastante deficiente, i a fin de llenar esta necesidad, propongo el aumento de mil carros de carga estimado cada uno en tres mil quinientos pesos, mas o ménos, i treinta locomotoras de carga tipo normal de la Empresa, calculadas en cuarenta i cinco mil pesos cada una, aumento que dará un total aproximado de cuatro millones ochocientos mil pesos.

El señor REYES.—Era eso le que pedia que se leyera.

Me ha llamado la atencion, señor Presidente, la reduccion tan considerable que ha hecho la Comision de las sumas presupuestas por el Director Jeneral de los Ferrocarriles del Estado.

Segun este funcionario, se necesitarian indispensablemente, para llenar siquiera en parte las mas premiosas necesidades del servicio,

mil carros, con un importe de tres millones quinientos mil pesos.

I la Honorable Comision reduce esta peticion o indicacion a solo doscientos cincuenta carros con un importe de ochocientos setenta i cinco mil pesos.

La verdad es que no puedo esplicarme esta reduccion; i mucho ménos si se presta oído al clamor público sobre la deficiencia del servicio, clamor que se acrecienta cada vez que llega el momento de movilizar nuestros productos agrícolas.

I esta deficiencia, señor Presidente, produce una estagnacion profundamente nociva en todos nuestros intereses nacionales, un verdadero perjuicio para los agricultores i carestía en muchos de nuestros artículos de consumo.

Para demostrarlo, me bastará decir que en los cinco primeros meses del año en curso no ha llegado del sur un solo palo de leña; i cosa parecida pasa con las maderas, los cereales i otros artículos.

Por lo demas, me parece inútil repetir las quejas del pais entero; pues todos las hemos oído i las estamos oyendo dia a dia.

Hai, urgencia pues, innegable, de remediar esta situacion; i si para remediarla, siquiera en parte, propone el señor Director de Ferrocarriles la compra de mil carros, no me esplico por qué la honorable Comision reduce a doscientos cincuenta ese número. Con esa cantidad no se satisfaria en ínfima parte las exigencias de la industria en jeneral i de la agricultura en particular.

He estado comparando el presupuesto total formado por la Direccion con el que ha formado por su parte la honorable Comision que ha estudiado el proyecto en debate.

El presupuesto de la Direccion	alcanza a.....	\$ 10.957,900
El de la Comision a.....		6.354,700

Hai pues una diferencia.....	\$ 4.603,200
------------------------------	--------------

Ahora la diferencia entre el costo de los mil carros que pide la Direccion i los doscientos cincuenta que indica el informe de la Comision, se descompone así:

Mil carros.....	\$ 3.500,000
Doscientos cincuenta.....	875,000

Diferencia.....	\$ 2.625,000
-----------------	--------------

Se ve, pues, que aun adquiriendo todos los carros que indica la Direccion de los Ferrocarriles, la diferencia en el total de los gastos no pasa de un millon novecientos setenta i ocho mil pesos; cantidad que no encuentro de tal magnitud que haga vacilar al Senado ante la urgente necesidad de dotar a nuestros ferrocarriles del número necesario de carros para hacer el servicio siquiera en medianas condiciones.

Por eso admitiria, por mi parte, la autorizacion que ha indicado el Director Jeneral de los Ferrocarriles, esto es, una autorizacion meramente facultativa, la que se concederia al

Presidente de la República, a fin de que use de ella en proporcion con los recursos fiscales; i del mismo modo aceptaria que dentro de esa autorizacion, pudiera el Presidente de la República dar preferencia, en la ejecucion de las obras, a una sobre otra, segun fuera la urgencia de cada una de ellas i segun lo permitiera el estado de los fondos públicos.

En este sentido, yo aceptaria, repito, la proposicion del Director Jeneral de los Ferrocarriles; i digo que la aceptaria, no porque me haga mucha fuerza la consideracion formulada por el señor Senador de Santiago de que, al acordar estos gastos, deben tambien indicarse los fondos con que hayan de hacerse, porque ésta es una regla de buena administracion i está ademas sancionada i prescrita por la lei de 1884.

Por consiguiente, la autorizacion no pasaria de ser una autorizacion ilusoria si, en el presupuesto respectivo — como lo observaba hace pocos momentos el señor Senador por Cautín — no se consultara una cantidad determinada para atender en el presente año al gasto que debe hacerse por esta autorizacion.

Si es cierto que pudiera llegar el evento de que el Estado no tuviera los fondos necesarios para la ejecucion de estas obras, o de una parte de ellas, mas o ménos considerable, tambien puede suceder que la renta sea suficiente para atender a todas estas necesidades de los ferrocarriles. I, en una u otra hipótesis, el Senado no puede tener inconveniente para conceder esta autorizacion al Ejecutivo, pero siempre sobre la base de que hayan fondos para hacer el gasto que se autoriza. Si restringiéramos la autorizacion a las obras indicadas por la Comision, resultaria, desde luego, lo que he indicado, esto es, que se autorizaria la construccion de un número de carros de carga de todo punto deficiente para las necesidades del servicio; i aunque despues hubieran recursos disponibles para atender a la adquisicion de un material rodante mas amplio, el Gobierno no podria hacerla, porque no estaba autorizado para ello.

Por mi parte, señor, yo no veo peligro alguno en otorgar una autorizacion reducida en esos términos. esto es, que sea facultativa, que el Presidente de la República pueda ejecutar lo que sea mas urgente en la proporcion i medida que los fondos públicos permitan i sin perjuicio de que en el presupuesto anual se asigne tanto o cuanto con este objeto, segun sea el estado de las rentas públicas o la reduccion que pueda hacerse en otros ramos del servicio público.

Deseaba, señor Presidente, hacer únicamente estas observaciones i dejo la palabra.

El señor BARROS LUCO.—Si el señor Senador aceptase la idea indicada por el Senador por Valparaíso, para estender a cuatro años el plazo de tres que fija el proyecto, me parece que estaríamos todos de acuerdo.

El señor REYES.—Por mi parte, no habria inconveniente.

El señor BARROS LUCO.—En esa forma creo que podria aceptarse la autorizacion. La autorizacion por otra parte, debe ser indudablemente facultativa. Por lo que a mí toca, yo aceptaria los cuatro años.

El señor SECRETARIO.—Entonces quedaria así el proyecto:

«Autorízase al Presidente de la República, por el término de cuatro años, para que pueda invertir hasta la cantidad de once millones ciento cincuenta i siete mil pesos en la dotacion de maestranzas, adquisicion de equipo i reparaciones de la vía, puentes i edificios de los ferrocarriles del Estado.»

No sé si el honorable Senador de Valparaíso señor Ossa quiere que se aumente, estas sumas en doscientos mil pesos. Entonces la autorizacion seria por once millones trescientos cincuenta i siete mil setecientos pesos.

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

El señor MATTE (don Eduardo).—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor MATTE (don Eduardo).—No tendria, por mi parte, inconveniente para aceptar el proyecto en la forma que se propone. Si se trata de una autorizacion de la cual se hará o no uso segun sean los recursos con que cuente el Estado, las observaciones que tuve el honor de formular no tienen razon de ser. Pero no me parecia aceptable que el Senado esté otorgando autorizaciones para la ejecucion de obras para cuya realizacion no sabe si habrá o no habrá fondos. Me parecia que lo razonable era conocer ante todo el estado de la Hacienda Pública, ver de qué recursos podíamos disponer, i, en tal caso, aumentar o disminuir la cantidad destinada a estos gastos.

Todo otro procedimiento nos lleva, a mi juicio, al desastre, porque es necesario no olvidar que, por el hecho de recibir una autorizacion, el Presidente de la República se considera obligado a darle cumplimiento, si no en el todo, por lo ménos en su mayor parte.

Por eso no creo que el Parlamento puede conceder una autorizacion de este jénero, sin saber si hai o no fondos para llevarla a efecto.

Si se consigna en el proyecto la idea propuesta por el señor Senador de Santiago, de que el Ejecutivo no se consideraria obligado a efectuar el gasto sino en el caso de que, con las entradas del año, hubiera recursos con que hacerlos, nada tendria que observar por mi parte.

Por eso desearia que se consultaran estas ideas en el proyecto, de una manera bien explícita. Si así fuera, no tendria inconveniente para aceptarlo, porque mi propósito quedaria completamente realizado.

El señor MONTT.—Creo que la idea del señor Senador quedaria consultada agregando al

proyecto un inciso que dijera que, en la lei anual de presupuestos, se consultara la cantidad necesaria para estos gastos.

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

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

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

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Yo me permitiría observar al honorable Senador por Cautin que la proposicion que acaba de formular Su Señoría es la misma disposicion consultada en la lei de 1884 para la formacion de los presupuestos. En ningun caso podria el Presidente de la República, el 1.º de enero de 1902, gastar mas de lo consignado en el presupuesto. La autorizacion quedaria al arbitrio del Presidente de la República solo en los meses que restan del presente año.

Quizás no habria conveniencia en hacer declaraciones a este respecto.

El señor MONTT.—Por mi parte debo observar que la autorizacion al Gobierno para invertir esta cantidad, lo autoriza para contratar, no para pagar. Mientras que diciendo en la lei que no se gastará sino lo consultado en el presupuesto, el Gobierno no podria contratar sino por la cantidad del presupuesto.

Este seria el alcance que se daria a la autorizacion.

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

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

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

El señor OSSA.—Desearia, señor Presidente, que quedara bien en claro el aumento de cien mil pesos a trescientos mil para el ensanche de la estacion del Baron de Valparaiso.

Ese ha sido el objeto principal de mi indicacion; pero si autorizara al Presidente de la República para invertir tal o cual cantidad, no se entenderia, precisamente, que deberian destinarse esos trescientos mil pesos al ensanche de la estacion del Baron, que es un trabajo de primera necesidad.

Por lo demas, estoy de acuerdo con el honorable Senador de Cautin en que conviene determinar en la lei anual de presupuestos la cantidad que puede invertirse en cada año; pero esto no impide que puedan contratarse todas las obras, cuyo importe irá pagándose con las sumas que se indiquen en la lei de presupuestos. Lo que sí, debo hacer presente a Su Señoría i al Senado, es que esa cantidad puede ser de monto variable, porque un año nunca es igual a otro i talvez si las entradas no permitan por hoy ser mui pródigas, las del año siguiente podrian permitirlo. Así es que conveniria establecer que se fijara la cantidad invertible en cada año, pero sin determinar por ahora su monto.

El señor SILVA CRUZ.—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor SILVA CRUZ.—Se ha propuesto, señor Presidente, la idea de que se entienda que la autorizacion que se daria al Presidente de la República seria por cuatro años, entre los cuales se distribuiria el total de la cantidad autorizada, subordinando el monto de cada año a la suma que con este objeto se consultaria en el presupuesto anual. Yo encuentro un inconveniente mui serio a esta fórmula, i es el que por lo que hace al presente año, el Gobierno no sabria como hacer uso de la autorizacion, ni por lo tanto, sabria como adquirir o contratar los elementos mas indispensables durante el año mismo.

Hai, por ejemplo, algunos elementos cuya adquisicion es indispensable i de inmediata urgencia a juicio de la Direccion, ¿cómo podria adquirirlos el Gobierno? ¿cuántas locomotoras i cuántos carros de carga podrá contratar durante el presente año?

Si para hacerlo, el Gobierno tuviera que esperar la aprobacion de los presupuestos, es claro que el año próximo tendria fondos sobrados con que satisfacer estas necesidades; pero, por lo que hace al año en curso, el proyecto resultaria inútil i no se consultaria el proyecto que, segun parece, domina en la Sala.

Creo, pues, que, si se establece que los diez u once millones de pesos deben gastarse en cuatro años, i que el Gobierno no puede contratar anualmente sino hasta concurrencia de la cantidad que se fije en la lei de presupuestos, sin que se determine qué cantidad puede invertirse en lo que resta del presente año, el proyecto será completamente ineficaz.

Hago estas observaciones a fin de que puedan ser tomadas en cuenta por los señores Senadores que se han ocupado en este asunto; pero no formulo indicacion, porque no he tomado parte en el debate. Me limito a hacer presente el inconveniente que tendria, a mi juicio, aprobar el proyecto en la forma que se ha indicado.

El señor MATTE (don Eduardo).—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor MATTE (don Eduardo).—Me parece, señor Presidente, que el defecto que hace notar el señor Senador de Bio Bio, no existe en realidad.

Es evidente que el Gobierno podria contratar, desde luego, el equipo que se necesita, tomando en cuenta el valor a que ascenderia la cuota que corresponderia a un año, dividiendo en cuatro anualidades el monto total de la autorizacion.

En el presente año, es de presumir que no habrá nada o mui poco que pagar; lo que no impide que se hagan contratos por artículos que deberán ser entregados en el año próximo.

De manera que al discutirse el presupuesto se tomará en cuenta el valor a que ascienda lo contratado para fijar la cantidad que debe consultarse con este objeto.

Creo, pues, que con la indicacion que ha objetado el honorable Senador de Bio-Bio, no se atan las manos al Gobierno; por el contrario, con ella se consulta una medida de orden a fin de que no se contrate mas que lo que se pueda pagar.

El señor SILVA CRUZ.—Habia creido oír, hace un momento, que el Gobierno solo podria contratar, segun la cantidad que fijara el Congreso en los presupuestos.

El señor MATTE (don Eduardo).—Pagar, señor Senador.

El señor SILVA CRUZ.—Habia oído que solo podia contratar.

El señor MATTE (don Eduardo).—Me parece, pues, que no puede ofrecer duda este asunto. Si se establece que van a gastarse diez millones, el Gobierno, en los meses del presente año, contratará por una cantidad proporcionada al tiempo en que deben invertirse los diez millones.

Ahora, por lo que hace a los dos millones quinientos mil pesos que corresponderia invertir en el presente año, es casi seguro que no se pagarán este año. El Gobierno no tiene mas que hacer el cálculo distribuyendo el total entre los cuatro años.

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

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

El señor OSSA.—Antes que se cierre este debate, deseo llamar una vez mas la atencion del señor Ministro hácia las facilidades que puede haber en el pais para construir las locomotoras i el material que se necesita para nuestros ferrocarriles. Los talleres nacionales pueden ir preparándose para hacer este trabajo, con tal de que tengan la seguridad de que no se encargarán esas obras al extranjero.

Ruego al señor Ministro que dedique atencion preferente a esta idea, a fin de que las treinta locomotoras que se necesitan puedan construirse en las fábricas nacionales. Con esto se hará una obra de progreso i hasta una obra moral, porque así habrá trabajo abundante para la clase obrera i mejoraremos la condicion material i moral de nuestro pueblo.

Creo que todo el material rodante podria contratarse en el pais, porque, salvo la materia prima necesaria para la elaboracion del fierro, que no tenemos, todo el trabajo de madera i construccion puede hacerse dentro del pais.

Ademas, como ya lo he dicho, puesto que el trabajo durará tres o cuatro años, con tal que las fábricas nacionales puedan tener la seguridad de que no se ha de encargar las obras al extranjero, tienen tiempo de prepararse para producir cuanto se les pida.

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Yo desearia

que quedara en claro cuál es la suma por la cual puede contratar el Gobierno en el tiempo que falta para terminar el presente año. Si no se hace esta aclaracion, las fábricas nacionales no podrian prepararse porque no sabrán la cantidad de material que podrá pedirles el Gobierno.

El señor BARROS LUCO.—Los cuatro años a que se refiere el proyecto, empezarán a correr desde la promulgacion de la lei; de modo que el Gobierno podrá contratar por la cuarta parte de la suma total, que es el valor que corresponda al primer año.

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—¿De modo que quedaria autorizado el Gobierno en este año para contratar hasta por la suma proporcional correspondiente al primer año?

El señor BARROS LUCO.—Es claro.

El señor REYES.—Es decir, hasta por dos millones i medio.

El señor BARROS LUCO.—Exacto.

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

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

El señor SILVA URETA.—Yo veo, señor Presidente, que con el debate, léjos de aclarar la situacion la vamos empeorando.

En el seno de la Comision, el ingeniero señor Vigneaux, nos hizo presente que se necesitaban indispensablemente treinta locomotoras. Respecto de los carros de carga, yo fuí de opinion que no se disminuyera el número de mil carros que consideraba necesarios la Direccion de los Ferrocarriles, cantidad que la Comision redujo a doscientos cincuenta.

Pero, digo yo, si vamos a contratar el equipo por cuartas partes, es lo mismo que nada, porque aunque se conservara el número que pide la Direccion, si no se construyera en el primer año sino la cuarta parte, o sea doscientos cincuenta carros, en el cuarto año ya estarán algo destruidos i será necesario hacer otro gasto para reponerlos o repararlos.

Ademas, segun los datos enviados por la Direccion resulta que hai tres mil novecientos carros de carga, de los cuales, a lo ménos, el cuarenta por ciento están en mal estado. Para el año 1902, estos carros talvez ya no existan i solo serán reemplazados por los doscientos cincuenta carros que se construirán este año.

Por eso, en la Comision se trató de saber cuáles eran las necesidades mas urjentes e indispensables. En cuanto a las locomotoras, dijo el Director que no era posible suprimir una sola de las treinta que habia pedido. Respecto a los carros, espresó que con doscientos cincuenta podrian suplirse las necesidades mas urjentes i por eso en el proyecto se consultó solo ese número.

Pero hai que observar que en la adquisicion de locomotoras i de carros, se invierten totalmente los dos millones i medio que puede el Gobierno gastar en este año. Por mi parte,

deseamos que el proyecto mejore la situacion de los ferrocarriles i pueda prestar servicios al público. Yo hago indicacion para que se establezca en la lei que el Gobierno está autorizado para contratar desde luego, los carros i las locomotoras.

Repito que en la Comision se dijo que era necesario autorizar siquiera la construccion del material indispensable para el servicio inmediato, i que lo demas podria esperar otros dos o tres años. Por eso, no me explicaria que no se mandara construir desde luego lo que se ha creido indispensable.

Lo que debemos hacer es saber cuáles son las necesidades mas urjentes i contratar lo necesario para satisfacerlas, de manera que el año entrante no nos encontremos otra vez lo mismo que ahora. Por lo que hace a lo demas que admite espera, el Gobierno puede quedar facultado para contratarle en la cantidad correspondiente a los fondos con que cuenta cada año.

El equipo debe contratarse cuanto ántes para pueda estar aquí en diciembre o enero i no suceda lo que ha pasado ahora, que nos han traído carros de mala calidad i que llegaron despues de las cosechas, en el rigor del invierno; creo que todavía no prestan servicios los carros llegados i mucho ménos pueden prestarlos los que no han llegado todavía.

Sí así va a suceder para la cosecha venidera, querria decir que la lei que vamos a dictar no va a satisfacer las necesidades que tiene ahora el pais, sino que vendrá a servir para las que pueda tener dentro de tres o cuatro años.

En cuanto a la observacion del honorable Senador de Valparaiso. referente a la conveniencia de encargar los carros i las locomotoras a las fábricas nacionales para proteger las industrias del pais, me parece mui bien; yo la alabo i le daria mi voto con gusto; pero con tal que las fábricas nacionales pudieran entregar el equipo a tiempo, i que esto no acarreará perjuicio para la agricultura.

Considero que la agricultura, la mineria i el comercio deben tambien ser protegidos, así como se quiere proteger a los obreros. La vida industrial del pais no se concreta a tener tres fábricas en Valparaiso sino que tambien tiene en todas partes establecimientos agrícolas, mineros i comerciales, que merecen proteccion, i no por favorecer a unos ha de perjudicarse a otros.

Así es que lo mejor por ahora seria que el Gobierno contratara una parte del equipo en las fábricas nacionales i otra en el extranjero, i de modo que los carros i las locomotoras estén a tiempo i no vengán a estar listos despues de las cosechas, como ha pasado en este año i en todos los anteriores, con lo que se ha hecho encarecer los productos porque no puede llegar a tiempo a su destino.

Bastante cuesta a los agricultores hacer producir nuestros fundos, para que despues se pier-

S. E. DE S

da la cosecha en las estaciones por falta de medios de movilizacion. En este año habria sido mucho mayor la pérdida, si despues de estar la cosecha durante meses en las estaciones no la hubieran retirado los mismos dueños ántes de que se perdiera toda.

Esto es lo que quiero evitar para los años siguientes; i por eso hago indicacion para que el equipo se contrate tan pronto como se dicte la presente lei a fin de tenerlo en estado de servicio ántes de las cosechas. En noviembre ya se cosecha la cebada, i en diciembre principia la de trigo; i, si por mandar hacer los carros en las fábricas nacionales, no se obtienen sino para julio o agosto del año venidero, nada adelantariamos, absolutamente nada.

Mi indicacion, pues, es para que el equipo de locomotoras i carros se contrate desde luego, a fin de que esté aquí para diciembre o enero, o sea, dentro de seis o siete meses.

El señor SILVA CRUZ.—Pidiria que se diera lectura al artículo tal como quedaria con las indicaciones formuladas.

El señor PRO-SECRETARIO.—El inciso primitivo, con las modificaciones propuestas, diria así:

«Autorízase al Presidente de la República, por el término de cuatro años, para que pueda invertir hasta la cantidad de once millones ciento cincuenta i siete mil setecientos pesos en la dotacion de maestranza, adquisicion de equipo i reparaciones de la vía, puentes i edificios de los ferrocarriles del Estado.»

El señor Ossa ha propuesto que se agregue el siguiente inciso:

«De la espresada cantidad se destinarán trescientos mil pesos para ensanche de la estacion del Baron en Valparaiso.»

El señor Montt ha propuesto el siguiente:

«A contar desde el 1.º de enero próximo se hará la inversion en conformidad a la respectiva autorizacion otorgada en la lei anual de presupuestos.»

I por fin, el señor Silva Ureta propone que se agregue el siguiente inciso:

«El equipo de locomotoras i carros será contratado dentro de los seis meses siguientes a la promulgacion de la lei.»

El señor SILVA CRUZ.—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor SILVA CRUZ. - Me parece que con el inciso propuesto por el señor Montt queda destruida toda la explicacion que se ha dado sobre la manera cómo debe el Gobierno usar de la autorizacion que va a concedérsele i que iba a quedar sometida a lo que se haga en la lei de presupuestos del año próximo.

Hago esta observacion por que con ese inciso me parece que no vamos a consultar el propósito que entiendo domina en la Sala. No sé si estaré equivocado; así es que hago con reserva la observacion.

Tenga la bondad, señor pro-Secretario de leer nuevamente esa parte del artículo.

El señor PRO-SECRETARIO.—«A contar desde el 1.º de enero del año próximo se hará la inversion en conformidad a la respectiva autorizacion otorgada en la lei anual de presupuestos.»

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—De modo que la inversion queda subordinada a la lei de presupuestos.

El señor MONTT.—Desde el año entrante.

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Entónces, ¿por qué cantidad de dinero puede el Gobierno contratar en este año para pagar en enero? deseo que esto quede mui claro.

El señor BARROS LUCO.—La indicacion del señor Senador de Aconcagua es para que se contrate el equipo desde luego.

El señor SILVA CRUZ.—Entónces habria que agregar un inciso; ¿cómo quedaria ese inciso?

El señor PRO-SECRETARIO.—El propuesto por el señor Silva Ureta dice:

«El equipo de locomotoras i carros será contratado dentro de los seis meses siguientes a la promulgacion de la lei.»

El señor MATTE (don Eduardo).—De modo que, segun la redaccion que se propone, podria el Gobierno contratar todo el equipo en este año.

El señor BARROS LUCO.—Eso no es posible.

El señor MATTE (don Eduardo).—Como no; pues si la restriccion de la cantidad que puede invertirse anualmente sólo viene a hacerse para el año próximo, no habiendo restriccion para el presente año, puede el Gobierno hacer contrato por los once millones ciento cincuenta i siete mil trescientos pesos.

El señor BARROS LUCO.—Hai muchas obras que no podrian contratarse.

El señor MATTE (don Eduardo).—Pero la autorizacion tendria el alcance que indico.

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Pública).—La autorizacion ¿seria para contratar el equipo en el presente año por la suma de 4.500,000 pesos?

El señor PRO-SECRETARIO.—El inciso dice. El equipo será contratado dentro del curso de este año.

El señor MATTE (don Eduardo).—¿Cómo quedaria todo el artículo del proyecto?

El señor PRO-SECRETARIO.—Con las modificaciones propuestas quedaria así:

«Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República, por el término de cuatro años para que pueda invertir hasta la cantidad de once millones ciento cincuenta i siete mil setecientos pesos [en la dotacion de maestranzas, adquisicion de equipo i reparaciones de la vía, puentes, edificios de los ferrocarriles del Estado.

«De la espresada cantidad se destinarán tres-

cientos mil pesos para ensanche de la estacion del Baron de Valparaiso.

«A contar desde el 5 de enero próximo se hará la inversion en conformidad a la respectiva autorizacion otorgada en la lei anual de presupuestos.

«El equipo será contratado en el curso del presente año.»

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—¿Me permite el señor Presidente?

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

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Talvez valdria la pena de que, en el inciso 1.º, al hablarse de la autorizacion para invertir la suma de once millones de pesos en cuatro años, se dedujera la suma correspondiente al equipo, suprimiendo la palabra «equipo».

El señor BARROS LUCO.—Es que la adquisicion del equipo no podrá hacerse ántes de seis meses.

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Pero podrá ser contratado.

El señor BARROS LUCO.—Sí; podrá ser contratado, pero no podrá entregarse ni pagarse desde luego.

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

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

El señor MONTT.—Estrictamente, cuando se autoriza la inversion de una suma por el término de cuatro años, se fija el máximum del tiempo; pero el Gobierno puede hacerla en ménos tiempo. Así, como decia el señor Ministro, si hubiera la facultad de contratar las obras desde luego i pudieran efectuarse en breve término, el Gobierno podria contratarlas i pagarlas.

Pero no es ese el propósito que parece dominar en el Senado; en primer lugar, porque no podrian hacerse, i en segundo lugar, porque no hai dinero. Entónces, se hace necesario fijar un plazo, i no sé si el plazo de un año seria bastante para la entrega de todo el equipo. Se necesitará entonces un plazo mas largo.

Así es que, aun cuando se contratara desde luego el equipo, en todo el año entrante no podria entregarse i, por consiguiente, no se pagaria su valor total.

En este concepto, me parece que, al hacer los contratos, podria procederse de manera que no pudiera entregarse ni pagarse por valor de mas de tres millones de pesos por año. Así quedaria consultada tambien la idea del honorable Senador por Aconcagua; este año se invertiria un millon quinientos mil pesos, i el año próximo tres millones de pesos, escalonando el gasto.

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Escalonando los pagos, pero nó los contratos.

El señor MONTT.—Sí, señor.

El señor MATTE (don Eduardo).—¿Cómo quedaria el inciso?

El señor PRO-SECRETARIO.—Con las modificaciones que se han propuesto, quedará así el inciso 3.º:

Antes decia:

«A contar desde el 1.º de enero próximo se hará la inversion en conformidad a la respectiva autorizacion otorgada en la lei anual de presupuestos.»

Ahora diria:

«En ningun caso se podrá invertir mas de tres millones de pesos.»

Los otros incisos no han sido modificados.

El señor MONTT.—¿Qué razon hai para que se indique en la lei espresamente el ensanche de la estacion del Baron de Valparaiso? ¿Es acaso mas necesario que el de otras estaciones? Estas leyes no son para un pueblo, son para toda la República.

El señor OSSA.—Valparaiso es estacion de término...

El señor MONTT.—No digo que no sea; pero esta lei no es especial para Valparaiso, para Rengo, o para otra estacion, sino para todo el pais; por consiguiente, cuando se autoriza la inversion de once millones de pesos, no veo por qué, con igual razon, no habria de decirse: «tanto para Rengo, tanto para Yungai, para Perquilauquen, etc.»

El señor OSSA.—Esta partida está en el proyecto.

El señor MONTT.—No está en el proyecto, está en los antecedentes. Además, convendria evitar los picos i decir en globo «once millones»

El señor LAZCANO (Presidente).—Talvez podrian ponerse de acuerdo los señores Senadores en vista de una observacion que voi a permitirme hacer.

Encuentro que está bien fundada la observacion del honorable señor Montt. El honorable señor Ossa llamó la atencion del Senado a las necesidades que hai que atender en la estacion del Baron, i propuso modificar la suma total que indicaba el Director Jeneral de los Ferrocarriles, aumentándola en doscientos mil pesos, con el objeto de atender a esa necesidad. De manera que la agregacion de este inciso es una redundancia, desde que se ha aumentado en doscientos mil pesos la suma consultada con el objeto que Su Señoría ha indicado. Parece, pues, que bien podria suprimirse el inciso.

El señor OSSA.—Tiene mucha razon el señor Presidente, puede suprimirse el inciso.

El señor FERNANDEZ BLANCO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Queda entonces establecido que donde el informe dice que se destinará cien mil pesos a la estacion del Baron, se entiende que son trescientos mil.

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

Si ningun señor Senador hace uso de la palabra se procederá a votar.

Cerrado el debate.

Se votará el proyecto por incisos, porque consulta ideas distintas.

Parece que respecto del primer inciso estarán todos los señores Senadores de acuerdo.

Si no se pide votacion se dará por aprobado. Aprobado.

El señor SECRETARIO.—El inciso 2.º, propuesto por el señor Montt, en sustitucion del propuesto anteriormente por Su Señoría, dice:

«En ningun año podrá invertirse mas de tres millones de pesos.»

Puesto en votacion fué aprobado por la unanimidad de catorce votos.

El señor SECRETARIO.—El inciso propuesto por el señor Senador de Aconcagua, dice:

«El equipo será contratado en el curso del presente año.»

El señor SILVA URETA.—Pero que se contrate para ser entregado en el presente año.

El señor MATTE (don Eduardo).—Yo me permito recordar al honorable Senador que la nota que acaba de leerse dice que este año deben recibirse seiscientos carros, los que agregados a los doscientos cincuenta que van a contratarse hacen un total de mas de ochocientos carros, es decir, como la cuarta parte de los que actualmente tiene la Empresa de los Ferrocarriles.

El señor SILVA URETA.—Pero, esos carros ya se han recibido.

El señor MATTE (don Eduardo).—Nó, señor; la nota dice que se recibirán en este año.

Votado el inciso fue desechado por diez votos contra cuatro.

El señor BARKOS LUCO.—Pediria que se comunicara el proyecto a la otra Cámara sin esperar la aprobacion del acta.

El señor LAZCANO (Presidente).—Si no hai inconveniente por parte del Senado, así se hará.

Acordado.

El señor MATTE (don Eduardo).—¿Cómo quedaria el proyecto? Sírvase leerlo el señor Pro-secretario.

El señor PRO-SECRETARIO.—El proyecto aprobado dice así:

«Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República, por el término de cuatro años, para que pueda invertir hasta la cantidad de once millones ciento cincuenta mil pesos, en la dotacion de maestranzas, adquisicion de equipo i reparaciones de la vía, puentes i edificios de los ferrocarriles del Estado.

La inversion anual no excederá de tres millones de pesos.»

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

Se levantó la sesion.