

# Sesion 25.<sup>a</sup> extraordinaria en 4 de Diciembre de 1906

PRESIDENCIA DEL SEÑOR SANFUENTES

## SUMARIO

Acta de la sesion anterior.—Cuenta.—El señor Valdes Valdes manifiesta la conveniencia de revisar la lei de diciembre de 1897, que fija los derechos de importacion de los artículos extranjeros, especialmente en lo que se refiere a los materiales de construccion.—Con este motivo se suscita un debate en que toman parte los señores Subercaseaux, Santa Cruz (Ministro del Interior), Lazcano, Urrejola, Silva Ureta i Balmaceda.—Este último señor Senador pregunta al señor Ministro de Guerra cuál es la resolucion definitiva del Gobierno sobre las reparaciones del acorazado «Prat», haciendo algunas observaciones acerca del asunto.—Contestacion del señor Fábres (Ministro de Guerra).—A indicacion de este mismo señor Ministro se acuerda tratar en la presente sesion un proyecto que concede suplemento a diversos ítem del presupuesto de Guerra.—Se suspende la sesion.—A segunda hora se toma en consideracion el referido proyecto de suplemento, i es aprobado, despues de algunas observaciones hechas por los señores Puga Borne, Valdes Valdes Lazcano, Balmaceda i Rozas, a las cuales contesta el señor Fábres (Ministro de Guerra).—Se pone en discusion particular i es aprobado con algunas modificaciones el proyecto de lei que concede a don Domingo Otaegui permiso para construir un ferrocarril eléctrico entre Valparaiso i la Placilla.—Se levanta la sesion.

## Asistencia

*Asistieron los señores:*

Balmaceda, J. Elias	Figueroa, Javier A.
Cifuentes, Abdon	Infante, Pastor
Charme, Eduardo	Lazcano, Fernando
Devoto A., Luis	Puga Borne, Federico
Espinosa Pica, M.	Rozas, Ramon Ricardo
Fernández Concha, D.	Sánchez M., Darío

Silva Ureta, Ignacio i los señores Ministros Subercaseaux, Ramon del Interior, de Hacienda i de Guerra i Urrejola, Gonzalo Valdes Valdes, Ismael Marina. Vial, Leonidas

## Acta

*Se leyó i fué aprobada la siguiente:*

«SESION 24.<sup>a</sup> EXTRAORDINARIA DEL 3 DE DICIEMBRE DE 1906

Asistieron los señores Sanfuentes, Balmaceda, Besa, Cifuentes, Charme, Devoto, Espinosa Pica, Fernández Concha, Figueroa, Matte, Puga Borne, Rozas, Sánchez Maseulli, Silva Ureta, Sotomayor (Ministro de Hacienda), Subercaseaux, Urrejola, Valdes Valdes, Varela, Vial i Villegas, i los señores Ministros del Interior, de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion, de Justicia e Instruccion Pública, de Guerra i Marina, i de Industria i Obras Públicas.

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

## Mensajes

Seis de S. E. el Presidente de la República: en los tres primeros comunica, respectivamente, que ha resuelto incluir entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso Nacional en el actual periodo de sesiones extraordinarias, los proyectos sobre reforma de la lei de municipalidades; la solicitud de la Municipa-

lidad de Valparaiso sobre prórroga del contrato de alumbrado eléctrico; i los proyectos de lei que a continuacion se indican; el que reorganiza las oficinas de Contabilidad i del Tesoro; el de reforma de la lei de alcoholes; el que crea una aduana en Santiago; i el que reorganiza el Consejo de Defensa Fiscal.

Se ordenó archivarlos.

En el cuarto comunica que, con fecha 30 del mes próximo pasado, ha aceptado la renuncia presentada por don Ramon Escobar del cargo de Ministro de Estado en los Departamentos de Justicia e Instruccion Pública; i ha nombrado en su lugar a don Oscar Viel.

Se ordenó acusar recibo.

I con los dos últimos inicia los proyectos de lei que a continuacion se espresan: uno que concede al ítem 1563 de la partida 33 del presupuesto de Hacienda, para gastos judiciales i de secretaria del Consejo de Defensa Fiscal, un suplemento de veintisiete mil novecientos cuarenta i cuatro pesos treinta i ocho centavos; i otro que declara de utilidad pública los terrenos particulares i municipales que se requieran para la construccion del ferrocarril de Rayado a Papudo, sus estaciones i anexos, en conformidad a los planos que apruebe el Presidente de la República.

Se reservaron para segunda lectura.

### Oficios

Diez de la Honorable Cámara de Diputados: con los tres primeros devuelve aprobados, en los mismos términos en que lo hizo el Senado, los proyectos de lei que a continuacion se indican: el que concede un suplemento de ciento cincuenta mil pesos al ítem 1004, partida 54 del presupuesto del Interior, para gratificaciones al personal de policías; el que establece que el fiscal de la Corte Suprema será tambien fiscal del Consejo Estado; i el que prorroga por treinta años mas el plazo de diez años otorgado por decreto número 535, de 11 de febrero de 1905, a los señores don Manuel i don Horacio Valdes Ortúzar, o a quien sus derechos

represente, para esplotar un ferrocarril eléctrico de pasajeros i carga entre las ciudades de Santiago i San Bernardo.

Se ordenó comunicarlos a S. E. el Presidente de la República.

Con los dos siguientes remite aprobados los proyectos de lei que en seguida se espresan: el que autoriza al Presidente de la República para que invierta, en el curso del presente año, la suma de ocho mil cuatrocientos pesos en pagar el sueldo del ingeniero-consultor de obras hidráulicas de la Direccion Jeneral de la Armada don Emilio De Vidts, i la de seiscientos pesos en pagar el sueldo del portero de la Oficina de Defensa de las Costas i Obras Hidráulicas; i el que concede un suplemento de setenta i cinco mil pesos al ítem 3164 del presupuesto de Instruccion Pública, que consulta fondos para terminar la construccion del edificio destinado al Instituto Comercial de Santiago.

Se reservaron para segunda lectura.

Con otros tres remite aprobados los proyectos de acuerdo que a continuacion se indican: el que concede a la sociedad denominada «Club Coquimbo» el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para que pueda conservar, hasta por treinta años, la posesion del bien raiz que tiene adquirido en la calle Carrera número 119 de la ciudad de la Serena; el que concede a la sociedad denominada «Union de Artesanos de Curicó» el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para que pueda conservar, hasta por treinta años, la posesion de un bien raiz que tiene adquirido en la calle Rodríguez de la ciudad de Curicó; i el que concede a la sociedad denominada «Instituto Aleman de Osorno» el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para que pueda conservar, hasta por treinta años, la posesion de un bien raiz que tiene adquirido en la subdelegacion primera del departamento de Osorno.

En el siguiente comunica que ha tenido a bien aceptar las modificaciones introducidas por el Senado en el proyecto de lei, aprobado por la Honorable Cámara

ra de Diputados, sobre trasformacion i saneamiento de la ciudad de Valparaiso, a escepcion de la que consiste en agregar en el artículo 2.º, dos nuevos incisos a continuacion del segundo, modificacion que ha sido desechada.

Quedó en tabla.

I en el último participa que ha tenido a bien aceptar las modificaciones introducidas por el Senado en el proyecto de lei, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, que concede a don Enrique Tagle Rodríguez el permiso necesario para construir i explotar un ferrocarril de traccion a vapor, de simple vía, i de sesenta centímetros de trocha, entre las ciudades de Chillan i Coihueco, con ramales a Pinto, Bustamante i la isla de Cato.

Se ordenó archivarlo.

Dos del honorable Senador por Llanquihue, don Ramon Ricardo Rozas: con el primero remite una comunicacion que le han dirijido los empleados públicos del departamento de Petorca, damnificados por el terremoto del 16 de agosto último, relativa a obtener se les conceda algun auxilio de los fondos votados últimamente por el Congreso, i pide Su Señoría se envíe al señor Ministro del Interior; i con el segundo remite una solicitud de los vecinos de Caracol, distrito primero de la subdelegacion 10.ª del departamento de Carelmapu, relativa a obtener se establezca una escuela en ese lugar, i pide Su Señoría se envíe al señor Ministro de Instruccion Pública.

Se acordó dirijir los oficios respectivos a nombre del honorable Senador por Llanquihue.

#### Solicitudes

Una de don Francisco Hafeman, profesor de la banda de músicos del rejimiento Chillan, en la que pide se le conceda una pension que le permita atender a su subsistencia i a la de su numerosa familia.

Pasó a la Comision de Guerra.

Antes de entrar a la órden del dia, se leyó la siguiente tabla de los negocios de que puede ocuparse el Senado, i se dió por aprobada:

«1.º Proyecto de lei que permite la residencia de los cuerpos del ejército permanente en el lugar de las sesiones del Congreso i diez leguas a su circunferencia.

2.º Modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados en el proyecto sobre construccion del ferrocarril de Osorno a Puerto Montt.

3.º Proyecto de lei que concede a don Domingo Otáregui permiso para construir i explotar una línea férrea eléctrica, que partiendo de los Almacenes Fiscales del puerto de Valparaiso, pase por la Laguna i termine en La Placilla o Peñuelas.

4.º Proyecto que concede a don Osvaldo Cámos Murúa permiso para construir i explotar una línea férrea que una las riberas del puerto de Quintero con el puerto de Valparaiso.

5.º Proyecto que concede a don Eduardo Moore Bravo permiso para construir i explotar un ferrocarril que, partiendo de la hacienda de Quivolgo, a la orilla norte del rio Maule, frente al puerto de Constitucion, termine en la orilla del Mataquito, en el departamento de Cusrepto.

6.º Proyecto que crea una nueva subdelegacion en el departamento de Llanquihue, con el nombre de Cochamó número 5.

7.º Proyectos de suplementos al presupuesto vijente.

8.º Proyecto que declara de utilidad pública los terrenos particulares i municipales que se requieran para la construccion del ferrocarril del Rayado a Papudo.

9.º Proyecto que autoriza al Presidente de la República para que invierta, en el curso del presente año, la suma de ocho mil cuatrocientos pesos en pagar el sueldo del ingeniero consultor de obras

hidráulicas de la Dirección Jeneral de la Armada, don Emilio De-Vidts.»

A indicación del señor Presidente, aceptada con el asentimiento tácito de la Sala, se acordó considerar en la sesión actual, después de los incidentes, el oficio de la Honorable Cámara de Diputados en que comunica que ha tenido a bien aceptar las modificaciones introducidas por el Senado en el proyecto de ley sobre transformación i saneamiento de la ciudad de Valparaíso, a escepción de la que consiste en agregar en el artículo 2.º, dos nuevos incisos a continuación del 2.º, modificación que ha sido desechada; i los proyectos de acuerdo, remitidos por la Honorable Cámara de Diputados, de que se ha dado cuenta en la presente sesión, que conceden a varias sociedades el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para conservar la posesión de bienes raíces.

El señor Fernández Concha usó de la palabra para hacer algunas observaciones acerca de la construcción de ferrocarriles, i para manifestar el sistema que, en su concepto, debería seguirse en esas construcciones.

El señor Puga Borne dijo que por las publicaciones de la prensa, i por noticia que había recibido, tenía conocimiento de lo que ocurría en Arica acerca de las espropiaciones de terrenos para la construcción del ferrocarril de Arica al Alto de La Paz, lo que, en su concepto, era muy grave. Hizo el señor Senador algunas observaciones sobre el particular, i espuso que el Gobierno debía preocuparse de este asunto para evitar males que podrían sobrevenir no sólo en el caso actual, sino también en lo futuro, si se seguía observando el mismo sistema para hacer las espropiaciones.

Agregó Su Señoría que, a su juicio, esas espropiaciones no debían efectuarse en conformidad a lo dispuesto por el Código de Procedimiento Civil, sino de otra manera, que el Gobierno estaba en el deber de proponer.

El señor Ministro del Interior dió algunas esplicaciones al respecto, i dijo que en esas espropiaciones se habían observado las prescripciones del Código de Procedimiento Civil, pues eran las disposiciones vijentes sobre la materia, i mientras éstas no se modificaran por otra ley, habría que observarlas; i que Su Señoría estudiaría este punto para ver si la aplicación de las disposiciones del Código de Procedimiento Civil, aconsejaban solicitar su modificación.

Después de algunas otras observaciones del señor Puga Borne, el señor Espinosa Pica dijo que había recibido comunicaciones de vecinos de la frontera en las que se manifestaban alarmados con la noticia de que el Gobierno pensaba fusionar los cuerpos de jendarmes, haciendo depender del Ministerio del Interior el Cuerpo de Jendarmes de las colonias, lo que era muy perjudicial para aquellas provincias, pues este último cuerpo estaba destinado a un servicio especial, que desempeñaba satisfactoriamente.

El señor Ministro del Interior contestó que efectivamente se había estudiado la conveniencia de unir los cuerpos de jendarmes, que se hallan bajo diversas direcciones, pero que el asunto no había pasado de estudio, porque el Senado al discutir el presupuesto de Colonización, había dejado al Cuerpo de Jendarmes de las colonias dependiendo del Ministerio de Colonización, manifestando así su opinión adversa a esa fusión.

El señor Silva Ureta pidió al señor Ministro de Industria i Obras Públicas se sirviera atender a las siguientes necesidades que se hacen sentir en el ramo de ferrocarriles: que en la estación de la Calera se devuelva a la empresa la bodega en que se guarda la carga que se trasborda al ramal de Cabildo, i que en la actualidad sirve de capilla para los servicios religiosos; que se dote a esa estación de un pescante para el servicio de la carga; que se establezca un tren de carga de Calera a Valparaíso; i que se coloque un tercer riel en la línea entre Calera i Valparaíso i no entre Calera i Ligua.

El señor Ministro de Industria i Obras

Públicas dió algunas esplicaciones al respecto, i dijo que atenderia los deseos del honorable Senador por Aconcagua.

En este incidente usaron despues de la palabra los señores Silva Ureta, Ministro de Industria i Obras Públicas i Fernández Concha.

El señor Cifuentes pidió al señor Ministro de Hacienda se sirviera ajitar, en la Honorable Cámara de Diputados, el despacho del proyecto de lei sobre liberacion de derechos para los materiales de construccion.

El señor Ministro de Hacienda contestó que estudiaria el asunto a que se habia referido el honorable Senador por Santiago, pues no era tan sencillo, i que, segun la opinion que se forme el Gobierno, se adoptarán las medidas que se estimen convenientes.

El señor Cifuentes dijo que lo que Su Señoría deseaba era que se hiciera posible la reedificacion de las ciudades destruidas por el terremoto, lo que en la actualidad era imposible, dados los precios de los materiales de construccion.

En este incidente usaron de la palabra los señores Balmaceda, Ministro de Hacienda, Subercaseaux, Ministro del Interior i Silva Ureta.

El señor Ministro de Hacienda pidió que en la sesion actual, a continuacion del proyecto relativo a la trasformacion i saneamiento de la ciudad de Valparaiso, se ocupara la Sala del proyecto de lei que concede suplementos a varios ítem de las partidas 28, 35, 38 i 41 del presupuesto del Ministerio de su cargo.

Terminados los incidentes, se dió por aprobada la indicacion formulada por el señor Ministro de Hacienda.

Se suspendió la sesion.

A segunda hora se puso en discusion el oficio de la Honorable Cámara de Diputados, en que comunica que ha tenido a bien aceptar las modificaciones introducidas por el Senado en el proyecto de lei sobre trasformacion i saneamiento de la ciudad de Valparaiso, a escepcion de la que consiste en agregar en el artículo 2.º, dos nuevos incisos a continua-

cion del 2.º, modificacion que ha sido de-sechada.

Dichos incisos dicen como sigue:

«La Corte Suprema de Justicia conocerá en segunda instancia de los fallos que recaigan en las espropiaciones.

La Corte resolverá acerca de las apelaciones deducidas dentro de los quince dias siguientes de la fecha de la llegada de los autos a la secretaría del Tribunal».

Consultada la Sala acerca de si insistia en su anterior acuerdo, por el cual agregó en el artículo 2.º del proyecto los referidos incisos, resultaron nueve votos por la negativa i cinco por la afirmativa.

En consecuencia, quedaron eliminados dichos incisos.

Púsose, en seguida, en discusion jeneral i particular, a la vez, el proyecto de lei iniciado por S. E. el Presidente de la República, que concede suplementos a varios ítem de las partidas 28, 35, 38 i 41 del presupuesto del Ministerio de Hacienda.

Usaron de la palabra los señores Puga Borne, Ministro de Hacienda i Balmaceda.

El señor Puga Borne hizo algunas observaciones, con motivo de los nombramientos de abogados hechos últimamente para defender los intereses fiscales en las provincias del norte, pues existian, dijo Su Señoría, funcionarios especiales encargados de esa defensa, i ademas no era posible crear empleos públicos sino por medio de una lei.

El señor Ministro de Hacienda dió algunas esplicaciones al respecto, i dijo que se trataba solo de simples comisiones, que durarian dos, tres o cuatro meses, para atender valiosísimos intereses fiscales, lo que no podian hacer los abogados del Consejo de Defensa Fiscal, pues no era posible abandonar los numerosos juicios que tienen a su cargo.

Cerrado el debate, se dió por aprobado el proyecto, en jeneral i particular a la vez, con el asentimiento tácito de la Sala.

El proyecto aprobado es del tenor siguiente:

## PROYECTO DE LEI.

«Artículo único. — Concédense los siguientes suplementos a los ítem que se indican del presupuesto de Hacienda:

Al ítem 1137 de la partida 28, viáticos del personal de la Administración del Impuesto sobre Alcoholes, diez mil pesos.

Al ítem 1146, para imprevistos, gastos judiciales e instrumentos destinados al personal inspector, dos mil pesos.

Al ítem 1603 de la partida 35, para gastos judiciales de la Delegación Fiscal de Salitreras, cuatro mil pesos.

Al ítem 1661 de la partida 38, para pago de viáticos a los inspectores de Hacienda i a los empleados que viajan en comisión del servicio, diez mil pesos.

Al ítem 1662 de la misma partida, para pagar los gastos de carga, descarga i movilización de mercaderías en las aduanas i los jenerales de administración del mismo servicio en la de Valparaíso, seiscientos cuarenta i cinco mil pesos.

Al ítem 1684 de la misma partida, para imprevistos, cuarenta i un mil pesos.

Al ítem 1715 de la partida 41 del presupuesto en oro, para pago de derechos de internación de mercaderías destinadas al Ministerio de Hacienda, doscientos mil pesos.

La suma que se invierta en los gastos de carga, descarga i movilización de mercaderías se cubrirá con las entradas que por el mismo servicio deben pagar los importadores con arreglo a la ley número 1,024, de 25 de enero de 1898, i la que corresponde a los derechos de internación de mercaderías destinadas al Ministerio de Hacienda, con cargo al ramo de entradas respectivo.»

Con el asentimiento tácito de la Sala, se dió por aprobado, en jeneral i particular a la vez, el siguiente proyecto de ley, remitido por la Honorable Cámara de Diputados:

## PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Permítase, por el término de un año, la residencia de los

cuerpos del Ejército permanente en el lugar de las sesiones del Congreso Nacional i diez leguas a su circunferencia».

Con el asentimiento tácito de la Sala, se dieron sucesivamente por aprobados los proyectos de acuerdo que a continuación se copian, remitidos por la Honorable Cámara de Diputados:

## PROYECTO DE ACUERDO:

«Artículo único.—Se concede a la sociedad denominada «Club Coquimbo» el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para que pueda conservar, hasta por treinta años, la posesión del bien raíz que tiene adquirido en la calle Carrera número 119, de la ciudad de la Serena».

## PROYECTO DE ACUERDO:

«Artículo único.—Se concede a la sociedad denominada «Instituto Alemán de Osorno», el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para que pueda conservar, hasta por treinta años, la posesión de un bien raíz que tiene adquirido en la subdelegación primera del departamento de Osorno, con los siguientes límites: al norte, propiedad de la iglesia Evangélica Alemana de Osorno; al oeste, calle de Manuel Antonio Matta; al sur, calle Eleuterio Ramírez; i al oeste, propiedad del Instituto Alemán».

## PROYECTO DE ACUERDO:

«Artículo único.—Se concede a la sociedad denominada «Unión de Artesanos de Curicó» el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para que pueda conservar, hasta por treinta años, la posesión de un bien raíz que tiene adquirido en la calle Rodríguez de la ciudad de Curicó, con los siguientes deslindes: al norte, propiedad de la sucesión de doña Francisca Cruz; al sur, propie-

dad de don Gumecindo Díaz; al oriente, propiedad de la sucesión de don Anjel Silva; i al poniente, la calle Rodríguez».

En seguida se tomó en consideración la modificación introducida por la Honorable Cámara de Diputados en el proyecto de lei, acordado por el Senado, que aprueba el contrato celebrado entre el Presidente de la República i don Manuel Ossa para la construcción del ferrocarril de Osorno a Puerto Montt, modificación que consiste en sustituir el artículo 1.º por el siguiente:

«Artículo 1.º Autorízase al Presidente de la República para contratar, previa licitación pública, i por precio alzado, no mayor de doce millones de pesos moneda nacional de oro de dieciocho peniques, la construcción del ferrocarril de Osorno a Puerto Montt.

Las propuestas para la licitación se pedirán dentro del plazo de dos meses a contar desde la publicación de la presente lei en el *Diario Oficial*, i se harán en conformidad a las bases estudiadas por la Dirección de Obras Públicas i que aprueba el Gobierno».

Después de haber usado de la palabra los señores Suberzaseaux i Balmaceda, se cerró el debate, i se dió por aprobada la referida modificación, con el voto en contra de los señores Balmaceda i Si va Ureta.

Siendo avanzada la hora, se levantó la sesión».

### Cuenta

*Se dió cuenta:*

1.º Del siguiente informe de la Comisión Permanente de Presupuestos:

«Honorable Senado:

La Comisión Permanente de Presupuestos ha tomado en consideración el mensaje de S. E. el Presidente de la República en que solicita suplemento al ítem 295 de la partida 12, i a los ítem 113 i 129 de la partida 6.ª del presupuesto de Guerra.

El ítem 295 de la partida 12, para imprevistos, consulta cincuenta mil pesos, i el 22 de agosto estaba excedido en treinta

i siete mil quinientos tres pesos cuarenta i ocho centavos.

El 17 de octubre, fecha del mensaje, existían cuentas pendientes por valor de setenta i seis mil ochocientos diecisiete pesos cincuenta i cuatro centavos de gastos imputables a este ítem; i como es posible que en el resto del año se oriñen nuevos gastos de esta naturaleza, se solicita un suplemento de ochenta i un mil ochocientos diecisiete pesos cincuenta i cuatro centavos, a fin de dejar cinco mil pesos con que subvenir a ellos.

En el preámbulo del mensaje se hace presente que la suma consultada en el presupuesto ha sido insuficiente para atender a los gastos imprevistos e inevitables que ha tenido que efectuar el Ministerio con motivo de la reorganización de los servicios del Ejército, creación de nuevas unidades, traslación de oficinas, visita de las delegaciones alemana i argentina i repatriación de los restos del jeneral de la independencia don Juan Gregorio de las Heras.

Los ítem 113 i 129 de la partida 6.ª, que consultan tres mil pesos i ciento ochenta mil pesos, respectivamente, para «gratificación por viáticos de jefes i oficiales» i para «pasajes i fletes de jefes, oficiales, tropa, asimilados, familias i equipaje», se encuentran también agotados i excedidos por decretos imputados hasta fines de agosto en veintiocho mil trescientos doce pesos veintiseis centavos i sesenta i cinco mil seiscientos noventa pesos treinta i cuatro centavos.

A fin de no seguir imputando decretos de pago a estos ítem agotados i tener con que pagar las cuentas pendientes i gastos futuros de esta naturaleza, se solicita un suplemento de veinte mil pesos al ítem 113 i de veinticinco mil pesos al ítem 129.

En mérito de las consideraciones que anteceden, la Comisión tiene el honor de proponeros que deis vuestra aprobación al referido proyecto de lei.

Sala de Comisiones, 28 de noviembre de 1906.—Ricardo Matte Pérez. I. Valdes Valdes.—E. Charme.»

2.º Del siguiente oficio del señor Senador don Ramon R. Rozas:

«Santiago, 3 de diciembre de 1906.—Excelentísimo Señor: Como información concluyente de la necesidad de trasladar a Puerto Varas la cabecera de la comuna de Frutillar, en el departamento de Llan-

quihue, cuya medida tuve el honor de indicar al honorable señor Ministro del Interior en la sesión del 7 de noviembre último, i para que sea agregada a los numerosos antecedentes que sobre esta materia existen en poder del Gobierno, enviados por el Senado, se me ha remitido por las autoridades i vecindario de Frutillar, la solicitud adjunta, firmada por personas de opuestas ideas políticas i religiosas, alejando de este modo toda duda o sospecha sobre móviles mezquinos, contrarios al interes público, que exclusivamente ha impulsado a los interesados para obtener esta traslación.

Dios guarde a V. F. *Ramon R. Rozas*, Senador por Llanquihue».

La solicitud a que se refiere el anterior oficio, dice como sigue:

«Excmo. Señor: Nosotros, alcaldes, municipales i vecinos de la comuna del Frutillar, del departamento de Llanquihue, a V. E. respetuosamente decimos: que ya desde muchos años con un sinnúmero de solicitudes, venimos pidiendo del Congreso i del Supremo Gobierno el traslado de la cabecera de esta comuna a la Villa de Puerto Varas, lo que hasta la fecha no hemos conseguido, a pesar de la fuerza abrumadora de las razones alegadas, (espuestas últimamente en la solicitud del primer alcalde don Fridolin Niklitschek, con fecha 25 de abril de 1905, e insertada en el Boletín de las Sesiones del Senado del mismo año, en sesión de 8 de agosto, página 433) i a pesar del parecer casi unánimo de la Cámara de Senadores (manifestado por la votación tomada al respecto en la sesión del 27 de octubre de 1903, Boletín páginas 142 i 143), en que acordó que el asunto podía resolverse por simple decreto del Gobierno, quedando así nuestras aspiraciones completamente frustradas hasta el día de hoy.

Sabemos que en enero de 1904, siendo Ministro del Interior el honorable señor Errázuriz Urmeneta, ya estaba estendiéndose i firmado el decreto de traslación, pero no se le dió curso i quedó paralizado.

Parece, pues, que una cuestión de monta pública ninguna, pero sí de vivo interes local para todos los habitantes de esta comuna, se nos ha convertido como en un grave problema lejislativo, que será solucionado apénas tras largos años i esfuerzos sobrehumanos, m'éntras tanto que nosotros tristemente hemos de seguir en condiciones de vida comunal cada año

mas anómalas i con innumerables perjuicios i atrasos que de ahí resultan.

Sin embargo, una de las sesiones ya arriba citadas, de fecha 27 de octubre de 1903, páginas 140-142, nos recuerda la majstral esposición, que junto con el benemérito representante de nuestra provincia, el honorable señor Senador Rozas, dió V. E., que entónces era Senador por la provincia de Cautín, recomendando el pronto despacho de nuestra solicitud, i demostrando con igual pericia como con razones del buen sentido el derecho positivo i la conveniencia natural que admiten i aun reclaman su solución, no por medio de una lei, sino por vía administrativa.

Por tanto, convencidos de sus sentimientos de justicia i elevado criterio, nos dirijimos a V. E., renovando nuestra petición, se declare como asiento de la comuna de Frutillar la villa de Puerto Varas, i esperamos confiadamente cuanto ántes el despacho del decreto correspondiente.

Es justicia Excmo. señor. — Luis Niklitschek, primer alcalde. — Francisco Schwarter, municipal i segundo alcalde. — Francisco Werner, municipal. — Clemente Schafer, tercer alcalde. — Jerman Siefert, municipal. — Nicolas Droffelmann, municipal. — Carlos Raddatz, municipal. — Francisco Lutteck. Bernardo Kleiner D. — José I. Bohle. — José F. Klenner. — Enrique Hartmann. Francisco Schwarter S. — Enrique Rehbein. José Felmer. Arnoldo Schaffer. José Mittig. — José Bergen. Alfonso Lukeheile. Antonio Kahler. — José Schwettler B. — Gaspar 2.º Kormann. — Antonio Brintrop. — Augusto Berger. — Alfonso Schwarter. — Nolberto Felmer. — Enrique M. Wiehoff. — Wendelin Klemmer. — Alfonso Wiehoff. — Juan Ricke. — Augusto Schwarter. — Edmundo Niklitschek. — Carlos Hein. — Celestino Hofmann. — Enrique 2.º Wiehoff. Francisco Bohle W. Fernando Klenner. — Huberto Klenner. — Carlos Schulz. — Everardo Ricke. — H. Fritsek».

3.º De la siguiente nota del Centro Industrial i Agrícola:

«Soberano Congreso:

El Centro Industrial i Agrícola se viene ocupando desde hace largo tiempo del estudio de las medidas que el Supremo Gobierno podria tomar tendentes a producir el abarataamiento de la carne i a fomentar la ganadería nacional. Para hacer este estudio mas completo i conciliar mejor las opiniones, no solo

han deliberado sus directores sino que tambien han invitado a sesiones especiales a miembros de otras sociedades i a las personas que por su preparacion especial pudieran proporcionar datos sobre este importante tema.

Se ha llegado a conocer de un modo claro que por el momento nuestro consumo de carne es superior a la produccion del pais i que por esta razon nos vemos obligados a importar anualmente de la República Arjentina el saldo de animales que nos faltan, hecho que viene repitiéndose de muchos años atras.

Al adoptar las medidas que se propone mas adelante, se ha tratado conciliar los intereses de consumidores i productores, sin perjudicar el desarrollo de la primera o una de las primeras industrias del pais.

Al estudiar este interesante tema de la ganadería nacional, relacionado con el consumo, se han tomado en consideracion los antecedentes, a lo ménos aproximados, que se han publicado últimamente sobre la existencia de ganado i sobre el consumo de carne en los mataderos, lamentando que no se haya hecho todavía estudio alguno sobre la estension de nuestros campos, susceptibles de destinarse al pastoreo.

Sin conocer estos antecedentes no se puede formar un cabal concepto de este problema. Es, pues, deber de los poderes públicos reunir los datos que sean necesarios para estudiar i

resolver con acierto esta cuestion, completando el censo ganadero i la estadística de consumo con el conocimiento de la estension aproximada del campo con que se podria contar para el desarrollo de nuestro ganado.

Por ahora, hemos creído conveniente insistir en la necesidad de implantar algunas medidas ya propuestas, tendentes a producir el abaratamiento de la carne i a la vez creemos conveniente proponer otras no ménos importantes, conducentes al mismo fin.

FERROCARRILES

*Necesidad de establecer trenes especiales i directos para conducir animales desde el extremo sur hasta Santiago.*

Existe una considerable diferencia de precio entre los animales gordos que se venden en una época dada en Osorno, por ejemplo, i en Santiago. Esta diferencia se debe a la deficiencia del servicio ferrocarrilero, que no ha consultado en sus itinerarios el transporte de animales a largas distancias, lo que trae como consecuencia:

a) Múltiples embarques i desembarques necesarios para el buen mantenimiento de los animales en su viaje por la lentitud i falta de combinacion en los trenes.

b) Cambios repetidos de dueños durante el trayecto, con sus respectivas ganancias i recargo de talajes consiguientes.

c) Pérdida de gordura del animal a causa de estas alternativas que impiden su alimentacion en condiciones convenientes.

d) Los animales adelgazados en su largo camino vuelven a poder de engorberos, recargándose de precio.

Como medio de salvar estas deficiencias, se han hecho jestioniones por la Sociedad Nacional de Agricultura pidiendo el establecimiento de trenes directos para conduccion del ganado.

Un importador chileno de ganado despachó en la Arjentina un tren diario durante ocho dias consecutivos, los que recorrieron ochocientos sesenta i ocho kilómetros en un promedio de tiempo de veintisiete horas o sea treinta i dos kilómetros por hora. Los animales llegaron en perfecto estado.

Desde Osorno a Santiago, con igual marcha, deberán llegar los trenes de ganado en treinta horas.

El ganado embarcado en las estaciones de San Rosendo, Pitrufquen e intermedios alcanzó a la cifra de ciento cincuenta i cuatro mil cabezas en el año 1905.

El establecimiento de estos trenes vendria, pues, a llenar una necesidad, acercando los mercados productores a los consumidores, tomando especialmente en consideracion la configuracion del pais.

Convendria asimismo adoptar para el acarreo de ganado las reformas introducidas con éxito en la República Arjentina entre las que podemos citar: a) los carros especiales de dos pisos para ovejas, dos de forma octagonal i otros; b) la responsabilidad de los ferrocarriles por demoras i pérdidas; c) creacion de una inspeccion de transporte de ganado; d) medidas hijiénicas de desinfeccion para el material de transporte i para evitar propagacion de enfermedades.

CARNES CONJELADAS

*Conveniencia de trasportar carnes conjeladas de Magallanes a la zona central i norte del pais.*

El extremo sur de Chile, o sea el territorio de Magallanes, es un gran productor de carne que en estos momentos se esporta conjelada a otros paises.

Hai tambien allí grandes establecimientos de grasería, los que despues de estraer el sebo utilizan para combustible la carne que queda como residuo.

Esta carne podria llegar conjelada a los centros consumidores del país a veintiseis centavos el kilo o sea un cincuenta por ciento mas bajo del precio que tiene la carne fresca en el mercado de Santiago.

Falta solo establecer una corriente comercial que permitiria al mismo tiempo el envio a Magallanes de los productos de las provincias centrales.

Asunto es éste que ha sido prolijamente tratado en el informe presentado últimamente al Supremo Gobierno por su comisionado especial, con la aceptacion de la Sociedad Nacional de Agricultura que lo hizo suyo.

El Gobierno de la República Arjentina subvenciona a algunos de los estancieros de la rejion magallánica con una prima de cuatro centavos moneda nacional, por cada kilógramo de carne que esporte.

El establecimiento de una prima equivalente, durante diez años, para los que transporten carnes conjeladas de Magallanes a la zona central i norte del país, aseguraria la introduccion a estos mercados de grandes cantidades de carne a precio mui bajo.

Esta medida transitoria está llamada a producir resultados de carácter permanente.

Existe ya un proyecto de lei presentado por el Ejecutivo i sometido actualmente a la consideracion de la Comision de Industria de la Cámara de Senadores.

El pronto despacho de este proyecto vendria a aliviar desde luego la situacion de los consumidores.

#### MARCAS I GUIAS

*Las marcas i guías aseguran la propiedad del ganado, garantía necesaria para el desarrollo de la ganadería.*

Uno de los principales inconvenientes con que tropieza en su desarrollo la ganadería es el robo, especialmente fácil en Chile, por la configuracion del país i por la falta de policía i de las leyes i reglamentos que para impedirlo han adoptado todas las demas naciones.

Cualquiera puede aquí transitar con animales, venderlos o beneficiarlos sin llenar requisito alguno que justifique su propiedad.

Deberia formarse un registro jeneral de marcas, con ediciones anuales destinadas a circular profusamente, deberian establecerse inspectores de marcas que entendieran en este

asunto i que serian remunerados con los derechos de inscripcion.

Marcados los animales, para circular por las vías públicas, deben llevar sus conductores una guía con la descripcion, número i marca del ganado.

El que vende ganado con marca de otro dueño, debe exhibir la carta u orden que lo autoriza para ello.

Una fuerte penalidad para el que no lleva estos documentos, para el que los altera, para el que usa marcas ajenas, para el que borra o desfigura las marcas, vendria a sancionar eficazmente esas disposiciones.

En Australia cualquier fraude en las marcas del ganado se castiga con multa de cincuenta libras esterlinas, i al que adultera los documentos a que nos hemos referido se le pena con tres años de prision i trabajos forzados. En Arjentina las multas fluctúan al rededor de mil pesos.

La grande estension de terrenos planos a medio poblar, de bosques de difícil acceso i de serranías aptas para la crianza, exigen aquí, mas que en otra parte, la adopción de estas medidas que aseguren la propiedad del ganado, que prevengan el robo i que hagan fácil su persecucion i castigo.

Penetrado el Centro Industrial i Agrícola de la importancia i urjencia de esta lejislacion, abrió un concurso para el mejor proyecto de lei sobre marcas i guías, concurso que no dió el resultado esperado, por tratarse talvez de una materia nueva. Afortunadamente nada hai que crear i solo bastaria copiar la lejislacion de otros países ganaderos, adaptando sus disposiciones al nuestro.

#### IMPUESTO AL GANADO

*Conveniencia de facilitar la entrada de las hembras menores para fomentar las crianzas.*

Para colocar nuestra ganaderia en condiciones de abastecer nuestro consumo i aun dejar un sobrante para la esportacion necesitamos recurrir al extranjero para aumentar la masa productora de nuestro ganado.

Es un hecho que, principalmente en la rejion del sur, tenemos terrenos aptos para incrementar la ganadería i es evidente la conveniencia de poblarlos en el menor plazo posible.

El alto precio que ha alcanzado el ganado últimamente, dificulta la formacion de crianzas.

La medida mas eficaz para remediar esta situacion seria la de liberar del impuesto de

internacion a las hembras de un año, durante un período de cuatro años, permitiéndose solo su entrada, para evitar abusos, por determinados boquetes de la cordillera que fijaria el Presidente de la República.

El menor precio a que se venderian estas hembras introducidas libres de derechos, facilitaria a los crianceros su adquisicion a la expectativa del restablecimiento del impuesto al cabo de cuatro años, los estimularia a importarlas en número considerable.

Esta medida que, léjos de acarrear perturbaciones a los productores, viene a beneficiarlos, contribuiria en poco tiempo a la abundancia i abaratamiento de la carne.

BENEFICIO DE LAS HEMBRAS

*El beneficio de las hembras que no han alcanzado a dar crias, perjudica el desarrollo de la crianza.*

Como complemento de la medida anterior se impone la necesidad de conservar las hembras hasta su completo desarrollo.

Con este fin debe prohibirse el beneficio en los mataderos de todo el pais i durante un período dado de las hembras menores de cuatro años. Esta disposicion comenzaria a rejir despues de un año de implantada la libre introduccion de las hembras de año.

Esta prohibicion transitoria, al mismo tiempo que aumentaria las crianzas impidiendo la matanza de hembras merores, obligaria a traer al pais animales de buena clase, ya que no habria conveniencia en adquirir i mantener durante un largo tiempo los de mala calidad.

El estudio i la adopcion de este conjunto de medidas está llamado, a juicio de esta Institucion, a armonizar, hasta donde es posible, los intereses de consumidores i productores, tan dignos unos como otros de ser tomados en cuenta, su implantacion nos haria avanzar un gran paso en el camino de nuestra independencia comercial i vendria a fomentar una gran fuente de riquezas, especialmente considerada i favorecida en todas las naciones que pueden tenerla.

Mauricio Mena L., director de turno.—  
I. S. Godoi Briceño, pro-secretario.

INCIDENTES

**Materiales de construccion.—Tarifa aduanera**

El señor VALDES VALDES.—En la sesion de ayer, el honorable Senador

por Santiago, señor Cifuentes, hizo algunas observaciones tendentes a procurar el abaratamiento de los materiales de construccion, ya sea para Valparaiso, ya para la rejion central, la mas afectada por el terremoto, ya para toda la República.

El señor Ministro de Hacienda, manifestándose bien dispuesto a la idea en jeneral, espresó que habia conveniencia en tomar previamente en cuenta la manera o las condiciones en que se estableció el gravámen aduanero a que están sometidos esos artículos.

Con este motivo, deseo hacer breves observaciones, referentes a dos de aquellos artículos.

La lei vijente, número 980, de 23 de diciembre de 1897, que fija el impuesto de internacion, tuvo su oríjen en la Cámara de Diputados, donde el proyecto fué estudiado por una comision especial compuesta por los señores don Eleodoro Yáñez, don Pastor Infante, hoi Senador por Lináres, don Manuel Salinas, don Manuel Antonio Prieto, don Emilio Bello Codesido i el que habla.

Esta Comision se puso al habla con numerosos i competentes industriales del pais, oyó a los importadores, i en seguida llamó al señor Hermójenes Pérez de Arce, Ministro de Hacienda, persona de reconocida versacion en este ramo i en la administracion jeneral, i al jefe de la Oficina de Vistas de Valparaiso, señor Molina.

Esta última colaboracion fué mui importante, sobre todo porque mediante ella se pudo establecer una clasificacion o enunciacion de rubros i renglones en términos de prevenir en lo posible los desacuerdos i dificultades nacidas de una nomenclatura inexacta, incompleta o poco precisa.

Esa Comision quiso, en todos los casos, establecer una gradacion bien marcada de derechos arancelarios entre la materia prima i el artículo elaborado, de manera que se otorgase, por virtud i efecto de esta lei, una proteccion directa i bien concedida a la industria nacional.

Dentro de este criterio, la Comision fijó un derecho de cinco por ciento al

fierro o acero en planchas acanalado, sin pintura ni galvanismo, derecho que anteriormente era de quince por ciento. El fierro galvanizado fué gravado con el veinticinco por ciento, esto es, con el derecho comun. El fierro liso se declaró libre. La industria del pais quedó, pues, protegida en cinco i en veinte por ciento, respectivamente, en los trabajos o ramos de acanalacion i de galvanizacion. Tal fué el plan propuesto por la Comision en esta materia, i mereció en todas sus partes la aprobacion de la Cámara de Diputados.

El Senado sometió el proyecto que le fué remitido por aquella Cámara, al estudio de una comision de su seno, compuesta de los señores don Alejandro Vial, don José Rafael Salas, don Enrique Salvador Sanfuentes, don Manuel Ossa i nuestro honorable colega señor Silva Ureta. Esta Comision propuso al Senado algunas modificaciones, pero no en lo tocante al fierro galvanizado.

En esta Cámara se produjo en aquella época una corriente fuertemente proteccionista, que la llevó a subir al treinta i cinco por ciento el impuesto al fierro galvanizado, favoreciendo a la industria de galvanizacion mas allá de lo indispensable, alterando de una manera notable, como se ve, la proporcion que la Cámara de Diputados i su propia Comision habian estimado bastante para dispensarle una proteccion ordenada i discreta.

A este respecto, mantengo mi antigua opinion, i considero que el alza de derechos introducida por el Senado no fué justificada con respecto a esta industria particular, i mucho ménos si se tiene en cuenta que para ello fué preciso desviarse de la norma adoptada para favorecer a las demas industrias por punto jeneral. Por lo tanto, me parece que se haria buena obra bajando el derecho al veinticinco por ciento, volviendo con esto al plan de la Comision de la Cámara de Diputados, que mereció la sancion de aquella Cámara i fué aceptado por la propia Comision del Senado.

El Senado modificó tambien el impuesto sobre la madera, otro de los artículos

indispensables en este momento. La Comision de la Cámara de Diputados estableció para la madera en bruto o aserrada el derecho de veinticinco por ciento que ya existia. La Cámara, i luego la Comision del Senado, aceptaron ese tipo de impuesto, pero el Senado lo elevó en jeneral al treinta i cinco por ciento; mas, como respecto del pino esto envolvia una exajeracion demasiado manifiesta, se consiguió este renglon: «con escepcion del pino», que quedó con el gravámen aduano comun de veinticinco por ciento. En cambio de esta escepcion, se elevó a sesenta por ciento el impuesto a la madera elaborada.

Ahora se han venido a ver los inconvenientes de los aumentos introducidos por el Senado en el fierro galvanizado i en la madera, o mas bien dicho, se han venido, a hacer mas palpables i dolorosos los efectos de aquel acuerdo.

Yo creo que habria ventaja en reducir a quince por ciento el derecho sobre la madera, i a veinticinco por ciento el del fierro galvanizado, con lo que se realizaria en alguna manera los deseos manifestados por el señor Senador por Santiago, conciliándolos en lo posible con la idea que me parece insinuó el señor Ministro de Hacienda, de no producir un trastorno o desequilibrio completo tanto en la situacion fiscal como en la situacion comercial, respecto de estos artículos. De este modo se correjiria la lei vijente en dos puntos en que, a mi juicio, se incurrió en exajeracion, i se atenderia una necesidad mas urgente hoi que en circunstancias normales.

Estas son las observaciones que deseaba someter a la Honorable Cámara i al señor Ministro de Hacienda, que acaso en los primeros momentos no podria encontrar la razon de las diferencias que he apuntado sobre el fierro i la madera, artículos en los cuales no se observa la proporcion comun, establecida para las demas industrias, entre la materia prima i el artículo elaborado.

El señor SUBERCASEAUX.—A propósito de la ilustrativa relacion que ha hecho el señor Senador por Colchagua,

creo del caso insistir, aunque sea en jeneral, en las observaciones que me permití aducir ante la Honorable Cámara en la sesion de ayer.

Me parece que se ha puesto el dedo en una cuestion de interes mucho mas jeneral de lo que a primera vista parece.

El señor Senador se ha referido a dos articulos gravados con exceso por la lei que fija el impuesto de internacion, pero a mi entender esta consideracion o estudio de una reforma de la tarifa debe llevarse mas allá, estendiéndose a muchas otras cosas de las cuales puede decirse lo mismo, i aun mas que del fierro i la madera.

Tomando las cosas de un punto de vista jeneral, debe empezarse por considerar que las tarifas aduaneras no pueden tener un carácter inflexible, de duracion larga, indefinida. La lei podria establecer ciertos límites para la fijacion de los derechos, pero al mismo tiempo designando alguna autoridad, alguna comision, algun procedimiento para hacer, dentro de aquellos límites, las modificaciones que el trascurso del tiempo, la variacion de las condiciones comerciales e industriales i las necesidades jenerales, variables e imprevistas, aconsejen. Está bien que las bases legales no se estén tocando continuamente, cosa que ni siquiera es siempre factible con oportunidad; pero nada obsta, en un sistema bien concebido, a que, respetándolas, se tenga el ojo atento al cambio de las circunstancias.

Este sistema no es nuevo por cierto, pues que se practica en otras partes con ventajas que haríamos mui bien en tomar en cuenta i aprovecharlas en lo posible.

Por ejemplo, en Alemania esta funcion está confiada a corporaciones competentes, que se ocupan dia a dia en el exámen de la situacion. Hai allí instituciones de reconocida versacion i que gozan de considerable prestigio, por ejemplo las Cámaras de Comercio. Aquí no hai Cámaras nacionales de esta especie. Si las hubiera bien establecidas i prestigiosas, podrian ser un elemento informativo, de

importancia i autoridad, i se les podria encomendar el estudio periódico, una o dos veces al año, de la tarifa, para proponer las modificaciones que pudieran ser aconsejadas, ya por consideraciones jenerales, ya por las especiales de cambios en los fletes marítimos, en los consumos, o el estado de tal o cual industria particular. Entre nosotros no se han tocado estas cosas desde que se promulgó la lei de 1897, sancionada en una época en que soplaban vientos de exajerado proteccionismo.

Esa atmósfera que cubria entónces todo el pais, que todo el mundo respiraba, se encuentra al presente notablemente rarificada, i no es tan solo un punto que otro de aquella lei, sino un buen número de sus disposiciones las que son ahora rechazadas por la opinion jeneral, que pide fundadamente su modificacion o reforma.

Yo, por lo dicho, insistiria en la conveniencia de que el Gobierno se ponga a la obra de estudiar una reforma mas lata, una reforma jeneral, por decirlo así. Este trabajo es requerido no solo por consideraciones económicas, sino tambien por un verdadero interes social. Siento que no esté presente el señor Ministro de Hacienda, pues seria mui interesante oír la opinion del Gobierno en esta materia, i si creeria del caso que se nombrase una comision parlamentaria, o si prefereria iniciar los estudios consultando a corporaciones o comisiones que lo ilustren en esta materia, que tan grave es i que se ha venido dejando de mano año por año.

En lo que se refiere a las exigencias de la vida para la gran mayoría de las personas, este asunto es de una importancia mui grande.

En el dia de hoi, un empleado que gana trescientos pesos es funcionario de cierta categoría, que tiene que atender algunas exigencias sociales i mantener a su familia con el decoro correspondiente.

Es imposible, para un empleado que tiene hijos, vestirlos con los precios actuales, educarlos i mantenerlos decente-

mente. Los precios que ahora rijen son debidos en gran parte a la tarifa aduanera que, lanzada bajo un soplo de proteccion, no ha sido modificada hasta el dia de hoi.

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior) —Estoi seguro de que el señor Ministro de Hacienda se impondrá con agrado de las observaciones formuladas por los honorables Senadores, i que se refieren a un problema de tanta trascendencia i actualidad.

El alza jeneral de los valores ha colocado a los empleados i al pueblo, en jeneral, en una situacion que requiere estudio atento i prolijo por parte del Gobierno, ya que gran parte de esta alza se debe a las medidas proteccionistas i a las disposiciones legales que el Gobierno, juntamente con los demas poderes públicos, se ha visto en el caso de contemplar.

El señor LAZCANO.—Yo, que con mucho gusto dí mi voto a la lei a que se han referido los honorables Senadores, i que gravó ciertos artículos con el fin de favorecer algunas industrias que trataban de establecerse en el pais, veria con igual agrado que esa lei se modificase, porque a mi juicio, hai dos razones poderosas para hacerlo así.

En primer lugar, el deber impuesto por el gran desastre que ha aflijido al pais, i que obliga al Congreso i al Gobierno a mincrar sus consecuencias, reduciendo en lo posible los derechos de todos aquellos artículos que se van a necesitar para las nuevas construcciones.

En segundo lugar, hai otra razon mas poderosa aun, de carácter permanente, i que obra con gran fuerza en mi ánimo, a pesar de que he sido i continúo siendo un proteccionista decidido. Creo que deben protegerse aquellas industrias que pueden vivir en el pais por sí solas, despues de algunos años de proteccion; pero que esa proteccion no la merecen las industrias que, despues de algunos años de estar protegidas, no pueden vivir por sí mismas.

Yo entiendo la proteccion de esta manera, i pienso que, habiéndose prote-

jido la industria del fierro galvanizado i alguna otra durante un número de años, suficientes para que pueda salvar las dificultades i gravámenes del primer tiempo i vivir por sí misma, ya la proteccion debe tener su término i dejarse a aquella industria entregada a sus propias fuerzas. Si jamas ha de poder vivir por sí misma, es una industria ficticia que no merece ser protegida. La proteccion no debe tener por objeto hacer el negocio de algunos industriales, sino estimular el establecimiento de industrias que puedan arraigarse i prosperar en el pais, despues de algun tiempo; las que jamas pueden llegar a esa situacion de vida propia, no merecen proteccion.

Me parece que es indispensable recordar esto, no para levantar cargos, porque nadie los ha hecho, sino para manifestar que no hai inconsecuencia alguna en haber aprobado ántes la lei aduanera, i aceptar ahora su reforma.

Creo que todos mis honorables colegas, aun los mas decididos librecambistas, han de convenir en que es útil proteger aquellas industrias que pueden tener en el pais vida propia, limitando esa proteccion a cierto número de años, que la prudencia del Congreso i del Gobierno puede fácilmente determinar.

Procediendo con este criterio, se gravó la internacion del fierro galvanizado i acanalado; pero aun cuando no hubiera ocurrido la desgracia que todavía aflije al pais, esa lei deberia ser modificada por la razon que he apuntado, de que la proteccion a las industrias no puede ser acordada indefinidamente, sino durante el tiempo indispensable para que las industrias adquieran vida propia.

El señor VALDES VALDES.—Tanta razon tiene en lo que acaba de manifestar el honorable Senador de Curicó, que justamente la observacion que se hizo entónces en el seno de la Comision i en el Congreso para elevar los derechos, fué la de que se iban a establecer algunas fábricas en Valparaiso i en Iquique.

Como el tiempo ha trascurrido i no se han establecido esas fábricas, queda perfectamente justificada la idea de volver a

una proteccion discreta, que permita a las industrias vivir en una forma natural, sin imponer al consumidor gravámenes injustificados.

El debate que con motivo de estos derechos aduaneros proteccionistas se suscitó en el Senado, fué altamente interesante.

En aquella época la proteccion excesiva encontraba resistencias i fué el honorable señor Silva Ureta quien representó la tendencia contraria a la proteccion excesiva, sosteniendo en el Senado que el fierro solo deberia pagar un quince por ciento i manifestándose partidario del abaratamiento de los derechos sobre la madera.

El señor URREJOLA.—En las observaciones que voi a formular me referiré únicamente a la madera.

Creo que el móvil que ha impulsado a los señores Senadores que han pedido la supresion i rebaja del impuesto que grava la internacion de la madera extranjera, o sea del pino oregon, no está perfectamente justificado, desde que si se suprime el impuesto al pino americano, siempre el valor de esta madera será mayor que el de la madera nacional, sin que se consiga el abaratamiento de esta última. No se subsanará, pues, suprimiendo el derecho de internacion, el inconveniente de la carestía de la madera.

Creo que es fácil subir los derechos que gravan la internacion de los artículos, el pino, por ejemplo, porque entiendo que la comision que forma la tarifa tiene facultad de modificarla.

El impuesto que paga la madera de pino americano es de veinticinco por ciento, sobre sesenta centavos en que se avalúa el metro cuadrado de una pulgada de espesor. Es un impuesto, como se ve, sumamente bajo.

Si se avaluase el pino americano por su valor real, que en ningun caso puede bajar del doble del valor que se le asigna de sesenta centavos el metro cuadrado de una pulgada de espesor, quedarian perfectamente satisfechos los deseos de los proteccionistas que pretenden que el impuesto al pino sea mayor.

El anhelo de los proteccionistas es perfectamente justificable en época normal; pero los que persiguen la liberacion de derechos para el pino americano, no subsanan el inconveniente de la carestía de la madera de construccion, desde que, como ya lo he dicho, aun libre de derechos, el pino americano seria mucho mas caro que cualquiera madera nacional. Hoi dia, sin pagar impuesto, no podria costar menos de quince a dieciocho centavos el pié, mientras que la madera nacional no sube de diez centavos.

La liberacion de derechos no subsana, pues, la carestía de la madera.

El señor SILVA URETA. — Aun cuando no he vuelto a analizar las razones que tuve en aquella época para oponerme a que el pino americano i el fierro galvanizado fueran gravados con un fuerte derecho, como esas razones son tan obvias, no es difícil repetirlas ahora.

El fierro galvanizado no lo podemos tener en el país, si no viene elaborado del extranjero; lo único que se hace en Chile, en una fábrica de Valparaiso, es galvanizarlo; pero el fierro mismo, las planchas, no se fabrican en el país; tienen que venir elaboradas del extranjero, para someterlas aquí a la simple operacion del galvanismo. ¿Puede eso llamarse fábrica nacional de fierro galvanizado, cuando en realidad no se fabrica aquí absolutamente nada, i cuando hasta las sustancias químicas que se emplean para esa simple i única operacion de galvanizarlo, se traen del extranjero?

No hai quien no necesite el fierro; se necesita para techos, para galpones, sean de carpintería, carrocería o fundiciones; lo necesitan tambien los agricultores para una multitud de objetos; lo necesitan ademas, mui especialmente, los mineros, que no pueden llevar tejas fácilmente a sus establecimientos, sin que se les quiebre la mitad en el camino.

De modo que, si queremos ser proteccionistas, debemos comenzar por proteger todas estas industrias ántes que la del fierro galvanizado, que aquí no se fabrica en realidad.

Éstas fueron las razones por que sos-

tuve yo en aquel tiempo que no debía gravarse este artículo con mas de un quince por ciento, i el fierro negro con un cinco por ciento, dejando así una diferencia de un diez por ciento en beneficio de nuestras fábricas, o de la única fábrica que existe, diré mejor, porque no hai mas que una, i aun ésta, mal que nos pese, ha dado malos resultados.

¶ El fierro que vende esta fábrica tiene un precio de doce pesos oro i el inglés de dieciocho; sin embargo, el público compra el fierro inglés a pesar de su mayor precio; el fabricado aquí no sirve, porque pronto se le va el galvanismo.

Recuerdo que tambien me opuse a que se subiesen los derechos a los tejidos de lana. Para todo el consumo del pais tenemos una fábrica, la de Puente Alto. ¿I qué es lo que hace? Recibe de afuera los hilos para los tejidos, enviándose antes al extranjero nuestras lanas, i con esos hilos trabaja una pequeña cantidad de artículos.

Se trae de afuera la materia prima, se trae la maquinaria, se trae todo; i lo mismo que en el caso del fierro, a esto se le llama fábrica nacional de tejidos; i por protegerla, se subió al sesenta por ciento el impuesto sobre los tejidos extranjeros.

Lo mismo o peor pasa con las llamadas fábricas de carruajes, que reciben todo hecho del extranjero, las ruedas, los resortes, las chapas, limitándose el trabajo de las fábricas a armar todo eso i a darle una mano de barniz. Bueno es que se proteja la industria, cuando en realidad se trata de una industria cuya materia prima se produzca i se elabore en el pais; i en todo caso, que se otorgue una proteccion que deje márgen a la competencia extranjera.

¶ Con respecto al pino, debo decir que no encuentro razon al honorable señor Urrejola, porque lo necesitamos todos, como necesitamos el fierro. I esto no significa que se suprima la proteccion a las maderas nacionales, que siempre quedarán bastante protegidas con los fletes baratos que les concede el ferrocarril. A esto se agrega que las maderas del pais

no sirven para todos los usos; por ejemplo, hace poco hablaba de galpones: ¿cómo van a construirse éstos con roble chileno, que es pesado i quebradizo, i que ademas viene siempre verde i sin desaguar?

Si se quiere proteger la construccion de muebles ¿qué maderas tenemos nosotros? el lingue i el raulí que, aparte de que se tuercen i hai que barnizarlos todos los meses, se pudren tambien, como el álamo. Para tener corrientes los cajones, las puertas i las ventanas, hai que mantener constantemente un carpintero en la casa. ¿Cómo pueden compararse estas maderas con la caoba?

Los sillones en que estamos sentados son de lingue por detras, i cuestan mas caros que los muebles franceses de caobamaciza. La proteccion necesita ser razonable i justa.

Por lo que hace a los vinos, pasa igual cosa. La cerveza vale cuarenta centavos botella, i no se puede hacer venir del extranjero, porque está gravada con un derecho de un peso por botella.

El tabaco paga cinco pesos por kilogramo de cigarrillos i dos pesos el kilo sin elaborar. En el pais cuesta treinta pesos el quintal; de modo que con el derecho prohibitivo, lo único que se ha conseguido es obligarnos a fumar malo i caro. Ni siquiera podemos mejorar el nuestro, revolviendo el bueno extranjero con el malo del pais, para tener algo regular.

Por otra parte, la internacion del pino americano no hace mal a nadie. En el tiempo en que se discutió la lei valia siete centavos el pié; hoi vale veintidos, e inmediatamente despues del terremoto costó hasta treinta i seis, i aun a ese precio no se encontraba.

Esta madera, como ya dije, es necesaria para todos. Los marcos i batientes de puertas no pueden hacerse de otra, a ménos de resignarse a que no se puedan cerrar bien nunca.

El pino oregon de primera ya no lo conocemos. Yo alcancé a conocerlo a dieciseis centavos el pié, hoi vale sesenta. ¿Qué mal hai en que se bajen los derechos, siquiera en la forma que indi-

caba el honorable Senador de Colchagua, reduciéndolo a un veinticinco por ciento en vez del treinta i cinco por ciento, i aun el sesenta por ciento que pagan?

Se dice que es para proteger a los artesanos. ¿Acaso pueden llamarse artesanos los que tenemos aquí? Trabajan dos o tres dias, piden el precio que quieren i entregan el trabajo cuando se les ocurre. I todavía ellos son los que forman los alborotos i las huelgas, i ahora piensan hacer una huelga jeneral, segun se anuncia, porque van a traerse obreros de fuera del pais. ¿I cómo no hemos de buscar obreros en otra parte, cuando los de aquí no quieren trabajar, amenazando paralizar todas las faenas?

Ultimamente yo he mandado hacer dos obras: un coche que debió entregármese en agosto i que no he recibido hasta ahora, i un horno de fundicion encargado a la mejor fábrica de Valparaiso, que debió entregármese en enero del año pasado, i que solo recibí en setiembre de este año. I todavía mal hecho, porque como los obreros no cumplen, hai que cambiarlos continuamente, i la obra resulta tan defectuosa i dispareja como una carta escrita por cinco o seis manos diferentes. Es lo que pasa con todos los trabajos hechos en el pais: se entregan tarde i mal hechos. I sin embargo, nuestros operarios se enojan i se sublevan porque se encargan esos trabajos al extranjero o se hace venir operarios de afuera, cuando lo que deberian hacer es reformarse ellos mismos para merecer confianza i proteccion.

Estos fueron en jeneral los motivos que tuve para oponerme a que se alzarán los derechos de algunos artículos, como lo hice presente en la Comision, en la que, entre otros, estuvo de acuerdo conmigo el señor Vial.

No perjudiquemos a la industria chilena, liberando en absoluto de derecho de internacion estos artículos, pero tampoco nos privemos de tener en el pais lo que es de suma necesidad tener, imponiendo derechos verdaderamente prohibitivos.

Con los fósforos pasó lo mismo: pensamos de derechos de internacion a la

materia prima para fomentar i proteger la fabricacion de este artículo en el pais, i ¿qué sucedió? Que primero se importaron los fósforos casi hechos, no teniendo que ponerles aquí mas que la materia inflamable, i despues se trajeron las cajas mismas hechas ya.

Yo estoi de acuerdo, pues, con el honorable señor Valdes, en cuanto a que el Gobierno debe preocuparse de rebajar los derechos prohibitivos de todos aquellos artículos que no se produzcan o no puedan elaborarse en el pais.

El señor URREJOLA. — El señor Senador por Aconcagua ha dilucidado largamente la cuestion que yo traté mui a la lijera; i ha creido que yo he hecho un alegato en favor de los derechos prohibitivos para la internacion de la madera de pino americano.

Como parece que Su Señoría no me ha comprendido, voi a ampliar un poco lo que brevemente he insinuado.

Yo quise manifestar que el impuesto de veinticinco por ciento que grava la internacion de madera de pino, dado el precio de avalúo de este artículo, de sesenta centavos el metro cuadrado, es un impuesto realmente bajo, que no vale la pena de modificarse. I voi a probar esta afirmacion, manifestando lo que representa el avalúo de sesenta centavos por metro cuadrado, de una pulgada de espesor.

El pié cuadrado es ménos de la décima parte del metro, i siendo avaluado en sesenta centavos el metro cuadrado, el pié cuadrado representa ménos de la décima parte de ese valor, esto es, ménos de seis centavos; de modo que el impuesto de veinticinco por ciento viene a ser solamente un centavo i cuarto por el pié cuadrado. I ¿puede decirse que es éste un impuesto excesivo, dado el precio que tiene el pino en Chile? ¿Puede un impuesto tan insignificante, en comparacion del valor efectivo de esta madera, producir tropiezos i dificultades a los que tengan que usarla en sus construcciones?

Entre tanto, es menester no olvidar que, al fin i al cabo, los paises viven de sus rentas aduaneras, i si vamos a liberar

en absoluto de derechos el pino americano, porque el señor Senador por Aconcagua dice que es mas recto i ménos quebradizo que la madera nacional, nos desprenderemos de una parte de las rentas con que pagamos a los mismos empleados que vijilan los impuestos i se encargan de su recepcion.

En realidad, puede decirse que el impuesto que grava el pino americano es puramente nominal, i la cuestion de si conviene o no reducirlo, no vale ni siquiera el tiempo que estamos empleando en esta discusion.

El precio de tarifa del pié cuadrado de pino americano no llega, como digo, sino a la décima parte del asignado al metro cuadrado con una pulgada de espesor, i avaluado en sesenta centavos.

El señor SILVA URETA.—Su Señoría está equivocado porque ese avalúo es para la tabla de una pulgada de espesor, i entre tanto, la madera de esta clase que se usa jeneralmente es la vigueta de cuatro i de seis pulgadas, de modo que el impuesto no es tan insignificante.

El señor URREJOLA.—Esta no es cuestion de simple raciocinio ni de opiniones individuales, sino de una sencilla operacion aritmética. Desarrolle Su Señoría el impuesto de veinticinco por ciento que grava al pino americano, avaluado a sesenta centavos el metro cuadrado de una pulgada de espesor, aplíquelo a las viguetas de cuatro i seis pulgadas, i verá que es siempre mui reducido, de modo que no puede influir sensiblemente en el precio efectivo de la madera. ¿I vale la pena clamar tanto por la rebaja de un impuesto tan insignificante?

El señor SILVA URETA.—Sólo un centavo que sea por pulgada de espesor en cada viga, representa un recargo excesivo. Fijese el señor Senador en que un palo de roble, madera del país, vale un peso o un peso cincuenta centavos actualmente, i que una viga de pino americano de cuatro pulgadas de grueso vale veinticinco centavos el pié. De manera que esa viga de cinco metros de largo viene a costar cuatro pesos.

Ya ve el señor Senador que la diferen-

cia no es tan insignificante como dice Su Señoría.

El señor URREJOLA.—Pero esa diferencia no proviene del impuesto. El pino americano, como toda clase de madera, se paga por pié cuadrado, i el impuesto sobre el pino viene a ser de un centavo i cuarto por pié. Ese es el hecho, de modo que, aun eximiéndolo en absoluto de derechos de internacion, no se modificaria atendiblemente su precio.

El señor BALMAGEDA.—La lei de conversion de 1892 trajo profundas perturbaciones al país. Verificada la conversion por medio de empréstitos, trajo a su vez como consecuencia la esportacion inmediata del oro i la ruina jeneral.

Dura te un largo período de tiempo, aflijido el país con el desastre nacional que habia producido aquella lei, sobrevino una grito universal, a causa de la pobreza i del consiguiente abatimiento i ruina de todas las industrias i los negocios. En medio de este estado de cosas se discutió en 1898, con caractéres eminentemente proteccionistas, la lei aduanera dictada ese año. No hubo quien no cediera a la necesidad de proteger nuestras industrias; aun los que profesaban ideas exajeradas de libre cambio hubieron de dejarse arrastrar por la corriente proteccionista.

No obstante, aquella lei fué ántes de mucho violada en todas sus disposiciones. El comercio extranjero, hábil, discreto, suspicaz, con influencias mui positivas en el Gobierno, consiguió que se creara en un artículo adicional de la lei una comision especial que debería entender en la tarifa de avalúos, i esa comision era la que en realidad iba a modificar la lei o a hacer una lei nueva.

La lei proteccionista cayó por tierra, subsistió solo la lei elaborada por esa comision que fijó la tarifa de avalúos. Así, cuando se trataba de una mercadería extranjera gravada con un derecho prohibitivo o considerable, esa sábia comision encontraba el medio de hacer un avalúo conveniente a sus intereses, para que la mercadería entrara casi libre de derechos; esto sucedió, por ejemplo, con

los catres de medio bronce: la lei del 98 les impuso un derecho prohibitivo de sesenta por ciento, pero el avalúo se hizo en tal forma, que el resultado fué que no pagaban sino un derecho de tres pesos veinticinco centavos.

De esta manera la lei aduanera, que era proteccionista, se trasformó por completo. Lo que el honorable Senador por Ñuble ha hecho notar sobre lo que ocurre con la madera de pino es perfectamente exacto i es lo mismo que pasa con todas las mercaderías estranjeras a cuya internacion se fijó por la lei un derecho subido.

A pesar de esto, la necesidad de liberar de derechos la internacion de los materiales de construccion existe de una manera incuestionable.

Se ha insinuado que disminuirán las rentas fiscales. Indudablemente que así tendrá que suceder; pero esto no puede ser impedimento para adoptar una medida que se impone como indispensable, por lo ménos durante algun tiempo.

El derecho aduanero para la internacion del pino americano es considerable, o deberia serlo, segun la lei del 98; pero merced al avalúo, ese derecho es en realidad insignificante. De aquí resulta que el perjuicio del Estado seria tambien insignificante si se suprimiera del todo ese derecho.

Por otra parte, la madera de pino americano, como lo ha espresado con pleno conocimiento de causa el señor Senador de Aconcagua, es irremplazable para ciertos usos o construccion; de modo que en estos casos no existe ni puede existir la competencia entre esta madera i las nacionales.

El incendio de California, mas que nuestro impuesto aduanero, ha hecho subir el valor del pino; los cargamentos de esta madera que del Oregon u otros puntos venian a Valparaiso, van hoi a California. ¿Puede entónces esperarse que bajará mucho el valor del pino, si suprimimos el derecho aduanero que grava su internacion en un centavo, o poco mas, por pié, i que conseguiremos con eso que los cargamentos de pino pa-

sen de largo por San Francisco de California para venir a Chile? Ilusorio es pensarlo.

La industria nacional ha sido ya ampliamente favorecida, ella no paga ni el costo de los fletes por ferrocarril; el viaje de un carro de madera desde las rejiones del sur a Santiago cuesta mas al Estado de lo que paga por flete el comprador o vendedor. El Fisco hace un sacrificio positivo de dinero en provecho de los madereros del sur. ¿Por qué vamos a encerrarnos en el mismo espíritu proteccionista del 98, esplicable entónces por el hecho de que el pueblo sin trabajo, sin pan, sin abrigo, clamaba i amenazaba levantarse? ¿Acaso no recuerdan mis honorables colegas que entónces hubo la presion del fracaso de la lei de conversion i de aquel proyecto de acuerdo del Senado presentado por algunos fanáticos sostenedores de esa lei, que declaraba que se encontraba ligado a la fe pública de Chile el sostenimiento de la conversion? Bajo la presion de este fracaso i de sus deplorables consecuencias hubo de dictarse la lei proteccionista.

Pero las cosas han cambiado, i la catástrofe del 16 de agosto ha hecho mas imperiosa i urgente todavía la necesidad de reaccionar. En consecuencia, creo que todos los materiales de construccion deben ser libres de derechos aduaneros. Si se examina la estadística, se verá que no pasarán talvez de diez millones de pesos el valor de los materiales de construccion que se internan en un año con destino a las rejiones afectadas por el cataclismo de agosto. Necesariamente, tratándose de la reconstruccion de ciudades destruidas por un terremoto tendrá que haber, junto con la internacion libre, una internacion extraordinaria. Pero ese simple dato basta para establecer que la liberacion de derechos no es una medida que pudiera afectar de un modo perjudicial las entradas nacionales.

Por eso creo que, en materia de derechos de aduana, i tocante a la tarifa de avalúo de 1898, el Gobierno debe acojer la insinuacion que se le hace para estudiar un nuevo proyecto de lei, i que

tratándose de atender a la necesidad de facilitar la reconstrucción de las ciudades destruidas, debe dictarse una ley que declare libre de internación de los materiales extranjeros para construcción.

### Reparaciones del «Prat»

El señor BALMACEDA.—Ya que estoy con la palabra, i considerando que hai algunos asuntos que no se pueden dejar de mano por la importancia que tienen para el país, deseo preguntar al señor Ministro de Guerra, aquí presente, en qué estado se encuentra la demorada i demorosa cuestión del envío del acorazado «Capitan Prat» al extranjero.

Ultimamente, tras de la resolución del Gobierno anterior manifestada hace cinco meses de enviar este buque a Europa sin pérdida de tiempo, arrancándose con la mayor premura el proyecto de ley que con tal objeto se discutía en el Senado, i no obstante todas las discusiones habidas en época posterior, he podido ver en algunos diarios notas que van i notas que vienen, eso que el honorable Senador por Colchagua llamaba papeleo administrativo.

Si no son muy graves las razones que han inducido al Gobierno a retardar la salida de este buque al extranjero, no se justificaria esta demora que, atendido el estado de verdadero desarme en que nos encontramos, podria parecer la expresión de cierto estado de inconciencia en que vivimos.

Ya todo esto va pasando de raya.

Respecto de la actitud del señor Ministro de la Guerra, conociendo el patriotismo de Su Señoría, debo suponer que algunas razones muy graves deben haber mediado, cuando Su Señoría ha aceptado que tal estado de inacción continúe hasta ahora.

¿Se van a ejecutar los trabajos en el dique de Talcahuano? Careciendo ahora de brazos i de elementos de todo jénero con obreros de las condiciones que nos manifestaba el honorable Senador por Aconcagua, ¿pretenderemos convertirnos en grandes constructores navales? El

personal técnico del almirantazgo naval ¿es hoy día técnico tambien en materia de construcciones navales?

Yo he conversado a veces con hombres que llevaban títulos de contra almirantes, de capitanes de fragata, i que no conocian el espesor de las planchas del buque que mandaban. ¿Son éstos los que van a decidir sobre las instalaciones eléctricas del blindado, sobre la colocación de las nuevas calderas, sobre las alteraciones en la cubierta de la nave, pudiendo apreciar en todo lo que tiene de delicado la cuestión del centro de gravedad de un buque? ¿Se van a ejecutar aquí operaciones en el forro del blindaje, en la colocación de los pernos, en la disposición de la maquinaria, en la alteración de los cañones?

Señor, todo esto no es serio.

Seria muy de desear que tuviéramos un astillero donde pudiéramos hacer reparaciones de cierta entidad en las naves. Pero cuando se trata del único buque de línea, del único elemento atendible de guerra que poseemos, ¿se ha de entregar a manos de chambones, de jentes incompetentes, para que vengan a hacer el aprendizaje en materia de construcciones navales?

Por esto yo desearia oír algunas esplicaciones del señor Ministro de la Guerra, que espero sean en el sentido de que el Gobierno habrá resuelto el envío de este buque a Europa.

El señor FABRES (Ministro de Guerra i Marina).—En realidad, el Gobierno hasta ahora no ha modificado su modo de pensar en orden a la forma en que deben ejecutarse las reparaciones que necesita el blindado «Capitan Prat». Pero, para determinar las condiciones en que deben llevarse a efecto esas reparaciones, ha sido necesario pedir informe a la Dirección de la Armada.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—Es decir, seguir en el papeleo.

El señor FABRES (Ministro de Guerra i Marina).—Sea o nó papeleo, el Gobierno no podia resolver sobre un asunto técnico de esta importancia sin conocer

exactamente las condiciones de las reparaciones que deben ejecutarse.

Para ello necesitaba consultar a las autoridades profesionales llamadas a ilustrarlo en la materia, lo que no podía hacer sino comunicándose con ellas; el papel era, pues, indispensable, sobre todo en las condiciones en que hoy se encuentra la administracion i direccion de nuestra marina.

Cuando en sesiones pasadas el honorable Senador por Colchagua llamó la atencion del Senado i del Gobierno al constante cambio de comunicaciones i a las numerosas providencias sobre peticion de informes i demas tramitaciones administrativas, nos preocupamos de este punto i llegamos al convencimiento de que no seria posible suprimir del todo el papel, pero sí reducirlo en gran parte. Conocida a ese objeto la idea de traer a Santiago la Direccion Superior de la Armada, medida que permitiria tomar resoluciones mas inmediatas en este ramo del servicio público.

En cuanto al envío del «Prat», me parece que no hai apremio de horas o de dias, i el señor Senador por Tarapacá no debe abrigar el temor de que la partida se demore en términos que llegue a ser perjudicial.

El Gobierno tiene el propósito, i así lo ha decidido, de mandar el buque a repararse en Europa, pero no es posible hacerlo sin tomar ántes todas las informaciones necesarias para el mejor acierto en lo que se ha de hacer. Sin duda en pocos dias mas podrá solucionarse definitivamente este asunto, i entónces estaré en situacion de hacer conocer al señor Senador i a la Cámara, si lo desean, las condiciones en que el buque se mandará.

Ojalá que estas observaciones sean bastantes para el objeto que haya tenido en vista el señor Senador por Tarapacá al dirigirme la pregunta que dejo contestada.

### Preferencia

El señor FABRES (Ministro de Guerra i Marina).—Antes de dejar la palabra, ruego al Honorable Senado que se

sirva conceder preferencia para esta sesion a un proyecto sobre suplementos al presupuesto de Guerra, asunto que ya ha sido informado por la Comision respectiva. Hai atenciones urgentes que sufren demora por falta de esos fondos.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Terminados los incidentes.

Si no hai inconveniente, se dará por aprobada la indicacion del señor Ministro de Guerra i Marina.

Queda aprobada.

Se suspende la sesion.

*Se suspendió la sesion.*

### SEGUNDA HORA

#### Suplemento al Ministerio de Guerra

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

Conforme a lo acordado al fin de la primera hora, corresponde tratar de un proyecto de suplementos al presupuesto de Guerra.

*El señor pro-Secretario da lectura a un informe de la Comision Permanente de Presupuestos, ya publicado en este Boletín, cuya parte dispositiva dice:*

«Artículo 1.º Concédese al ítem 295 de la partida 12 del presupuesto de Guerra vijente, un suplemento de ochenta i un mil ochocientos diecisiete pesos cincuenta i cuatro centavos.

Art. 2.º Concédese a los ítem 113 i 129 de la partida 6.ª del mismo presupuesto, un suplemento de veinte mil pesos al primero i de veinticinco mil pesos al segundo».

El señor SANFUENTES (Presidente).—En discusion jeneral el proyecto.

El señor PUGA BORNE.—Supongo que la Comision, a la que no pude asistir, tendria a la vista las planillas de la inversion de los ítem.

El señor PRO-SECRETARIO.—Las planillas figuran entre los antecedentes.

El señor VALDES VALDES.—Efectivamente, la Comision se impuso de la inversion que se ha dado a los ítem para los cuales se solicita suplemento.

La Comision, considerando que los fondos estaban agotados i que era necesario atender al pago de los gastos ya hechos, dió su informe favorable. Yo puse mi firma sin querer entrar en algunas observaciones que me sujeria la inversion hecha. Mas, ya que el señor Senador por Ñuble hace alusion a las cuentas, voi a decir dos palabras a este respecto.

Desde luego, me llamó la atencion un decreto de pago para coche del jefe de la 2.<sup>a</sup> Zona Militar, creo que por dos mil quinientos pesos. No me esplicaba este gasto, tratándose de un jefe a quien se suministran caballos i forraje para los mismos, i de un servicio que por su naturaleza debe hacerse a pié o a caballo.

Tambien encontraba poco esplicable la imputacion del gasto de dieciseis mil pesos por pago de gratificaciones al jeneral Gorostiaga, por no hallar conforme el destino de la suma con la glosa del ítem de que se dedujo. Lo mismo digo de la suma de un mil i tantos pesos puestos a disposicion de la Legacion en la República Arjentina para costear una corona al jeneral Mitre, i de lo gastado para trasladar las oficinas de la Comandancia de Armas.

Todo esto, entrando en estudios de detalle, puede tener alguna esplicacion, pero la Comision no creyó del caso hacer ese estudio, dejando que el Tribunal de Cuentas se pronuncie al examinar las inversiones. Solo tuvo en vista que los fondos estaban agotados i que se necesitaban mas para pagar los gastos ya hechos o los que hai que hacer en el resto del año. Por lo demas, los gastos habian sido hechos por la administracion anterior i no afectaban la responsabilidad de la presente, que ha pedido los suplementos.

El señor LAZCANO. — Lllaman la atencion algunos de los puntos que ha tocado el señor Senador que deja la palabra, i de desear seria que el Gobierno fuera en adelante mas riguroso, para que no se repitan inversiones o imputaciones como las que ha recordado Su Señoría.

Señor, que un jefe de nuestro ejército

teles, para ir a las oficinas militares, o para cualquier otro servicio, es algo que asombra.

Yo he conocido el ejército con un rigorismo tal, que en dias de lluvia ningun militar se creia autorizado para llevar paraguas; pero ahora hasta coche necesitan tener! Esto es una novedad sorprendente, que manifiesta que hai mucho que corregir allí. Serán menudencias éstas, pero forman reunidas un conjunto inaceptable.

Hasta discusiones de esta especie, en un servicio como éste, debemos evitarlas, i he tenido que meditar bastante para decir lo poco que digo, por el prestigio de nuestros jefes, estos hechos no deberian hacerse públicos, pero ménos todavía deberian suceder.

Que nuestros jefes no puedan o no quieran andar a caballo, i graven al Estado para que les costée coche, es algo que mas vale no mencionar aquí; i para no seguir discuriendo sobre esta materia prefiero dejar la palabra.

El señor ROZAS — Yo desearia saber del señor Ministro de Guerra por qué se le da coche al jefe de la 2.<sup>a</sup> Zona, i nó a los demas.

Tambien desearia oír algo sobre las comisiones que haya tenido el jeneral Gorostiaga, para pagarle una suma tan considerable.

El señor VALDES VALDES.—Son gratificaciones ú vengadas conforme a una lei de fecha reciente.

El señor FABRES (Ministro de la Guerra).—No me encontraba en la Sala cuando el honorable Senador de Colchagua hizo sus observaciones respecto del suplemento que se discute, pero por las palabras que acaba de pronunciar el honorable Senador por Llanquihue, parece que Su Señoría se ha referido principalmente al ítem que consulta una gratificacion para el jeneral Gorostiaga, i al que consulta el gasto de un coche para el jefe de la 2.<sup>a</sup> Division.

En cuanto a la gratificacion acordada al jeneral Gorostiaga, debo hacer presente al señor Senador que se trata de dar cumplimiento a una lei dictada por el

Congreso, en virtud de la cual se concedió este derecho a dicho jeneral. Creo sí, que se ha hecho mal en imputar al presupuesto un gasto que debió haberse imputado a la lei especial que lo autorizó. Esto estaba hecho ya, i no me fué posible remediarlo cuando llegué al Ministerio.

En cuanto al coche para el jefe de la 2.<sup>a</sup> Division, debo manifestar a Su Señoría que tambien me llamó la atencion este gasto, e hice algunas investigaciones. Se me manifestó que hacia muchos años que el jefe de la Division de Santiago disponia de coche, porque la necesidad de visitar continuamente todos los cuarteles de la guarnicion le obligaba a usarlo. Este coche se destruyó hace algunos meses i por eso pidió el jefe de la Division que se le diera la cantidad necesaria para reemplazarlo. No se trata, pues, de una novedad, sino de un hecho ya antiguo.

Encuentro razon a los señores Senadores que piensan que no es conveniente acostumbrar a los jefes a esas regalías. Pero, como acabo de decirlo, esta es ya una costumbre establecida, con la cual me he encontrado al hacerme cargo del Ministerio.

Por lo que respecta a los casinos de oficiales, ha sido necesario concederles una subvencion i hubo que sacarla de la partida de imprevistos.

En cuanto al gasto para adquisiciones de la Escuela Militar, debo manifestar que se trata de modelos que exijió como necesarios para la enseñanza el director de la Escuela, i que en realidad son muy útiles para los alumnos en el ramo de fortificaciones.

El molino de viento, que es otro de los gastos incluidos en el suplemento, fué solicitado por la autoridad militar, a fin de proveer del agua indispensable para la tropa i para el servicio a la guarnicion de Antofagasta.

No sé si por no haber oido las observaciones hechas por los señores Senadores, he dejado de contestar alguna.

El señor BALMACEDA.—Deseo llamar la atencion del señor Ministro hácia algunas irregularidades de que he oido

hablar, sin que me conste su exactitud, i que suceden en la 2.<sup>a</sup> Zona.

Se me ha dicho que se arrendó una casa para las oficinas de esta Zona, por seis mil pesos al año, i que esta casa la ha tomado para sí uno de los jefes, no sé cuál, trasladándose la Zona a otra casa por la cual se pagan doscientos setenta i cinco pesos mensuales.

Esto parece muy irregular i solo se esplicaria si el jefe de la Zona así lo hubiera dispuesto por razon de economía, pagando el usufructuario de la casa los seis mil pesos de arriendo, i el Fisco solo doscientos setenta i cinco pesos mensuales.

El señor FABRES (Ministro de la Guerra).—La observacion del honorable Senador podria haber tenido cabida algun tiempo ántes, porque hoi ya no tiene fundamento alguno.

Lo ocurrido es sencillamente lo siguiente: encontrando el jefe de la Zona que se dificultaba mucho el servicio, porque las oficinas ubicadas en la casa en cuestion, quedaban muy distantes del centro, creyó necesario para el buen servicio arrendar otra casa.

Como la primera, que valia seis mil pesos, estaba arrendada por contrato, la tomó él para sí, pagando la diferencia entre lo que costaba aquélla i la nueva casa que ahora ocupan las oficinas de la Zona.

Aun así, no me pareció correcto que el contrato continuase a nombre del Fisco, por mas que éste no paga sino el arriendo de la nueva casa, i en consecuencia, tan pronto como llegué al Ministerio lo hice presente al jefe de la Zona, el que inmediatamente canceló el contrato con el Fisco.

No hai, pues, ningun cargo que hacer al espresado jefe.

El señor PUGA BORNE.—Deseo saber si entre los antecedentes de los suplementos que estamos discutiendo han venido representaciones del Tribunal de Cuentas, porque si fuera así, seria del caso tomar en cuenta esas representaciones conjuntamente con los suplementos.

Hace tiempo, por indicacion del Excelentísimo señor Montt, se acordó que

las representaciones del Tribunal de Cuentas fueran tratadas todos los meses en la orden del día de la primera sesión. El honorable Senador de entonces daba a estas representaciones la importancia que en realidad tienen, para impedir que se repitan los gastos ilegales.

Ahora deseo saber, como decía, si han venido esas representaciones, si han sido informadas por la Comisión i si vale la pena tomarlas en cuenta. Parece, por una nota que he visto en las planillas, que no ha habido representación, i que solo en virtud de un simple oficio del Ministerio se ha tomado razón de todos los decretos en conjunto.

Quiero también llamar la atención del señor Ministro, hacia el enorme gasto originado con motivo de la traslación de oficinas. Por ejemplo, se han gastado veinte mil pesos en trasladar las oficinas del Ministerio de la Guerra.

Estos cambios tan frecuentes originan gastos que sería fácil evitar, i van estableciendo a firme una práctica perniciosa, que conviene no se repita.

Hace poco tiempo se arregló un edificio para trasladar a él la oficina de estadística. Traslada la oficina se empezó a demoler ese edificio i la oficina fué llevada a otra parte.

Después de todos estos cambios i de gastos considerables, hemos visto que el terreno que el edificio ocupaba ha sido arrendado para que establezca su carpa una compañía de circo. Ese terreno estaba destinado para el palacio del Presidente de la República.

A este propósito, i refiriéndome al Palacio de la Moneda, he de repetir lo que ya he dicho en dos o tres ocasiones, esto es, que para sacar la balastrada ornamental de madera que está en mal estado se está destruyendo sin objeto el cornisamento o frontispicio de ladrillos, lo que, aparte del gasto i demora que origina, va a desperfeccionar el edificio, pues no creo que nuestros arquitectos sean capaces de hacer después otro igual. Seguramente se hará alguna cosa parecida al frontispicio del Ministerio de la Guerra, que es algo verdaderamente indecente.

Me permito, pues, insistir en que no se destruya lo que no es necesario para extraer o demoler lo dañado.

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

En votación, i si no se exige votación, daré por aprobado el proyecto.

Aprobado.

Si no hai inconveniente entraremos a la discusión particular.

*Puestos sucesivamente en discusión particular los dos artículos del proyecto, fueron aprobados tácitamente i sin debate.*

### **Ferrocarril de Valparaíso a la Placilla**

El señor SANFUENTES (Presidente).—Corresponde tratar del proyecto que concede permiso a don Domingo Otaegui para construir un ferrocarril entre Valparaíso i la Placilla.

El señor SECRETARIO.—Dice el primer artículo del proyecto:

«Artículo 1.º Concédese a don Domingo Otaegui o a las personas o sociedades que representen sus derechos:

1.º Permiso para construir i explotar una línea férrea eléctrica, que partiendo de los Almacenes Fiscales del puerto de Valparaíso, pase por la Laguna i termine en la Placilla o Peñuelas.

Esta concesión será por el término de noventa años, contados desde que el ferrocarril se entregue al tráfico público.

2.º Permiso para construir i explotar en la bahía de la Laguna una dársena de abrigo i operaciones de carga i descarga de mercaderías, un astillero i un dique seco. Estas obras ocuparán los terrenos interiores de propiedad del solicitante i la ribera i estension de mar que se designe en el plano que apruebe el Presidente de la República, con derecho a prolongarlas i completarlas cuando las necesidades del tráfico lo exijan.

3.º El uso gratuito de los terrenos i aguas fiscales que sean necesarios para la construcción de las obras marítimas, de la vía férrea, estaciones, desvíos, alma-

cenes, talleres i demas oficinas destinadas al servicio de la via, en conformidad a los planos aprobados por el Presidente de la República.

4.º El uso de las vias públicas i vecinales en las partes que la línea las recorra o atraviere, siempre que este uso no embarace o perjudique el tráfico público »

El señor SANFUENTES (Presidente).—En discusion el artículo.

El señor DEVOTO.—El inciso 1.º de este artículo dice que se concede permiso para construir un ferrocarril que parta de los Almacenes Fiscales. I es este punto el que me llama la atencion, pues entre los proyectos para el arreglo i saneamiento de Valparaiso entiendo que habrá necesidad de ocupar mucha parte de los terrenos cercanos a los Almacenes Fiscales, de modo que la concesion en estos términos puede orijinar mas tarde dificultades o entorpecimientos para el Gobierno o para el concesionario.

El señor SUBERCASEAUX.—Los planos deben ser aprobados por el Presidente de la República, quien tomará sin duda las providencias necesarias para que no se dificulten los trabajos en proyecto.

El señor VALDES VALDES.—En efecto, con la intervencion que se da al Presidente de la República se salva la dificultad; pero yo encuentro otra en este artículo i es la siguiente:

En el inciso 2.º se habla de que las obras se harán en conformidad a los planos que apruebe el Presidente de la República; pero como este inciso se refiere a las obras marítimas, pudiera entenderse que las del ferrocarril no necesitan ser aprobadas por el Gobierno.

Habria que buscar una redaccion que comprendiera todo.

El señor SUBERCASEAUX.—Podria ponerse *esas* obras en vez de *estas*. Así se abarcaria todo.

El señor VALDES VALDES.—Yo colocaria la condicion de la intervencion del Presidente de la República en el inciso 1.º

El señor SUBERCASEAUX.—Pero en el 3.º está confirmada la idea.

El señor VALDES VALDES.—Eso mismo puede orijinar la duda de que la intervencion no rija para todos los trabajos sino únicamente para aquellos a que se refieren los párrafos en que se la menciona. Por esto yo insistiria en que se intercalara en el inciso 1.º despues de la frase «una línea eléctrica» esta otra: «en conformidad a los planos que apruebe el Presidente de la República, i que partiendo» etc.

El señor DEVOTO.—I convendria modificar tambien el inciso 1.º espresando que la línea parta, nó de los Almacenes Fiscales, sino de las inmediaciones.

Así quedará mas libertad al Presidente de la República para fijar el punto preciso de partida.

El señor BALMACEDA.—¿Cuáles serian las inmediaciones, o el punto mas próximo a los Almacenes Fiscales? No hai otro que la caleta del Membrillo.

Pero este espacio comprendido entre el cerro i el mar está destinado al camino público, sin ensanche posible.

Para ensancharlo habria que socavar el cerro, lo que seria mui caro, o hacer un emplantillado en la plaza, lo que seria aun mas costoso.

Ademas, ese camino, que es angosto, está ya ocupado por una línea de tranvías, de manera que no habrá posibilidad, sin perjudicar sériamente el tráfico, de establecer ahí otra línea mas. Resultará, pues, que hecha la concesion, el Presidente de la República tendrá que entregar el camino, o la obra será irrealizable.

El señor SUBERCASEAUX.—El inciso 1.º dice testualmente: «El uso de las vias públicas i vecinales en las partes que la línea las recorra o atraviere, siempre que este uso no embarace o perjudique el tráfico público».

De manera que no hai el peligro que señala el señor Senador, aparte de que en ese camino el tráfico es casi nulo.

El señor BALMACEDA.—Ya me habia llamado la atencion ese inciso, pero no veo que en él se solucione la dificultad, desde que la línea, segun el inciso 1.º, tiene que pasar forzosamente por ahí.

Advertir que el uso de las vias públicas

o vecinales no debe embarazar el tráfico público, cuando la concesion se hace en un punto en que necesariamente tiene que embarazar ese tráfico, o bien dejarse sin ejecutar la obra, no es salvar la dificultad sino simplemente eludir su solucion. Lo único que podrá hacer el Presidente de la República será ver modo de que la nueva línea perjudique lo ménos posible el tráfico público, pero nó evitarlo en absoluto; de modo que vamos a facultarlo para que haga una cosa que le será imposible hacer.

Por otra parte, se trata aquí de un camino, o de una parte de camino cuya fiscalizacion corresponde esclusivamente a la Municipalidad. Estamos, pues, disponiendo de un bien que podríamos llamar municipal, sin oír a la Municipalidad.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Talvez convendria fijar el punto de partida de la línea en las Torpederas.

El señor DEVOTO.—Me parece que seria preferible dejar este asunto para segunda discusion.

El señor PUGA BORNE.—¿Se han presentado los planos de la obra?

El señor SUBERCASEAUX.—Sí, señor, i en los planos no se ve dificultad alguna para la ejecucion de esas obras. Las dificultades que pudieran presentarse despues, quedan obviadas por la cláusula en que se da al Presidente de la República la facultad de aprobar los planos. Esto es lo único que puede hacerse; entrar en todos los detalles, querer preverlo todo, i oponer trabas i condicionable todo, es esponerse a que sea impracticable esta clase de obras.

El Presidente de la República, al aprobar los planos, verá que este ferrocarril no embarace el tráfico público, ni se presente a otros inconvenientes.

El señor DEVOTO.—Lo que me ha parecido inconveniente es la frase del proyecto en que se fija el punto de partida en los Almacenes Fiscales. Esto puede entorpecer las obras de reconstruccion de Valparaiso.

El señor SUBERCASEAUX.—Se

podria poner: cerca, o en la proximidad de los Almacenes Fiscales.

El señor SECRETARIO.—Consultando la idea del señor Senador por Bio-Bio, yo habia puesto: De las inmediaciones.

El señor SUBERCASEAUX.—Es lo mismo.

El señor SECRETARIO.—Entónces el inciso 1.º quedaria así: «Permiso para construir i explotar una línea férrea eléctrica, que partiendo de las inmediaciones de los Almacenes Fiscales del puerto de Valparaiso, i en conformidad a los planos aprobados por el Presidente de la República...».

El señor SUBERCASEAUX.—Perfectamente.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Si ningun otro señor Senador hace uso de la palabra, se votará el artículo en la forma que acaba de leerse.

El señor URREJOLA.—Yo me permitiria hacer una pequeña modificacion de forma a la redaccion del señor Secretario.

Dice esa redaccion: en conformidad a los planos *aprobados* por el Presidente de la República, lo que podria dar a entender que esos planos han sido aprobados ya; yo diria: en conformidad a los planos *que apruebe* el Presidente de la República.

El señor SANFUENTES (Presidente).—En votacion.

Si no se exige votacion, se dará por aprobado el artículo en la forma propuesta.

Aprobado.

El señor SECRETARIO:

Art. 2.º Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad municipal i particular que se necesiten para el trayecto de la línea, sus estaciones i anexos; para construir represas, acueductos i obras para la traccion e instalacion eléctrica correspondiente; incluyendo las canteras, pozos de lastre, arenas necesarias para la construccion de la línea i obras maritimas conforme a los planos aprobados por el Presidente de la República.

El señor SANFUENTES (Presidente).—En discusion

¿Algún señor Senador hace uso de la palabra?

En votacion; i si no se exige, se dará por aprobado.

Aprobado.

El señor SECRETARIO:

Art. 3.º Terminado que sea el ferrocarril, se devolverá al concesionario el valor de los derechos de aduana que hubiere pagado por internacion de rieles, máquinas, provisiones, artefactos de fierro, herramientas i cemento Portland destinados al ferrocarril, no pudiendo exceder tales derechos de la suma de seiscientos mil pesos.

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda).—¿Qué se entiende por *provisiones*?

El señor SUBERCASEAUX.—Indudablemente, provisiones de materiales; pero en realidad, la palabra podría interpretarse por provisiones de boca.

Creo que podría suprimirse, i no dudo que el empresario no tendrá inconveniente para aceptar esa supresion.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Quedará aprobado el artículo con la supresion de la palabra «provisiones».

Aprobado.

*Tácitamente i sin debate fueron aprobados los artículos 4.º i 5.º, que dicen:*

Art. 4.º Terminadas que sean las obras marítimas, se devolverá al concesionario el valor de los derechos de aduana que hubiere pagado por internacion de dragas, maquinarias, herramientas, cemento i materiales que sean necesarios para la construccion de la dársena, dique, astillero, poblacion industrial i barrio de obreros; con sus correspondientes instalaciones de luz, fuerza i traccion eléctrica; agua potable i desagües, conforme a los planos i presupuestos aprobados por el Presidente de la República.

No podrán exceder tales derechos de la suma de un millon quinientos mil pesos i deberá justificarse ante el Presidente de la República el empleo de los materiales en las obras a que se refiere el número 2.º del artículo 1.º

Art. 5.º Los planos definitivos del ferrocarril i demas obras anexas a la via serán sometidos a la aprobacion del Pre-

sidente de la República en el término de un año.

Los trabajos de construccion de la via se iniciarán en el término de seis meses i deberá terminarse i entregarse la linea al servicio público en el término de cinco años, contados ambos plazos desde la fecha de la aprobacion de los planos.

Los trabajos se considerarán iniciados cuando se haya invertido en ellos cien mil pesos, a lo ménos.

El señor SECRETARIO:

Art. 6.º Los planos i presupuestos definitivos de las obras marítimas serán sometidos a la aprobacion del Presidente de la República en el término de dos años.

Los trabajos de construccion de estas obras se iniciarán en el término de un año i deberán estar concluidas i entregadas al servicio en el término de seis años, contados ambos plazos desde la fecha de la aprobacion de los planos.

Si trascurrido tres meses desde la fecha de la presentacion de los planos respectivos al Presidente de la República, éste no decretare modificaciones, se considerarán aprobados i el concesionario podrá dar principio a la ejecucion de los trabajos.

El señor SANFUENTES (Presidente).—En discusion.

El señor VALDES VALDES.—La disposicion que se establece en el inciso último de este artículo i que dice que si el Presidente de la República no decretare modificaciones de los planos en el término de tres meses, se considerarán aprobados, rije solo con respecto a las obras de que trata el artículo, es decir, las obras marítimas; es lójico, sin embargo, que la misma condicion se haga estensiva a los planos del ferrocarril a que se refiere el artículo 5.º

Hai que buscar una redaccion que abarque los dos artículos.

El señor BALMACEDA.—En cuanto al plazo mismo de tres meses, me parece muy reducido; importa un apremio para el Presidente de la República, quien, por diversas circunstancias, puede no tener tiempo en tres meses para ocuparse del estudio de los planos.

Yo pediria que se fijara este plazo en seis meses.

El señor SECRETARIO.—Segun la insinuacion del señor Senador por Colchagua i la peticion del señor Senador por Tarapacá, se redactaria el inciso último del artículo en discusion en los siguientes términos:

«Si trascurridos seis meses desde la fecha de la presentacion de los planos a que se refieren este i el anterior artículo al Presidente de la República, éste no decretare modificaciones, se considerarán aprobados i el concesionario podrá dar principio a la ejecucion de los trabajos».

*Se dió por aprobado el artículo en esta forma.*

*Sucesivamente se dieron por aprobados, sin debate los artículos 7.º i 8.º, que dicen así:*

Art. 7.º Una vez aprobados los planos i ántes de iniciar los trabajos, el concesionario constituirá en arcas fiscales un depósito de cien mil pesos, en bonos, en garantía del cumplimiento de las disposiciones del artículo 5.º Este depósito quedará a beneficio fiscal i caducará el permiso, si se faltare a cualquiera de los plazos determinados en dicho artículo, salvo el caso de guerra o fuerza mayor debidamente comprobada.

Caducará igualmente la concesion si no se hiciere el depósito en el plazo designado.

Los dividendos correspondientes a estos bonos, que serán renovados si fueren amortizados, serán percibidos por el depositante i los bonos le serán devueltos cuando la línea haya sido terminada i entregada al tráfico público.

Podrá, no obstante, devolverse los bonos ántes del plazo indicado, si el concesionario lo solicitare siempre que justifique tener invertido en la construccion del ferrocarril, doscientos mil pesos, a lo ménos, i dé como garantía, en sustitucion las obras ejecutadas.

Art. 8.º Las tarifas se someterán a la aprobacion del Presidente de la República.

El señor PRO SECRETARIO:

Art. 9.º Los derechos de carga i descarga que se cobren al Fisco por sus navos, como las reparaciones que se hagan a la Armada, ya sea en la dársena, dique o astillero, se harán con un veinte por ciento de rebaja i tendrán preferencia en todo caso.

El señor SANFUENTES (Presidente).—En discusion.

El señor VALDES VALDES.—Aunque no se dice respecto de qué es esta rebaja de veinte por ciento, se entiende que es con respecto a los precios corrientes para el público.

*Se dió por aprobado el artículo.*

*Sin debate fué aprobado el artículo 10, que dice:*

Art. 10. El concesionario cederá gratuitamente al Fisco las manzanas de terrenos que se designarán en el plano, para los almacenes i oficinas de la Aduana, a inmediaciones de la Estacion Central.

Tanto el ferrocarril como la dársena, se podrán entregar al servicio en parcelas a medida que se vayan terminando.

El señor SECRETARIO:

Art. 11. Despues de cuarenta años contados desde que comience la explotacion, el Estado podrá adquirir el ferrocarril, pagando el valor real que a la fecha de la adquisicion tenga la línea, edificios i material de la Empresa, mas un diez por ciento.

Este valor se fijará a justa tasacion de peritos.

El señor SANFUENTES (Presidente).—En discusion.

El señor BALMACEDA.—El plazo de cuarenta años que este artículo fija para que el Estado pueda adquirir el ferrocarril, es muy largo; en otras concesiones semejantes se ha establecido un plazo menor, que por lo jeneral ha sido de veinte años; talvez convendria disminuirlo en el presente caso a treinta años.

El señor URREJOLA.—Este ferrocarril, segun se dice en el preámbulo del proyecto, podria llegar a empalmar con el ferrocarril eléctrico de Valparaiso a Santiago, que se va a construir segun la concesion hecha a don Ambrosio Olivos.

Seria conveniente ver si en esa concesion hai alguna disposicion análoga a la que establece el artículo en debate, a fin de uniformarlas ambas, para que el Estado pueda adquirir simultáneamente ambas líneas, si le conviene.

El señor PRO SECRETARIO.—En la lei de concesion al señor Olivos el artículo 7.º dice así:

«Art. 7.º Después de cuarenta años, contados desde que comience la explotación, el Estado podrá adquirir este ferrocarril, pagando el valor real que a la fecha de la adquisición tenga la línea, edificios i material de la Empresa, mas un diez por ciento.

Este valor se fijará a justa tasacion de peritos.»

El señor URREJOLA.—Por lo que se ve, están acordes las disposiciones de una i otra lei.

El señor BALMACEDA.— Retiro entónces mi indicacion.

El señor SANFUENTES (Presidente). —Queda aprobado el artículo.

*Sucesivamente i sin debate, se dicen por aprobados los artículos 12, 13, 14 i 15 final, que dicen:*

Art. 12. Vencido el plazo de noventa años, la via, con sus materiales i edificios, pasarán a ser propiedad del Estado.

Art. 13. La presente concesion no po-

drá trasferirse sin autorizacion del Presidente de la República.

Art. 14. Si los derechos conferidos por esta concesion tanto respecto al ferrocarril eléctrico como sobre la dársena i sus anexos, fueren trasferidos a personas o sociedades estranjeras, la cesion no será válida sin la estipulacion expresa de que los concesionarios renuncian por sí i por sus sucesores, a toda accion diplomática para hacer valer los derechos emanados de esta concesion, debiendo sujetarse a lo que resuelvan los tribunales de la República.

Art. 15. El Presidente de la República hará certificar, cuando lo estime conveniente, la conformidad de las obras con los planos aprobados.

El señor SANFUENTES (Presidente) —Queda terminado el proyecto.

Se levanta la sesion.

*Se levantó la sesion.*

RAFAEL EGAÑA,

Jefe de la Redaccion.

