

# Sesion 14.<sup>a</sup> extraordinaria en 5 de noviembre de 1914

PRESIDENCIA DEL SEÑOR OCHAGAVÍA

## Sumario

Se pone en discusion el proyecto, devuelto con modificaciones por la Cámara de Diputados, sobre construccion de alcantarillado en algunas ciudades del norte; usa de la palabra el señor Claro Solar i se acuerda postergar la discusion.—Se toma en consideracion una modificacion del proyecto llamado de las sillas, que ha sido desechada por la Cámara de Diputados, i se acuerda no insistir en dicha modificacion.—Se pone en discusion i se aprueba un proyecto de la Cámara de Diputados que autoriza la espropiacion de los terrenos necesarios para ciertas obras de caminos.—El señor Walker Martínez formula algunas preguntas, con el carácter de interpelacion, al señor Ministro de Relaciones Exteriores, sobre la actitud del Gobierno ante la presencia de naves balijerantes en nuestras costas.—Continúa la discusion del proyecto sobre construccion del ferrocarril de Pintados a Iquique; usan de la palabra los señores Aldunate, Echenique i Besa i queda pendiente el debate.—Se suspende la sesion.—A segunda hora, el señor Salinas (Ministro de Relaciones Exteriores), contesta a la interpelacion formulada por el señor Walker Martínez, i usa nuevamente de la palabra este mismo señor Senador.—Continúa i queda pendiente la discusion del proyecto sobre construccion del ferrocarril de Pintados a Iquique.—Se levanta la sesion.

## Asistencia

*Asistieron los señores:*

Aldunate S. Carlos	Besa Arturo
Balmaceda J. Elías	Búlnes Gonzalo
Barros E. Alfredo	Búrgos Gregorio

Claro Solar Luis	Mackenna Juan E.
Correa Ovalle Pedro	Montenegro Pedro N.
Charme Eduardo	Reyes Vicente
Echenique Joaquin	Salinas Manuel
Figueroa Joaquin	Urrejola Gonzalo
García de la H. Pedro	Valdes Valdes Ismael
Lazcano Fernando	Valderrama J. María
Letelier Silva Pedro	Walker M. Joaquin

I los señores Ministros del Interior, de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion, de Guerra i Marina, i de Industria i Obras Públicas.

## Construccion de alcantarillados

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Corresponde ocuparse de las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados al proyecto aprobado por esta Cámara, sobre construccion de alcantarillados en las ciudades del norte.

El señor **Secretario**.—El oficio de la Cámara de Diputados dice:

«En el artículo 1.º se ha sustituido, la frase que dice: «por el presente año», por esta otra: «por el término de un año»; i se ha aumentado la cantidad de un millon doscientos mil pesos consultada en este artículo a un millon setecientos mil pesos.

Se ha intercalado, en el mismo artículo, el siguiente inciso nuevo, que pasaria a figurar como inciso segundo:

«De la suma a que se refiere el inciso anterior se podrán invertir, tambien, hasta cuarenta mil pesos en la reparacion de las obras de alcantarillado de Iquique, debiendo ser reembolsados por la Municipalidad en la forma i tiempo que determine el Presidente de la República».

El inciso segundo del artículo 2.º ha quedado redactado en los siguientes términos:

«Los particulares cuyos terrenos sean saneados con las obras que se ejecuten, deberán soportar, sin otra indemnización que el beneficio que las mismas obras le reporten, las servidumbres de acueducto i de desagües que fuere necesario constituir, i los demas trabajos que se deban realizar en conformidad a los planos aprobados por el Presidente de la República».

El artículo 3.º ha sido redactado en los siguientes términos:

«Art. 3.º De las sumas a que ascienden las autorizaciones anteriores, un millón cuatrocientos mil pesos se deducirá de los fondos devueltos al Estado de pagos hechos por construcción de naves de guerra i serán reintegrados a los empréstitos de que proceden con el recargo adicional de los derechos de aduana establecidos por la lei número 2,641, de 12 de febrero de 1912, i número 2,778, de 13 de julio de 1913, el cual se seguirá cobrando por el tiempo necesario para efectuar dicho reintegro.

El saldo de trescientos mil pesos se deducirá de las entradas del ferrocarril de Arica a La Paz».

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Ofrezco la palabra.

El señor **Claro Solar**.—Supongo que el aumento de quinientos mil pesos de la suma consultada en el artículo 1.º debe provenir de la modificación que se hace en el artículo 2.º

En el proyecto aprobado por el Senado se establece que los particulares cuyos terrenos sean saneados con las obras que se ejecuten, no tendrán derecho a otra indemnización que el mismo saneamiento.

De manera que el Senado creía que la indemnización que la Constitución establece que debe darse cuando se declara de utilidad pública alguna propiedad, debe estimarse en el presente caso como suficientemente compensada con el hecho mismo del saneamiento de los terrenos. Parece que esta disposición fué objetada en la otra Cámara como inconstitucional. Se dijo que no era posible señalar el saneamiento como indemnización, i a esto obedece el aumento de la autorización de un millón doscientos mil a un millón setecientos mil pesos.

Pero, ¿qué antecedentes ha podido tener la Cámara de Diputados para apreciar en quinientos mil pesos el valor de las indemnizaciones? Yo no sé, realmente, si esta cantidad de quinientos mil pesos puede ser indemnización

suficiente por los terrenos que se espropian, para poder apreciar si debe aceptarse la modificación, o si debemos mantener el artículo tal como lo aprobó el Senado.

Yo no creo que el procedimiento sea inconstitucional. Me parece que el beneficio que van a reportar los particulares con el saneamiento de los valles es una compensación suficiente de la indemnización.

La Cámara de Diputados modificó el inciso 2.º del artículo 2.º diciendo que «los particulares cuyos terrenos sean saneados con las obras que se ejecuten, deberán soportar, sin otra indemnización que el beneficio que las mismas obras les reporten, las servidumbres de acueducto i de desagües que fuere necesario constituir, i los demas trabajos que se deban realizar en conformidad a los planos aprobados por el Presidente de la República». Pero el oficio de la otra Cámara no dice lo suficiente para poder apreciar el alcance de esta disposición.

Creo, por lo tanto, que sería conveniente dejar este asunto para otra sesión, ya que no hai antecedentes al respecto para apreciar la cuestión ni se hace oír la voz del Gobierno. Este es uno de los proyectos que fueron amparados por el Gobierno a fin de dar trabajo a los obreros desocupados; pero talvez no habrá mucho apuro en despacharlos, porque los señores Ministros no vienen a sostenerlos en la Cámara i los dejan correr su suerte.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Se dejará la consideración de este asunto para cuando esté presente el señor Ministro del ramo.

### Proyecto de las sillas

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Corresponde ocuparse de las modificaciones introducidas por la otra Cámara al proyecto que consulta ciertas medidas que alivian la situación de los empleados de comercio.

El señor **Secretario**.—El proyecto aprobado por la Cámara de Diputados tenía un artículo que decía:

«Art. 3.º Cada infracción a las disposiciones de la presente lei, será penada con una multa de diez pesos que ingresará en arcas comunales. Corresponderá a las respectivas municipalidades la vijilancia i la aplicación de estas disposiciones en la forma establecida por la lei».

El Senado suprimió este artículo i la Cámara de Diputados lo ha restablecido.

El señor **Urrejola**.—Si se suprime, no queda ninguna sanción.

El señor **Walker Martínez**.—Nunca habrá sancion.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—En votacion si insiste o nó el Senado en suprimir el artículo.

*Por trece votos contra dos se acordó no insistir.*

*Al votar:*

El señor **Walker Martínez**.—Digo que sí, porque no acepto la multa. Considero el proyecto inocuo, pero no lo relativo a la multa. Estoy cierto de que, en épocas electorales, a todo el que no tenga una silla tras el mostrador se le aplicará la multa, i así no habrá tendero ni despachero que no tenga que votar con el Gobierno para escapar de la multa.

### Obras de caminos

El señor **Ochagavía** (Presidente).—El tercer proyecto anunciado es el que autoriza la espropiacion de los terrenos necesarios para ciertas obras de caminos.

*Se leyó el informe de la Comision de Industria i Obras Públicas, en que propone la aprobacion del siguiente proyecto de lei, remitido por la Cámara de Diputados.*

«Artículo único.—Declárase de utilidad pública los terrenos necesarios para la ejecucion de las siguientes obras de caminos:

Continuacion del camino de acceso a la estacion de Marruecos, desde la carretera de Lonquen;

Acceso a la estacion de Graneros, por el lado oriente;

Acceso a la estacion de Rauco del ferrocarril de Curicó a Hualañé;

Continuacion del camino de Huedque a Buchupureo;

Variante del acceso sur a la estacion de Colliguai, del ferrocarril de Rucapequen a Confluencia, i

Las espropiaciones consiguientes se llevarán a cabo con arreglo a los planos que apruebe el Presidente de la República i a las disposiciones de la lei de 18 de julio de 1857».

*Puesto en discusion jeneral i particular a la vez, se dió por aprobado tácitamente el proyecto.*

### Interpelacion

El señor **Walker Martínez**.—En estos momentos en que la atencion universal está

pendiente de las operaciones militares que se desarrollan entre las mas grandes naciones de la tierra, desgraciadamente envueltas en una guerra lamentable, se está cuestionando, señor Presidente, la actitud que ha correspondido observar a Chile en su rol de pais neutral.

Nuestras aguas, o las proximidades de nuestras aguas, porque ello está aun en la penumbra, acaban de ser teatro de un combate naval; i con tal motivo el cable nos trae ya comentarios o suspicacias que nos hacen aparecer como negligentes en el cumplimiento de los deberes que el Derecho Internacional nos impone.

Estimo, señores Senadores, que esta situacion no debe ni puede prolongarse un dia mas. Es preciso que dentro i fuera de Chile se esclarezca debidamente lo que pasa i lo que ha pasado.

El Gobierno debe informaciones precisas al Congreso i al pais, i, por mi parte, cumplo con el deber de pedírselas.

Voi a enviar a la Mesa, con el carácter de interpelacion, algunas preguntas que ruego al señor Presidente las haga pasar al honorable Ministro de Relaciones Exteriores apénas se incorpore a la sesion, o bien que se las transcriba, si no concurre a ella.

Mis preguntas son éstas:

I. ¿Qué medidas ha adoptado el Gobierno en resguardo de su neutralidad?

II. ¿Hai reclamaciones de los belijerantes por actos que importen violacion de la neutralidad o falta de imparcialidad?

III. De parte de alguna autoridad subalterna ¿ha habido algun acto que permita sospechar de la correccion de sus procedimientos, por ejemplo, comunicaciones sobre el movimiento de naves u otros análogos?

IV. Las naves belijerantes ¿han incurrido en actos contrarios a las convenciones i prácticas internacionales?

V. ¿Tiene antecedentes el Gobierno sobre el incidente del corresponsal de *The Times*?

VI. ¿Se sabe si el combate naval del 1.º ocurrió dentro o fuera de aguas territoriales?

El señor **Ochagavía** (Presidente).—La Mesa hará llegar, con la mayor oportunidad posible, a conocimiento del señor Ministro de Relaciones Exteriores las preguntas que ha formulado el señor Senador, i se pondrá de acuerdo con el señor Ministro para fijar el momento en que ha de contestar la interpelacion.

Terminados los incidentes.

## Ferrocarril de Pintados a Iquique

El señor **Ochagavia** (Presidente).—Corresponde continuar la discusion del proyecto relativo a la construccion del ferrocarril de Pintados a Iquique.

El señor **Aldunate**.—No habia querido entrar al fondo de este debate.

Al principio manifesté que, en mi concepto, era absolutamente necesario buscar una salida del ferrocarril longitudinal hácia la costa, i que este problema quedaba naturalmente sometido, en primer lugar, al Gobierno, quien debia proponer los medios mas económicos para solucionarlo, i en seguida, al Congreso, quien debia pronunciarse sobre las proposiciones del Gobierno.

Cuando el Senado trató este asunto, hace mas de un mes, primero en una comision especial nombrada para estudiar esta materia, i despues en esta Cámara, manifestó mui claramente su voluntad de autorizar al Gobierno para invertir una suma de dinero a fin de concluir una parte de este ferrocarril, aquella en que están todos de acuerdo, que se impone por las circunstancias i cualquiera que sea el proyecto que se apruebe en definitiva.

Se habló entónces de que era ineludible un ramal de Loma Ancha a Pintados, porque este ramal iba a servir una zona riquísima, la de Soronal, donde se ha conseguido cubicar como quinientos millones de quintales de salitre; porque este ramal podia ser una parte del trayecto Pintados-Soronal-Iquique, porque podia llevar tambien el salitre de la zona de Soronal por la línea Soronal-Pintados-Pozo Almonte-Iquique; porque este ramal podia ser, todavía, el principio de ramales secundarios que pudieran llevar a una salida por Patillos u otro punto.

De manera que se impone esta línea a todas las opiniones i por eso el Senado estaba dispuesto a otorgar al Gobierno esta autorizacion desde el primer momento. La solucion natural de este asunto me ha parecido siempre dar esta autorizacion que el Gobierno necesita con urgencia, i que el señor Ministro del Interior pide imperiosamente para dar trabajo a los obreros desocupados.

He deplorado que se hayan perdido tantas sesiones en discutir un problema técnico que habria podido tener su ocasion en otro momento, i por eso mismo no daré a mis observaciones sino el desarrollo que sea absolutamente necesario. El tiempo es oro, son mui pocos los momentos de que dispone el Congreso para despachar asuntos mui importan-

tes que penden de su consideracion: pero ya que esta discusion ha tenido mas vuelo del que yo me imaginé, i ya que nos hemos visto forzados a entrar al fondo del problema, procurando resolver cuál es el trayecto que conviene mas, he tenido que estudiar la materia i he ido a buscar las cifras, que son el mejor argumento.

No es un discurso el que voi a hacer, sino simplemente una manifestacion de cifras, i ellas hablarán por mí. Voi a estudiar los dos trayectos, el de Pintados-Pozo Almonte-Iquique i el de Pintados-Soronal-Iquique, i en seguida otra solucion, que seria Soronal-Pintados-Pozo Almonte-Iquique, es decir, dos ferrocarriles en vez de uno; i voi a llegar a la conclusion de que es mas barato i conducente hacer dos ferrocarriles que uno solo, si se hubiera de adoptar esta última ruta.

Comencemos por Iquique.

Hai un trayecto de veinte kilómetros de Iquique a Hospicio, es decir, la bajada al puerto. Esta es la parte mas cara, la mas difícil de construir; esto lo comprende cualquiera que tenga un mediano conocimiento de aquella rejion, que haya pasado siquiera en vapor por aquella costa, pues se ve que los cerros salen pendientes desde la orilla del mar. Ese trayecto cuesta dos millones setecientos mil pesos, moneda corriente, i ciento ochenta i cuatro mil trescientos sesenta pesos oro; o sea, mas de tres millones de pesos.

Ese trayecto es comun a las dos vias, la de Pintados-Pozo Almonte-Iquique i la de Pintados-Soronal-Iquique.

Viene en seguida la seccion Loma Ancha-Hospicio, en el caso de que se optara por el trazado Soronal-Iquique. Esta seccion importa tres millones ciento sesenta i cuatro mil quinientos diez pesos, moneda corriente, i setecientos ochenta i tres mil pesos oro, o sea, mas de cinco millones de pesos. Tiene sesenta kilómetros de longitud i es de mui difícil construccion. Cualquiera que vea el mapa notará que en esta parte el ferrocarril tendria que ir por la cumbre de la cordillera de la costa, de manera que habria que hacer cortes, terraplènes i curvas infinitas; ademas, seria sumamente dispendiosa su explotacion.

El trayecto de Loma Ancha a Pintados es solo de cuarenta kilómetros, de mui fácil construccion; su costo seria de seiscientos cincuenta mil novecientos cuarenta i seis pesos moneda corriente i cuatrocientos treinta i cuatro mil ciento noventa i ocho pesos oro, o sea, un millon i medio de pesos. Si el costo de este ferrocarril de cuarenta kilómetros es de un millon i medio de pesos i el de los sesenta kiló-

metros es de cinco a seis millones, comprenderá la Cámara cuán difícil será la construcción de aquellos sesenta kilómetros.

Veamos la línea de Pintados-Pozo Almonte.

Estos son cuarenta i dos kilómetros, que se construirían en una rejion completamente plana, como la palma de la mano, donde no habría que hacer obra de arte de ninguna especie; es una línea recta sin cortes ni terraplenes. De Pozo Almonte a Hospicio el ferrocarril recorrería diez kilómetros de difícil construcción i treinta muy fáciles. Además atravesaría una zona salitrera rica.

De manera que este ferrocarril, que iría a treinta o cuarenta kilómetros del ferrocarril inglés, serviría una nueva zona salitrera cuya producción incrementaría el movimiento del puerto de Iquique.

De Loma Ancha a Patillos está construido actualmente un ferrocarril que, como se ha dicho, es inservible por tener sesenta centímetros de trocha. Pero el trayecto es sumamente fácil de recorrer, la gradiente no excede del dos por ciento, i el término de este ferrocarril solo dista de Loma Ancha (término de este ramal) cuatro kilómetros. De manera que si se establecieran oficinas en la zona Loma Ancha, es evidente que los salitreros pedirían permiso inmediatamente para salvar estos cuatro kilómetros i poder salir a Patillos; tendrían así un trayecto ideal, como no hai en Chile; porque con dos peniques tendrían salida a la costa.

Del conjunto de estos antecedentes se desprenden varias conclusiones perfectamente definidas. En primer lugar, no debemos trepidar en dar autorización al Gobierno para hacer el ferrocarril de Pintados a Loma Ancha, porque esto servirá para todas las soluciones i permitirá dar desde luego trabajo a los obreros desocupados.

En segundo lugar se impone la construcción del ferrocarril de Pintados-Pozo Almonte-Iquique, a fin de hacer competencia al ferrocarril inglés, para que sirva toda la zona salitrera que sirve hoy ese ferrocarril i la zona norte de Pozo Almonte, donde hai salitreras vírjenes que pueden aumentar el movimiento a Iquique.

Pero esto no podemos hacerlo con millón i medio de pesos, que se van a gastar en el trayecto de Soronal a Pintados; de manera que estamos discutiendo inoportunamente una cuestión que tendrá otra ocasión para discutirse, la de saber por dónde se dará salida al longitudinal a la costa. Yo estoy de acuerdo en que la salida del longitudinal debe ser por Iquique; pero esto no quiere decir que no

construyamos la línea al Soronal i que no se dé a las salitreras de esta zona una salida fácil, i que no comprometerá el movimiento comercial de Iquique.

Ahora, el ferrocarril de Pintados a Pozo Almonte-Iquique no se podrá hacer con este millón i medio de pesos; tendrá que hacerse contratando un empréstito, es decir, cuando se abra para Chile la puerta de lo sempréstitos; hoy no hai recursos, ni en las reservas fiscales, porque no existen, ni en el papel moneda, porque todos estamos de acuerdo en no emitirlo, ni en un empréstito interior, porque éstos están reservados para otras obras, como los canales de regadío, por ejemplo, que tienen por objeto el desarrollo futuro de la riqueza pública i en que los interesados suscriben el capital que ha de invertirse.

Sin embargo, yo votaría una autorización para que se contratara un empréstito, cualquiera que sea su forma, a fin de hacer el ferrocarril de Iquique por la vía Pozo Almonte.

Por los datos que he manifestado a la Cámara, que pueden ser corroborados por los mismos ingenieros que han estudiado estas obras, puedo afirmar que la construcción de estos dos ferrocarriles, de Loma Ancha a Pintados i de Loma Ancha-Pozo Almonte-Iquique, costarían mas barato que el que se piensa hacer de Pintados-Pozo Almonte Iquique, por la cordillera de la costa.

Estos son los datos que quería manifestar a la Cámara, i espero que en el curso del debate se pueda formular alguna indicación que tenga probabilidades de solucionar esta cuestión, ya bastante discutida.

El señor **Echenique**.— Estimo que este debate no tiene razón de ser, aun mas, que no debió producirse.

Se trata aquí de una cuestión técnica, referente al trazado i trocha que se debe adoptar para este ferrocarril, cuestión de números que deben estudiar las oficinas técnicas i que debe llegar resuelta a esta Cámara.

Ha sido práctica corriente que problemas de esta naturaleza deben venir al Congreso perfectamente estudiados; i se han producido irregularidades graves cuando se ha abandonado esta práctica, que es científica i que da buenos resultados.

Yo estimo que no estamos en situación de acordar cuál es el trazado que debe llevar este ferrocarril; pero, si se trata de ejecutar solamente una parte de él, a fin de atender a la necesidad de dar trabajo a los obreros desocupados, yo acepto que se autorice la inversión de una suma en construir esa parte, respecto de la cual hai acuerdo, pero recono-

ciendo que esto no es correcto, que no es procedimiento normal que deben seguir los Poderes Públicos en la resolución de esta clase de asuntos.

En cuanto a que el ferrocarril haya de ir a Iquique o a Patillos, estimo que debe ir a Iquique, porque no es posible estar haciendo puertos en todas partes; esta sería una mala política.

Si tenemos un puerto importante en esa región, lo natural es que el ferrocarril se dirija allá; pero este acuerdo no puede tomarse sino después de practicados los estudios suficientes.

En esta situación, por razones de orden social, votaré, como he dicho, el proyecto, solamente como una medida extraordinaria, porque, en lugar de estar dando alimento a los obreros desocupados, es preferible proporcionarles trabajo.

El señor **Besa**.—Voi a agregar solamente dos palabras, señor Presidente.

He puesto mucha atención en los datos numéricos de costo del ferrocarril que nos daba el señor Senador de Aconcagua en la sesión de ayer, tomados del informe de las oficinas fiscales.

Pero, yo he hecho otra cuenta, i me parece que el verdadero costo del ferrocarril de Pintados a Iquique es de trece millones de pesos, i no de nueve millones, sin contar lo que pueda venir después i lo que esta suma aumentará con el recargo del oro, que hoy día tiene un premio de ciento cincuenta por ciento. De manera que, tomando en cuenta el quince por ciento, que una oficina dice que cuestan los gastos de administración, i también el equipo, que no debe estimarse en menos de cuatro mil libras esterlinas por kilómetro, resulta una suma muy superior a la indicada.

Este debate, como bien lo ha dicho el señor Senador que deja la palabra, provino de la necesidad de dar trabajo a la jente desocupada, pidiendo al efecto el Gobierno se le autorizara para invertir un millón i medio de pesos en la construcción de un ramal del longitudinal, i sobre la marcha se planteó la cuestión de si este ferrocarril debe ir aquí o allá. Así, pues, de una cosa insignificante se ha tomado pretesto para resolver un problema de la más alta trascendencia i que compromete al Estado para más tarde en una suma enorme.

Yo no quiero que se resuelva en este momento si el ferrocarril debe ir a Patillos o a Iquique; pero voi a adelantar este dato: la diferencia de costo entre el ferrocarril de Pintados a Iquique i el de Pintados a Patillos, es de más de siete millones de pesos.

El ferrocarril de Pintados hasta Soronal cuesta un millón quinientos mil pesos, i el ramal de Soronal a Patillos, aprovechando los terraplenes i plataforma hecha antiguamente, no costará sino trescientos mil pesos.

Por consiguiente la diferencia es muy grande, i mayor todavía si se toma en cuenta el costo del equipo.

Este es un problema que no podemos resolver a la ligera. ¿Cómo es posible que no aprovechemos la experiencia que nos ha traído la guerra europea, comprometiéndonos en un gasto de trece millones de pesos, a pretesto de dar trabajo a los desocupados? I la tenacidad extraña que se gasta es algo que no se comprende.

¿Por qué no acepta el Gobierno que se construya aquella parte del ferrocarril en que todos están de acuerdo? Aprobado así el proyecto, sobre la marcha se propondría el otro, que sería un problema aparte: ¿el ferrocarril se hará por Soronal a Iquique o a Patillos? Así se conseguiría dar trabajo a los obreros desocupados i se realizaría la obra sin comprometer por ahora al Erario.

¿Se sabe cuánto costaría la obra en definitiva? Estoy seguro de que los propios autores del proyecto dirán que este cálculo no ha pasado jamás por su mente.

Me parece que toda persona debe estar dispuesta a convencerse con razones i que las discusiones no pueden llevarse a capricho.

Resumiendo lo que he dicho antes, tenemos que el ferrocarril de Pintados a Iquique, según decía el señor Senador por Aconcagua, tiene una longitud de ciento setenta i tres kilómetros i que en mucha parte el trazado del ferrocarril de Soronal a Iquique va por los estribos de la cordillera de la costa, haciendo curvas estrechas, i a una altura tal sobre la pampa que obligaría, aun en las estaciones intermedias, a subir la carga sobre los cerros.

Este asunto es muy grave i complicado. ¿Irámos nosotros a votarlo así no más cuando hai estos inconvenientes, estas dudas, por lo menos, i cuando ningún señor Senador está en situación de desvanecerlas?

Como he dicho, yo no hago cuestión sobre si el ferrocarril debe ir a Iquique o a Patillos. Lo que conviene es terminar este asunto de una vez. El no hacer nada nos dejaría en una situación algo molesta, porque se ha visto que el ferrocarril de Iquique se ha comenzado a construir aun sin ley que autorice su construcción.

Yo no dudo por un momento de que el señor Ministro sea sincero cuando nos dice que este dinero se va a invertir solo en la sección de Soronal a Pintados; pero Su Señoría puede

salir, puede venir otro Ministro i ordenar que los trabajos se comiencen por Iquique. Otra cosa seria si se estableciera en la lei que es solo aquella seccion de la línea la que va a hacerse.

En fin, señor Presidente, yo no quiero prolongar mas la discusion, i me limitaré a decir que con el trazado que se propone se va a alargar esta línea en cien kilómetros.

De Pintados a Iquique, hai ciento setenta i tres kilómetros. De Iquique a Soronal, cuarenta; de Soronal a Patillos, treinta i cinco, o sea, en total, setenta i cinco, que restados de ciento setenta i tres, dejan noventa i ocho kilómetros en que se alargará el ferrocarril, de malísimas condiciones i en donde el aumento del flete no será menor de penique i medio por tonelada.

El señor **Barros Jara** (Ministro del Interior).—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Habiendo dado la hora, quedará Su Señoría con la palabra.

Se suspende la sesion.

*Se suspendió la sesion.*

## SEGUNDA HORA

### Interpelacion

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Continúa la sesion.

El señor **Salinas** (Ministro de Relaciones Esteriores).—Me he impuesto, señor Presidente, de que el honorable Senador por Santiago formuló en la primera de la presente sesion diversas preguntas relativas a los procedimientos que ha observado el Gobierno en cumplimiento de sus deberes de neutralidad, i me he apresurado a venir inmediatamente al Senado a fin de satisfacer los deseos del honorable Senador.

Ante todo, agradezco a Su Señoría que haya formulado estas preguntas, porque ellas me proporcionan la oportunidad de explicar la conducta que ha observado el Gobierno en una situacion tan delicada como la que nos ha traído el choque de intereses de los países belijerantes, en nuestras costas. Creo que estas esplicaciones serán mui oportunas en los momentos actuales, en que el ánimo público se encuentra en una especie de tension con motivo de las correspondencias telegráficas que ha publicado el *Times* de Lóndres, comentadas por la prensa del país, i tambien a causa de las noticias sobre el combate naval ocurrido el 1.º del corriente a la altura de la Isla Santa María. Ellas me permitirán, ademas, contradecir las informaciones publicadas en diarios es-

tranjeros con referencia a los procedimientos del Gobierno de Chile.

Escusado, me parece manifestar que el Gobierno se ha hecho cargo de los deberes que le impone la situacion actual. La guerra ha colocado unas al frente de otras a las naciones europeas con las cuales cultivamos las mas estrechas relaciones de amistad i de intereses. En estas circunstancias nos corresponde ante todo lamentar el doloroso conflicto que tan graves perturbaciones produce en todo el mundo civilizado; i, en seguida, observar la mas absoluta neutralidad respecto de todos i cada uno de los países belijerantes.

Para cumplir con este último deber, el Gobierno dió instrucciones jenerales desde los comienzos de la guerra a todas las autoridades de la República, por intermedio de los Departamentos del Interior i de Guerra i Marina, en oficios de 7 i 8 de agosto, respectivamente.

En el primero de estos oficios se llama la atencion del Ministerio del Interior a las disposiciones de la Convencion de 18 de octubre de 1907, relativa a los derechos i deberes de las potencias neutrales en la guerra terrestre, Convencion que, firmada por nuestro Gobierno, aunque no ratificada todavía, constituye la unica norma autorizada a que debe ajustarse la conducta de las autoridades i habitantes de la República para observar su neutralidad; al mismo tiempo se solicita del Ministerio que imparta órdenes a los intendentes i gobernadores para que pongan en conocimiento de las autoridades i habitantes de sus respectivas jurisdicciones las reglas establecidas en aquel convenio, a fin de que arreglen a ellas sus actos.

En el segundo se hace análoga recomendacion al Ministerio de Marina respecto a los procedimientos de las autoridades marítimas, comunicacion que fué complementada por el oficio dirigido al mismo Departamento de fecha 14 de agosto, en el que se detalla con claridad el punto especial relativo al tratamiento de las naves surtas en aguas nacionales.

Con posterioridad se han impartido instrucciones i órdenes especiales en cada uno de los numerosos casos que se presentan, inspiradas en el propósito de evitar cualquier acto que pueda dar pretexto a reclamacion o queja de parte de alguno de los belijerantes.

Estas instrucciones se han cumplido con toda severidad. Buques de la Armada recorren diariamente las costas ejerciendo una atenta vijilancia, mui especialmente en la rejion próxima al Estrecho de Magallanes, paso obligado de las naves mercantes i, en consecuencia, lugar donde existen mas probabilidades de que se produzcan persecuciones o en-

cuentros bélicos en aguas territoriales. A este efecto se encuentran destacados allí dos destróyers de los recientemente construidos.

Me es satisfactorio manifestar al Senado que la aplicación de estas medidas ha logrado evitar en mas de una ocasión actos contrarios a la neutralidad, como el apresamiento de buques mercantes en aguas territoriales.

Dejo así contestada la primera de las preguntas formuladas por el señor Senador.

También desea saber Su Señoría si de parte de los Gobiernos beligerantes ha habido alguna reclamación fundada en actos violatorios de la neutralidad, i me es grato contestarle que no hai, ni ha habido, ninguna reclamación de esta índole. Las noticias propaladas en ciertos círculos respecto a una reclamación del Gobierno de Gran Bretaña, son absolutamente inexactas i antojadizas. Lo que hai sobre esta materia, son denuncias de ambas partes, uno que otro respecto a actos atribuidos a nuestras autoridades, i el mayor número relacionados con procedimientos de los mismos beligerantes. Todos estos denuncias han sido objeto de investigaciones o de órdenes impartidas a las autoridades correspondientes.

Será satisfactorio para el Senado saber que de los escasos denuncias hechos contra los procedimientos de las autoridades, no ha resultado ninguno fundado. La imputación mas grave ha sido la formulada por el cónsul de uno de los puertos del sur, en el sentido de que se trasmitian noticias de Chile a Argentina, por vía inalámbrica, sobre el movimiento de los buques beligerantes. Investigado el hecho, resultó comprobada su inexactitud en forma tan irrefutable, que el propio cónsul denunciante hubo de reconocerlo así i retirar el cargo, dando esplicaciones.

Por lo que se refiere a los beligerantes, los denuncias recíprocos de actos violatorios de la neutralidad, son mas numerosos i algunos efectivos. Por ejemplo, se denuncia que buques de una u otra nacionalidad salen de un puerto chileno declarando tal o cual destino, i en realidad van a otro; o bien salen de puertos chilenos sin obtener el zarpe en la forma regular. Estos hechos no pueden ser impedidos por el Gobierno, ni está en su mano comprobar la veracidad de una declaración respecto al puerto de destino, cuando las naves mercantes zarpen sin carga, como ocurre con frecuencia en las circunstancias actuales.

Se comprende también que en ocasiones el cambio de destino de una nave mercante sea

justificado por el temor de caer en manos de un buque de guerra enemigo.

Las convenciones i prácticas internacionales establecen para tales casos reglas i sanciones que el Gobierno aplica por igual a ambas partes, con la debida prudencia i discreción.

En otras ocasiones se denuncia la existencia de estaciones radiotelegráficas en tierra o el hecho de haber sido habilitados los aparatos inalámbricos de los buques, a pesar de haber sido sellados en los primeros días de la guerra.

Se ha ordenado, en estos casos, desmontar radicalmente las instalaciones conforme a lo establecido en la Convención de La Haya.

El Gobierno ha adoptado diversas medidas para evitar que los beligerantes hagan de los puertos o aguas territoriales base de operaciones navales contra sus adversarios, i, especialmente, que instalen allí estaciones radiotelegráficas o cualquier aparato destinado a servir de medio de comunicación.

Ha contemplado también el Gobierno la conveniencia de reglamentar los procedimientos sobre todas estas materias, en uso de la facultad que le reserva la Convención de La Haya, i procurará concertar acuerdos sobre el particular con otros países americanos.

Diré, finalmente, que la corrección de los procedimientos del Gobierno ha sido reconocida en varios oficios que la Cancillería ha recibido del Ministro de Gran Bretaña, en los que se espresa en términos elojiosos de las medidas adoptadas en resguardo de la neutralidad, así como en manifestaciones hechas verbalmente al Ministro que habla por el representante diplomático del Imperio alemán.

Agregaré dos palabras respecto al telegrama del corresponsal del *Times* en Santiago, que ha sido motivo de comentarios en la prensa.

Los términos del telegrama dirigido por el corresponsal, eran, en realidad, un poco oscuros, i permitían una interpretación errónea.

Un diario de Santiago, al traducir el mensaje de la Agencia Havas en que se reproducía aquel telegrama, le dió un alcance que importaba un cargo directo de parte del *Times* contra los procedimientos del Gobierno de Chile.

Llamado el corresponsal por el Ministro, esplicó las cosas en forma satisfactoria. En verdad, ese telegrama, tal como fué trasmitido i publicado en el *Times*, no contenía nada que importara un cargo contra el Gobierno, sino que denunciaba hechos irregulares i contrarios a las leyes internacionales, ejecutados por naves mercantes alemanas, sin conocimiento i órdenes del Gobierno; pero, repito,

en ese telegrama no se hacian cargos a las autoridades chilenas.

El corresponsal acojió lealmente la indicacion que le hizo el Ministro para que pusiera en claro las cosas, i así lo hizo, dirijiendo a su diario un mensaje telegráfico en el cual negaba haber atribuido a las autoridades chilenas violaciones de la neutralidad, declarando que el Gobierno hace todo esfuerzo por cumplir sus deberes, i que, no obstante las grandes dificultades por que tropieza, descubre eficazmente i suprime todas las instalaciones inalámbricas.

Me es mui satisfactorio informar al Senado que el señor Ministro de Gran Bretaña se acercó a mi despacho para manifestar que se habia dirijido a su Gobierno, espresándole los hechos concretos que alejaban toda idea de que el Gobierno de Chile no hubiera estrechado sus medidas de vijilancia en resguardo de su neutralidad.

Finalmente, el que habla informó con la debida oportunidad al Ministro en Lóndres de todo lo ocurrido, a fin de que pudiera desvanecer toda mala impresion del Gobierno ante el cual está acreditado.

El honorable Senador deseaba saber, por último, si el combate naval de 1.º del corriente ha tenido lugar dentro o fuera de aguas territoriales. A este propósito puedo decir a Su Señoría que los datos obtenidos hasta el momento actual manifiestan que dicho combate se verificó a una distancia mui considerable de la línea de aguas territoriales, como lo comprueba el hecho de que en la costa vecina al punto en que se dice realizado, no se ha sentido cañoneo ni en esas playas se ha encontrado restos o indicios de una accion bélica.

El Gobierno, cumpliendo los deberes humanitarios que le obligan para con los beligerantes de uno i otro bando, ha enviado un buque al lugar del suceso, a fin de que ofrezca los socorros del caso.

En este momento, el señor Ministro del Interior acaba de recibir un telegrama del Gobernador de Constitucion, en el cual se le transmite el rumor de haber encallado en Punta Carranza un buque de guerra, i como pudiera ser que esta nave fuera una de las combatientes, el señor Ministro se propone ordenar lo conveniente para que se acuda tambien en su socorro.

Contestadas las preguntas del señor Senador por Santiago, voi a aprovechar la oportunidad para dar respuesta a las observaciones del honorable Senador por Maule, relativas a la necesidad de proveer al mantenimiento de

nuestro comercio marítimo. Sobre el particular puedo manifestar a Su Señoría que nuestro Gobierno se ha preocupado, desde el momento en que estalló la guerra, de este importante problema, i al efecto ha instruido a las legaciones en Madrid, Paris, Stockolmo i Roma, para que prosigan activamente las gestiones que se les habian encomendado con anterioridad, en el sentido de estimular a las compañías de navegacion para que extiendan sus líneas a los puertos chilenos. Nuestro Encargado de Negocios en Stockolmo ha llevado a feliz término su mision, obteniendo que una línea sueca i otra danesa inicien sus viajes a Chile. Dos vapores, uno sueco i otro danes, partieron en el mes último con destino a nuestras costas; el primero de los cuales ha pasado ya por Rio Janeiro, en donde ha tomado carga para Chile. Vapores holandeses se disponen a hacer viajes análogos, i he recibido noticias de que capitalistas españoles se preocupan de estudiar las bases de una línea a nuestros puertos.

Para completar las informaciones que tengo sobre esta materia, puedo agregar que acabo de recibir un telegrama de nuestro Ministro en el Brasil, en el que me informa que un representante de capitalistas brasileros parte en breve en viaje a Chile para organizar un intercambio de productos entre ambos paises, por medio de alguna combinacion marítima.

Estas son las informaciones que puedo dar en respuesta a las preguntas de los honorables Senadores por Santiago i por el Maule, en la confianza de que Sus Señorías las encontrarán satisfactorias.

El señor **Walker Martinez**.—No necesito decir que al formular mi interpelacion no me ha movido ningun propósito de hostilidad. Mi único propósito ha sido que el Gobierno diera un informe que viniera a hacer luz en esta oscuridad, que ha fomentado conceptos erróneos i lijerezas en algunos periódicos.

Por otra parte, no puedo ménos de felicitar me del dato que ha dado el señor Ministro de que los representantes de las naciones en guerra están satisfechos de la conducta observada por nuestro Gobierno. Eso me basta para el objeto que perseguia; eso quiere decir que el Gobierno ha cumplido con los deberes de neutralidad i me congratulo de que esto lo conozca el pais i todas las naciones.

El señor Ministro ha dicho algo, de lo cual me felicito especialmente. Ha dicho Su Señoría que procura llegar a un acuerdo con otras naciones para ver si se pueden reglamentar algunos de los acuerdos de la Convencion de La Haya.

Es indudable que aquella Convencion, al dar ciertas facilidades para que los buques de guerra de una nacion que esté en lucha puedan entrar a puertos neutrales, tuvo el propósito de consagrar una medida que existia desde siglos atras. Cuando un buque de guerra, con motivo de operaciones desgraciadas de guerra, carece de combustible para seguir su camino o de alimentos para su tripulacion, tiene que apelar a los sentimientos de humanidad para que tripulacion no muera de hambre ni quede abandonado el buque; entónces se le puede dar el carbon i los alimentos que necesita para llegar al puerto mas cercano de su pais.

Pero en la confeccion de este Derecho Internacional europeo solo se ha tomado en cuenta la situacion de las grandes potencias, las del mundo central, diremos; no se ha contemplado el caso de los paises alejados. Ahora ocurre el caso de que algunos buques que se encuentran a gran distancia de los puertos de sus respectivos paises, fundados en esos acuerdos de la Convencion de La Haya, entran a nuestros puertos i piden grandes cantidades de carbon i víveres, como si fueran a emprender viaje directamente hasta Europa i, en realidad, solo se proveen para seguir las operaciones militares en que están envueltos. De manera que ése no es el caso contemplado en la Convencion, de un buque que está al garrate en alta mar. No es ése el propósito que tienen los buques que vienen a proveerse en nuestras costas. Las naves de ambas escuadras en guerra han declarado que llevan a cabo operaciones militares en estos mares; el almirante jefe de la Escuadra que llegó a Valparaiso declaró personalmente a nuestras autoridades que el dia anterior habia tenido un combate con una Escuadra enemiga; por consiguiente, tácitamente declaró que realiza operaciones militares.

Estamos cansados de ver los esfuerzos que hacen las grandes potencias del Universo para tener carboneras en todo el mundo. Si los acuerdos de la Convencion de La Haya pudieran interpretarse en el sentido de que en todos los puertos neutrales se pudiera dar a una nave de guerra todo el carbon que necesitara para llegar hasta un puerto de su pais, aun cuando éste se encuentre a diez mil millas de distancia, indudablemente ninguna nacion se esforzaria por tener estaciones carboneras. Pero los acuerdos de la Convencion no tienen ese sentido, sino el de que en los puertos neutrales no se podrá dar carbon ni víveres a una nave de guerra que ejecute operaciones militares.

No pido a nuestro Ministro de Relaciones que nos dé su opinion sobre el particular, pero tomo nota de que Su Señoría está procurando llegar a un acuerdo con otras naciones sud-americanas que están en el mismo caso que nosotros.

Así es que, felicitándome de que el Gobierno se mantenga dentro de la posicion que le corresponde, cumpliendo los deberes que a una República seria le impone la neutralidad, dejo la palabra.

El señor **Búlnes**.—Me felicito que el honorable Senador de Santiago haya solicitado del señor Ministro de Relaciones Exteriores las declaraciones que ha dado a la Cámara i, principalmente, mas me felicito del término de esta interpelacion, porque las palabras pronunciadas por el señor Ministro dejarán a la Cámara el convencimiento de que el Gobierno, interpretando los sentimientos del pais, se ha sabido mantener dentro de los deberes mas estrictos de la neutralidad.

La Cámara se sentirá satisfecha de las declaraciones del honorable Ministro de Relaciones Exteriores. No habria llegado fácilmente a esa satisfaccion si hubiera quedado la mas lijera duda sobre el punto material del debate.

El pais quiere que los deberes de la neutralidad se mantengan dentro de la mayor estrictez, pues mira con simpatía i respeto a las naciones belijerantes. El pais no toma parte en la gran lucha que se promueve cerca de nuestras costas entre las dos banderas que se disputan el predominio del Pacífico, sino para desear que sufran lo ménos posible de las calamidades de la guerra. Los belijerantes son para él igualmente respetados i queridos. Sabe que a todos ellos debe la prosperidad de su comercio: a Inglaterra las tradiciones de su Marina, a Alemania la organizacion de su Ejército, a Francia su intelectualidad, el amor de la justicia i del derecho.

De manera que yo estoi seguro de interpretar fielmente los sentimientos del pais, colocando la cuestion dentro del terreno estricto de la neutralidad bondadosa i respetuosa, i seguro estoi, tambien, que el Gobierno interpretará los sentimientos del Congreso, aplicando todo el rigor de la lei al mas lijero desman que se cometa contrario a este orden de ideas; i espero que será inflexible en castigar, si llegara el caso, a cualquier funcionario, o a cualquier individuo chileno o extranjero sometido a la jurisdiccion de nuestras leyes, que pretendiera perturbar en lo menor la situacion de estos momentos.

El señor **Salinas** (Ministro de Relaciones Exteriores).— En ese sentido se han impartido ya las instrucciones necesarias, señor Senador.

El señor **Búlnes**.—Me felicito que la actitud de nuestro Gobierno haya llegado a tener la aprobacion entusiasta i sincera de aquellos que son los jueces en esta materia, como son los propios interesados, los representantes diplomáticos de las naciones belijerantes.

Repito, señor Presidente, que celebro que se haya promovido este debate, porque él disipará las nubes que intencionadamente se empezaban a formar alrededor de la seriedad de la República. Espero que tambien contrarrestará la accion incidiosa de algunos órganos de la prensa sud-americana, que ha querido manifestar que nuestro pais tenia preferencias indebidas i ayudaba ocultamente a uno de los belijerantes.

Así, pues, asociándome a las palabras pronunciadas por el honorable Senador de Santiago, declaro, por mi parte, que me siento satisfecho i tengo confianza en que el Gobierno perseverará en esta política, correspondiendo a los anhelos i a los sentimientos del pais.

El señor **Besa**.—Me felicito, señor Presidente, de la pequeña participacion que me ha cabido en este incidente con la insinuacion que hice en sesion de ayer sobre la situacion en que se encontraba, despues de los últimos acontecimientos bélicos desarrollados en el Pacífico, nuestro comercio marítimo, pues ha venido a dejar claramente establecido ante el pais i las naciones belijerantes, con el prestigio de las declaraciones de nuestro Gobierno ante esta Cámara, que el Gobierno de Chile no se ha apartado un punto, en ningun momento, de la mas estricta i severa neutralidad en la actual contienda, i que esto así lo reconocen los propios representantes de las naciones en lucha. Uno, pues, mis aplausos a los que ya se han tributado al Gobierno por su actitud ante la contienda europea i me felicito de que la situacion del Gobierno haya quedado claramente establecida.

Aprovecho esta ocasion para volver a recomendar al señor Ministro la idea que insinué en la sesion anterior en el sentido de habilitar a nuestros trasportes a fin de facilitar el intercambio con las naciones extranjeras. Puede decirse que actualmente estamos emboteilados, ya que nuestro comercio ha llegado a ser casi completamente nulo.

Por eso, agradecería al señor Ministro que cuanto ántes se sirviera dar solucion a este problema.

El señor **Montenegro**.—A mi vez, me felicito de las observaciones que ha formulado el honorable señor Walker, que han permitido al señor Ministro de Relaciones Exteriores hacer las importantes declaraciones que ha oido el Senado. En realidad, la opinion pública se sentia un tanto alarmada por el temor de que pudiera haberse quebrantado nuestra neutralidad, i hasta se ha llegado a sospechar de que algunas autoridades no hubieran puesto de su parte todo el celo i toda la diligencia necesaria para resguardarla debidamente.

El señor Ministro ha hecho plena luz en esta materia, i el Congreso ha podido convencerse de que aquellas dudas no tenian fundamento, i de que el Gobierno ha tomado todas las medidas encaminadas a resguardar la neutralidad. Estas declaraciones llevan la tranquilidad a la opinion i al pais, i al Senado la seguridad de que los intereses del pais están en buenas manos.

El señor **Salinas** (Ministro de Relaciones Exteriores).—Agradezco a los señores Senadores las opiniones que han manifestado sobre los actos del Gobierno. La confianza que le han demostrado será un estímulo mas para seguir cumpliendo sus deberes en la delicada i laboriosa situacion actual.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Terminada la interpelacion.

### Ferrocarril de Pintados a Iquique

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Continúa la discusion del proyecto relativo al ferrocarril de Pintados a Iquique.

El señor **Barros Jara** (Ministro del Interior).—Debo decir dos palabras acerca de la urjencia que hai en despachar cuanto ántes este proyecto.

Como se sabe, pendia de la consideracion del Honorable Senado el proyecto para construir un ferrocarril de Pintados a Iquique. Pues bien, en vista de la necesidad de dar trabajo a los obreros desocupados de Iquique i de Antofagasta, i que hoi dia se están alimentando con dinero suministrado por el Gobierno mismo, se vió que habia conveniencia en pedir el despacho del proyecto.

En esto no habia sino un propósito económico; dar como salario a los operarios que se emplearian en esta obra el dinero que hoi se les está dando para alimento.

Este proyecto no lo ha presentado, pues, el Gobierno; él estaba pendiente hace tiempo de

la resolución del Congreso. Lo único que ha hecho el Gobierno ahora es pedir su pronto despacho, i, todavía, haciéndose violencia en vista de que su realización importa un gasto. Pero no ha podido hacer otra cosa en vista de que había que dar trabajo a la jente desocupada; obrando impelido por la necesidad.

¿Por qué se ha indicado a Iquique como punto de término para esta línea? Porque es necesario saber a dónde se va, i porque el Gobierno cree que no deben habilitarse caletas de siertas ni perjudicarse los intereses de aquel puerto.

En este punto ha habido desacuerdo en el Honorable Senado, pero no en la necesidad de dar salida al mar al ferrocarril longitudinal. En esta obra se han invertido mas de doscientos millones de pesos, i actualmente no produce nada. Por datos que tiene el Gobierno, i por razones fáciles de comprender, es seguro que una vez que esa línea salga a Iquique o a Antofagasta, la cosa cambiará completamente i este gran ferrocarril se hará reproductivo.

Por otra parte, no hai que olvidar que se trata tambien con el longitudinal de dar unidad a la administracion i facilidades para fines estratégicos, i esto nos lleva a pedir que los ramales que de ese ferrocarril se desprendan vayan a centros poblados.

Sobre la discusión que se ha promovido relativa al trazado de esta nueva línea, a los puntos por donde debe pasar, el Gobierno no puede decir aun su última palabra, sino despues de consultar a los técnicos. Lo que se pide por el momento es que vaya de Pintados a Iquique, i que los trabajos se emprendan cuanto ántes, porque, como he dicho, se trata de una necesidad imprescindible, la de dar ocupacion a los obreros del norte. Esos operarios que están acostumbrados a ganar ocho i diez pesos diarios, están ya preocupándose de si la cordillera estará abierta para emigrar a la Argentina. Si esto llegara a suceder, tendríamos que pasar muchos años ántes que pudiéramos elaborar la cantidad de salitre a que se ha llegado en los últimos años.

Porque nos encontraríamos sin trabajadores competentes, sin verdaderos técnicos, i si despues quisiéramos reemplazarlos, habria que llevar jente del sur, sin práctica alguna.

Quiero, pues, dejar establecido que el Gobierno desea que se diga en la lei que el ferrocarril irá hasta Iquique, porque así se sabrá hasta dónde irá en definitiva, aun cuando se construya una parte de la línea.

La urgencia del proyecto que se discute no tiene mas razon que la absoluta necesidad de

dar trabajo a los desocupados de las salitreras en las condiciones mas económicas posibles.

El señor **Lazcang**.—Aplaudo lo que acaba de oír la Cámara al señor Ministro del Interior, porque ello viene a dejar bien en claro la situación de este negocio.

El Congreso se pronunció en 1906 sobre el ferrocarril longitudinal, i ahora solo se trata de llevar a cabo una pequeñísima parte mas de esa obra.

El trazado de esta obra ya está fijado en la lei de 1906. En ella, ese ferrocarril se dividió en tres secciones; el Gobierno ya contrató la construcción de las dos primeras (de Cabildo a Lagunas); quedó por contratarse la construcción de la seccion de Lagunas a Arica. En aquella época todo mundo pensó que la salida a la costa de este ferrocarril longitudinal seria por Iquique.

Hoi se trata de dar trabajo a los obreros desocupados de las salitreras, haciendo un pequeño cambio en el trazado de la seccion de Lagunas, a Arica, saliendo por Iquique.

Con este motivo han surgido diversas ideas en el debate que, a mi juicio, se desvian del propósito que tuvo el Congreso en 1906, i en el cual creo que debe mantenerse.

Debo recordar, además, que en la discusión habida en 1904 i 1905 sobre esta materia, se comprobó que si se abrian otras caletas para el embarque de salitre seguramente el Fisco seria defraudado en sus intereses, porque se burlaria el pago de los derechos de esportación.

Hoi surge de nuevo la misma discusión, i se pide que este ferrocarril salga por Patillos, para dar facilidades a los salitreros de Soronal; no se toma en cuenta los intereses fiscales. Por mi parte, por lo ménos con mi voto, me opondré a esta idea. Creo que los intereses fiscales deben estar por encima de todos los intereses particulares; i no dudo que todos mis honorables colegas estarán de acuerdo conmigo.

No se trata de habilitar caletas, por mas beneficiosas que sean para algunas oficinas salitreras de aquella rejion, porque ello produciria un daño enorme a los intereses fiscales; se trata tan solo de dar salida a la costa al ferrocarril longitudinal por el puerto de Iquique. El Supremo Gobierno determinará si el punto de término del ferrocarril debe ser Soronal o Pozo Almonte, porque nosotros no tenemos conocimientos técnicos para poder decir, en un caso tan delicado como éste, si el ferrocarril deberá seguir éste o aquel rumbo i tener éste o aquel punto determinado.

Nosotros debemos limitarnos a autorizar el

gasto i dejar los demas puntos a la resolucion del Gobierno, que es el que tiene la responsabilidad en la materia.

Por estas consideraciones creo que debemos insistir en el propósito que tuvieron el Gobierno i el Congreso en aprobar la construccion del lonjitudinal.

El señor **Besa**.—No habia pensado ocupar de nuevo la atencion del Senado sobre este asunto, que ha sido ya mui debatido; pero las espresiones i conceptos que acabo de oír al honorable Senador por Curicó me obligan nuevamente a tomar parte en el debate.

Por lo que veo, señor Presidente, ya no se trata solo de dar trabajo a los obreros desocupados de la provincia de Tarapacá, sino de continuar el ferrocarril lonjitudinal.

El señor **Lazcano**.—Se trata de las dos cosas a la vez, señor Senador.

El señor **Besa**.—No se trata, pues, de dar trabajo a los obreros que no lo tienen solamente, porque ese propósito se conseguiria construyendo el ferrocarril desde el punto de término del lonjitudinal hasta Soronal, i puesto que no se ocuparia un solo hombre mas llevándolo a Iquique. Todos estamos de acuerdo acerca de la conveniencia de construir el ferrocarril hasta Soronal, como lo ha propuesto el Gobierno; pues, entónces, autoricemos la construccion del ferrocarril hasta ese punto, sin determinar por ahora el término de él, ya que, repito, no se ocuparia un solo hombre mas llevándolo a Iquique. Todo lo demas que diga el honorable Senador por Curicó serán solo hermosas frases, que no conseguirán sacar la cuestion de su verdadero terreno.

La verdad es que nos estamos paralojizando al decir que si se lleva a Iquique el ferrocarril, podrá darse trabajo a dos o tres mil obreros.

El señor Ministro nos ha dicho, con mucha habilidad, que se trata del lonjitudinal. Pues, entónces, presente el Gobierno un proyecto para seguir la construccion de este ferrocarril, pero, en tal caso, no la seguiríamos por Soronal, ni por la costa, ni venciendo todas las dificultades que hai de Soronal a Iquique.

De manera que la cuestion que se presenta

ahora no se parece en nada a la que discutíamos cuando comenzó este debate; esto se ha alejado en absoluto del propósito que tuvo el Gobierno al pedir estos fondos para ocupar a los obreros sin trabajo.

El señor **Mackenna**.—Rogaria al Senado acordara prorrogar la sesion por media hora para terminar la discusion de este proyecto.

El señor **Walker Martínez**.—Yo me opongo, señor Presidente, porque hai Comision Mista.

El señor **Búnes**.—Creo que debemos concluir alguna vez con esto.

El señor **Walker Martínez**.—Yo quiero dejar constancia de algo que voi a pedir al señor Ministro de Industria i Obras Públicas.

Se ha planteado aquí por el señor Senador por Curicó la cuestion de los intereses particulares, i yo quiero que el señor Ministro me diga a quién pertenecen todas estas salitreras que hai entre Pintados i Soronal; si al Estado o a particulares.

El señor **Lazcano**.—No me he referido a los intereses particulares sino a la necesidad de atender a los intereses jenerales de la Nacion.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Hai oposicion para prorrogar la hora.

El señor **Besa**.—Quiero aprovechar estos dos minutos que quedan para preguntar al señor Ministro si el lonjitudinal está o nó construido hasta Pintados, porque hace pocos momentos oí decir al señor Senador por Nuble que no estaba construido sino hasta Lagunas.

El señor **Garces** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Está hasta Pintados, señor Senador.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Como ha llegado la hora, se levanta la sesion.

*Se levantó la sesion.*

*Por la primera hora,*  
GABRIEL D. ELZO.

*Por la segunda hora,*  
ANTONIO ORREGO BARROS.