

Sesion 13.^a extraordinaria en 4 de noviembre de 1914

PRESIDENCIA DEL SEÑOR OCHAGAVIA

Sumario

Se consideran las modificaciones intróducidas por la otra Cámara en el proyecto sobre acuñacion de monedas de plata.—Se aprueba el proyecto sobre prórroga de la cuenta pendiente de la Municipalidad de Santiago en el Banco de Chile.—El señor Besa se ocupa de la situacion en que se encuentran las compañías extranjeras de navegacion en nuestras costas.—Usan de la palabra sobre esta materia los señores Barros Errázuriz (Ministro de Guerra) i Walker Martínez.—Continúa la discusion del proyecto sobre ferrocarril de Pintados a Iquique i usa de la palabra el señor Garces (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa la discusion del proyecto en debate i queda pendiente.—Se acuerda la tabla de asuntos de fácil despacho para la sesion siguiente.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Aldunate Solar Carlos	García de la H. Pedro
Balmaceda J. Elías	Letelier Silva Pedro
Barros E. Alfredo	Mackenna Juan E.
Besa Arturo	Montenegro Pedro N.
Búlnes Gonzalo	Rivera Guillermo
Búrgos Gregorio	Salinas Manuel
Claro Solar Luis	Sanfuentes Juan Luis
Correa Ovalle Pedro	Urrejola Gonzalo
Charme Eduardo	Valdes Valdes Ismael
Echenique Joaquin	Valderrama José M.
Figuroa Joaquin	Walker M. Joaquin

I los señores Ministros del Interior, de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion, de

Guerra i Marina i de Industria i Obras Públicas.

Acuñacion de moneda de plata

El señor **Ochagavía** (Presidente). — Corresponde discutir las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados en el proyecto sobre acuñacion de monedas de plata.

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

«Santiago, 31 de octubre de 1914 — El proyecto de lei, remitido por el Honorable Senado, que autoriza al Presidente de la República para que haga acuñar hasta la cantidad de quince millones de pesos en monedas de plata, ha sido aprobado por la Cámara de Diputados con las siguientes modificaciones:

En el artículo 1.º se han sustituido los incisos 1.º i 2.º por los siguientes:

«Artículo 1.º Autorízase al Presidente de la República para que haga acuñar hasta quince millones de pesos en monedas de plata de uno i dos pesos, con lei de setecientas veinte milésimas de plata i peso de nueve i dieciocho gramos, respectivamente.

Las monedas de un peso tendrán veintiocho milímetros de diámetro i las monedas de dos pesos treinta i tres i medio milímetros de diámetro i los mismos emblemas i leyendas de las monedas de plata creadas por la lei número 277, de 11 de febrero de 1885».

En el artículo 4.º ha sustituido en la frase inicial del artículo las palabras «un año» por las de «dos años»; i

Ha agregado, despues de las palabras «no podrán emitirse billetes del tipo de un peso», las palabras «i de dos pesos».

El señor **Ochagavía** (Presidente).— Si

le parece al Honorable Senado se podría dar lectura al proyecto aprobado por esta Honorable Cámara, a fin de que los señores Senadores puedan apreciar más fácilmente las modificaciones introducidas.

El señor **Secretario**.—El artículo 1.º del proyecto del Honorable Senado dice así:

«Artículo 1.º Autorízase al Presidente de la República para que haga acuñar hasta quince millones de pesos en monedas de plata de un peso, con lei de setecientos veinte milésimas de plata i peso de nueve gramos.

Estas monedas tendrán veintiocho milímetros de diámetro i los mismos emblemas i leyendas de las monedas de plata creadas por la lei número 277, de 11 de febrero de 1895.

La tolerancia en el feble i fuerte será de cuatro milésimas en la lei i en el peso de tres por mil.

La tolerancia de cada pieza será de cuarenta miligramos.

El artículo 4.º, donde se ha sustituido la frase «un año» por «dos años», dice así:

«Art. 4.º Un año despues de la promulgacion de la presente lei no podrán emitirse billetes del tipo de un peso».

El señor **Claro Solar**.—La modificación principal que hai en el proyecto consiste en establecer la moneda de dos pesos. Esta cuestion fué bastante discutida en el Senado la primera vez que se trató de este proyecto i se manifestó la inconveniencia de acuñar una moneda de dos pesos que, comparada con la moneda actual de un peso, casi no tiene diferencia, porque la diferencia que hai en el diámetro es mui pequeña, lo mismo que la diferencia del peso, de manera que, comparada una con otra a la simple vista, se podrían confundir.

Es verdad que nuestra actual moneda, que corresponde a un tipo de diez peniques, si ya no ha sido totalmente retirada de la circulacion, lo será pronto i por consiguiente no dará lugar a equivocaciones, pero sí dejará de manifiesto la depreciacion de nuestra moneda desde que nos encontramos que nuestro peso metálico se convierte en moneda de dos pesos.

Al insinuar hace dias al señor Ministro de Hacienda la conveniencia de insistir en nuestro proyecto, el señor Ministro me dió por razon, para establecer la moneda de dos pesos, el hecho de estar ya fabricados los cuños. De manera que por mantener los cuños vamos a lanzar estas monedas que dejarán de manifiesto el descenso del tipo de nuestra moneda. Estimo que es preferible perder los cuños a acuñar monedas en estas condiciones i, por lo

tanto, hai conveniencia en insistir en lo aprobado anteriormente por el Senado.

El señor **Urrejola**.—Abundo en las mismas consideraciones que acaba de manifestar el honorable Senador de Aconcagua.

La moneda de dos pesos que se proyecta tiene a la simple vista el mismo diámetro de la actual moneda de un peso i la de un peso casi el mismo diámetro de la moneda de cincuenta centavos, que felizmente, para evitar confusiones, va en tendencia a desaparecer. De manera que en el público esto va a causar muchas confusiones.

Haríamos, pues, buena obra evitando que circulen estas monedas que han de producir engaños i dificultades; sobre todo cuando esta modificación que se proyecta no obedece a ninguna necesidad, puesto que en lugar de llevar en el bolsillo monedas de dos pesos se pueden llevar dos de un peso.

Por estas razones votaré por la insistencia.

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

Ofrezco la palabra.

Se va a votar si se acepta o no la primera modificación introducida.

Votada la modificación introducida por la Cámara de Diputados en el artículo 1.º del proyecto, fué rechazada por dieciseis votos contra uno i una abstencion.

El señor **Ochagavia** (Presidente).—Se va a votar si se acepta o no la modificación del artículo 4.º

El señor **Besa**.—Parece que no se necesita votacion, pues todos estamos de acuerdo en aceptarla.

El señor **Ochagavia** (Presidente).—Parece que hai acuerdo para aceptar la segunda modificación; de manera que, si no hai inconveniente, se dará por aprobada.

Aprobada.

El señor **Ochagavia** (Presidente).—Se va a votar si se acepta la tercera modificación.

Puesta en votacion la modificación, resultó aprobada por la unanimidad de veinte votos.

Cuenta corriente de la Municipalidad de Santiago

El señor **Ochagavia** (Presidente).—Corresponde ocuparse del proyecto que faculta a la Municipalidad de Santiago para prorrogar por un año la cuenta corriente que tiene contratada con el Banco de Chile.

Se da lectura al oficio de la Cámara de Diputados con que remite aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Autorízase a la Municipalidad de Santiago para prorrogar por un año la cuenta corriente por un millon de pesos, que contrató con el Banco de Chile en virtud de la lei número 2,817.

Sin debate i por asentimiento unánime se dió por aprobado el proyecto.

INCIDENTES

Navegacion en las costas de Chile

El señor **Besa**.—Me permito llamar la atencion del Gobierno hácia las condiciones en que va a quedar la navegacion por nuestras costas despues del combate habido últimamente entre las naciones belijerantes.

Como se sabe, los vapores de la Pacific Steam Navigation Company han quedado detenidos en nuestros puertos, lo que ocasionará grandes perjuicios al comercio, ya que las esportaciones de cobre i de otros artículos que van al extranjero, en retorno de nuestras importaciones, van a quedar completamente paralizadas. El *Oronsa*, que tiene a su bordo un cargamento valiosísimo, ha llegado ayer tarde a Valparaiso, i allí quedará quien sabe hasta cuándo.

De manera, señor Presidente, que la situacion del pais se agrava con este predominio en nuestras costas de una de las naciones belijerantes. Los cálculos que se han hecho sobre la probable esportacion del salitre ya no tienen base alguna, desde que no sabemos cuánto tiempo durará esta situacion de predominio en nuestras costas de una u otra de las naciones que se encuentran en guerra.

A esta situacion llamo la atencion del Gobierno, i sin pretender que haga imposibles, es de desear que tome en cuenta este estado de cosas i estudie algunos medios para remediarlo. Se me ocurre que algo puede hacerse para que no se paralice en absoluto nuestro movimiento marítimo, sea con Europa, sea con Estados Unidos u otros paises de la América.

Esta medida seria la de ocupar los tres o cuatros trasportes de la Armada, los que, aun cuando no tienen mui buenas condiciones para la carga ni son mui económicos, contribuirían a dar algun respiro a las industrias del cobre i del salitre.

Aun las importaciones a Antofagasta i a otros puertos chilenos están igualmente paralizadas.

Las minas de estaño, ya en situacion angustiosa, van a clausurarse definitivamente i a quedar en una situacion desesperante bajo el punto de vista financiero.

Se me ocurre tambien, aun cuando no sé si lo que voi a indicar sea hacedero dentro de las leyes internacionales, que podria el Gobierno penerse de acuerdo con los Estados Unidos para ver modo de regularizar la situacion i nuestras relaciones con los paises belijerantes, que, a continuar como ahora, puede traernos complicaciones graves. Se sabe que algunos buques de las naciones en guerra han estado aprovisionándose en nuestros puertos, en la forma, es cierto, que permite el Derecho Internacional, esto es, solo con la provision suficiente de víveres i carbon, para poder llegar al puerto mas próximo de sus paises respectivos, pero se sabe igualmente que, una vez en alta mar, entregan su provision a los buques de guerra. De manera que nosotros estamos aprovisionándoles para que continúen en los mares del Pacífico i en nuestras costas sus operaciones bélicas.

¿No podria el Gobierno chileno, de acuerdo con otros de América, tomar algunas medidas para que se nos deje en paz?

¿No se podria declarar neutral nuestra zona? La doctrina Monroe ¿no seria aplicable en este caso? Yo no lo sé, pero me atrevo a insinuar estas ideas al Gobierno, con desconfianza, pero con el deseo de que se tome alguna medida para que no se nos deje por mas tiempo en esta situacion de angustia, porque esto de no hacer nada i encontrarle dificultades a todo no es de hombres previsores, de hombres de gobierno. Es mejor tratar de salvar los obstáculos que toda idea encuentra en su camino que tratar de ponerlos para que no se haga nada.

Me atrevo, pues, a insinuar estas ideas en la esperanza de que merezcan la atencion del Gobierno.

El señor **Barros Jara** (Ministro del Interior).—El Gobierno se ha preocupado del punto que ha tratado el honorable Senador por Maule. Al efecto, hoi en la mañana ha habido Consejo de Ministros con ese objeto, i en él dominó el propósito de estudiar la posibilidad de que la cancillería se ponga de acuerdo con los gobiernos de otros paises americanos para ver modo de llegar a un acuerdo en lo que se refiere al comercio marítimo que se hace en las costas sud-americanas por naves extranjeras e belijerantes durante el actual estado de guerra.

En cuanto a las medidas que pudiera tomar el Gobierno de Chile a fin de fomentar la na-

vegacion marítima entre nuestras costas i el extranjero, se ha estudiado tambien la materia, i espero poder comunicar en poco tiempo mas al honorable Senador la resolucion que se adopte.

El señor **Barros Errázuriz** (Ministro de Guerra i Marina).—Como los puntos que ha tratado el honorable Senador por Maule se relacionan con el Ministerio de mi cargo, voi a dar algunas esplicaciones a Su Señoría i al Senado.

Se han presentado al Ministerio varias propuestas de arrendamiento de los trasportes de la Armada a fin de dedicarlos a la navegacion, i todas ellas han sido enviadas en estudio al Ministerio de Hacienda para que informe sobre si habria conveniencia en pedir propuestas públicas o proceder en alguna otra forma, que, sin favorecer a nadie en particular, facilite la esportacion de nuestros productos.

Por lo que toca a la policia de nuestras costas, aprovecho la ocasion para declarar que el Gobierno ha tomado toda clase de medidas tendientes a hacer efectiva la neutralidad del pais en el actual conflicto internacional. Para este efecto algunos torpederos de la Armada recorren constantemente las costas, ejerciendo la mas estricta policia a fin de evitar que se rompa la neutralidad de las aguas territoriales. Igual vijilancia se ejerce en los puertos para que se cumplan las prácticas de Derecho Internacional. La Direccion de la Armada hace cumplir estrictamente todas las instrucciones que en cada caso se le imparten de acuerdo con el Ministerio de Relaciones Exteriores, i todas ellas en el sentido de que se trata en iguales condiciones a unas i otras de las naves de guerra de los paises belijerantes, aplicando imparcialmente a ambos las condiciones, restricciones i prohibiciones sobre admision en los puertos chilenos o aguas territoriales de navios de guerra de los paises belijerantes.

Cada vez que se sospecha que un vapor mercante trata de hacer un tráfico indebido, se toman todas las medidas tendientes a evitarlo.

El señor **Besa**.—Voi a permitirme insistir sobre el punto relativo a los trasportes de la Armada, porque veo que el Gobierno se ha preocupado de los demas.

Celebro trate de impedir a toda costa que el arrendamiento de los trasportes caiga en manos de personas que puedan constituir un verdadero monopolio para la esportacion de cierta clase de productos solamente, con exclusion de los demas. Uno de los medios de

evitar que esto suceda seria el de que los trasportes continuaran con su oficialidad i tripulacion actuales.

Así podria evitarse que su arrendamiento favoreciera únicamente a un reducido número de personas. Los trasportes podrian partir de Iquique i recojer carga en los diversos puertos del pais para llevarla a Inglaterra u otros paises de Europa, con positivas ventajas para la produccion nacional. Aun podrian llegar hasta el Cairo llevando salitre, pues el Ejipto es uno de los paises que en los últimos años ha venido consumiendo salitre en escala cada vez mas creciente.

En todo caso es necesario tomar alguna medida, pues lo peor de todo es no aprovechar ninguno de estos elementos.

Yo me permito impulsar al señor Ministro a que haga mas de lo que ha hecho, porque los últimos acontecimientos que se han producido, que todos conocemos, dan carácter de suma urjencia a las medidas que se hayan de tomar.

Caja de Crédito Popular

El señor **Mackenna**.—Me permito solicitar de la Honorable Cámara que ponga en tabla, a fin de que se le tome en cuenta en el momento oportuno, el proyecto relativo a la Caja de Crédito Popular; proyecto que ha sido aprobado por la Honorable Cámara de Diputados e informado por la Comision respectiva del Senado.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Se tomará nota de la indicacion de Su Señoría.

Marina Mercante Nacional

El señor **Búrgos**.—Las observaciones que ha hecho el señor Senador por Maule ponen de manifiesto la necesidad que hai de que el Senado se ocupe de un antiguo proyecto que pende de su consideracion, que es un anhelo público, i del cual no se ha querido preocupar hasta ahora de una manera activa: me refiero al proyecto de marina mercante nacional.

Sobre esta materia hai un proyecto despachado por la Honorable Cámara de Diputados, que no sé si ha sido informado en el Senado; i hai otro proyecto que nació en esta Cámara, que no ha sido informado.

Constantemente se ha estado reclamando el despacho de un proyecto que salve la situacion de la marina mercante chilena i no comprendo qué motivos habrá habido para demorar su estudio. No es posible creer que las

grandes conveniencias públicas así lo hayan exigido.

Me permito insinuar al señor Presidente que se sirva rogar a la Comision respectiva que informe el proyecto presentado en esta Sala, i que si está informado el proyecto que envió la Cámara de Diputados, se sirva ponerlo en tabla. Si este último tampoco está informado, es de esperar que termine pronto su trabajo.

El señor **Ochagavía** (Presidente).— Los miembros de la Comision que estudia los proyectos relativos a la marina mercante han oido la insinuacion del señor Senador por Concepcion, i espero que la atenderán.

Edificacion escolar

El señor **Búrgos**.—Aprovechando la presencia del señor Ministro del Interior, ruego a Su Señoría que se sirva recabar de S. E. el Presidente de la República que se incluya en la convocatoria el proyecto de que se dió cuenta en el Senado en la sesion de ayer, relativo a la edificacion escolar.

Es ésta una necesidad mui sentida; i, con escepcion de la del que habla, lleva el proyecto firmas mui respetables.

Es un proyecto que merece ser atendido, no solo porque va a satisfacer una necesidad mui grande, sino que tambien por cuanto servirá para dar trabajo a mucha jente.

Ademas pido desde luego que se le envíe a Comision una vez que el Gobierno lo haya incluido en la convocatoria.

El señor **Barros Jara** (Ministro del Interior).—Con el mayor agrado accederé a la peticion que hace el señor Senador por Concepcion; pero rogaria a la Mesa que se sirviera enviar un oficio sobre el particular al Ministerio de Instruccion Pública; de esa manera se asegura mas la peticion.

Navegacion en las costas de Chile

El señor **Walker Martínez**.—La cuestion jeneral que ha tocado el señor Senador por Maule, relativa a la situacion que se ha creado al pais con motivo de haberse hecho teatro de la guerra, es mui interesante.

Decia Su Señoría que él no conoce todos los caminos que el Derecho Internacional franquea al Gobierno para resolver esta cuestion.

Por mi parte, deseo llamar la atencion del Gobierno hácia una disposicion de la Convencion de La Haya, en que se trata precisamente de los derechos i deberes de las poten-

cias neutrales en la guerra marítima. Me refiero al artículo 18, que dice:

«Los navíos de guerra belijerantes no podrán servirse de los puertos, radas o aguas territoriales neutrales para renovar o aumentar sus provisiones militares o armamentos, o para completar su tripulacion».

Aquí está establecido el derecho que tienen las naves para entrar por veinticuatro horas a un puerto, siempre que no haya leyes especiales en el pais a que lleguen; de modo que si nosotros reglamentáramos esta cuestion, se limitaria este derecho que establece la Convencion.

Está consultado tambien aquí el derecho que tiene un buque de aprovisionarse para llegar al puerto mas próximo de su propio pais; pero como ha habido casos mui frecuentes en que se ha pedido carbon, por ejemplo, para llegar al puerto mas próximo de su propio pais i ha resultado que el buque ha arribado a otro puerto para renovar esta provision, ha llegado el caso de que ya no se trata de facilitar la marcha de regreso de un buque a su propio pais, sino de renovar la provision para continuar en esta guerra que se está haciendo en nuestras propias costas.

Así es que creo mui atinadas las observaciones del señor Senador por Maule i que descansan en un principio que podemos utilizar. El Gobierno podria, como lo ha indicado Su Señoría, ponerse de acuerdo con los paises que tienen mas situacion i mas contacto en América, que se han aproximado últimamente, a fin de buscar una solucion a este asunto, estableciendo, por ejemplo, reglas jenerales que podrian abarcar toda la América.

Como este artículo que he leído, por via de ejemplo, encontrarán los señores Ministros algunos otros que interpretar para poder reglamentar en adelante estas cuestiones, evitando muchas de las dificultades presentes i talvez complicaciones posteriores.

El señor **Besa**.—Lo que acaba de decir el señor Senador por Santiago me ilustra mucho sobre esta materia.

Si nosotros podemos dictar leyes o reglamentos especiales a este respecto, haríamos bien en poner algunos obstáculos a estas naves que están sirviendo de base de operaciones de guerra; porque entran a nuestros puertos, están en ellos hasta veinticuatro horas, salen despues, i por medio de sus aparatos de telegrafía inalámbrica se ponen en comunicacion con las escuadras para avisarles que pueden aprovisionarlas con los artículos que han tomado en nuestros puertos.

Por lo tanto, si hai alguna posibilidad de

disminuir estas facilidades que se dan a los buques de países beligerantes, creo que el Gobierno debe hacerlo ahora que estamos en principios, ántes que las complicaciones sean mas graves. Por ejemplo, ¿no es un engaño el que se está cometiendo por los buques de los países en guerra, que, tomando carbon suficiente para hacer el viaje desde nuestra costas hasta los puertos mas próximos de sus propios países, van a aprovisionar a las escuadras i despues tocan en otros puertos neutrales para hacer nuevo acopio de carbon?

De aquí resulta un engaño, un quebranto de las leyes de Derecho Internacional, que es sumamente perjudicial para los intereses de Chile.

¿Seria posible dictar un decreto, o una lei si fuera necesario, para evitar estos abusos? Yo no soi capaz de resolver esta cuestion. Yo pregunto a los señores Senadores que son mas entendidos en esta materia, si no seria posible impedir que se aprovisionara a los buques mercantes que pueden estar en contacto con los buques de guerra de naciones beligerantes.

Creo que todas las naciones son soberanas para tomar las medidas que estimen mas convenientes para sus intereses, de manera que Chile puede adoptar cualquier temperamento para hacer cesar este estado de cosas en que nos encontramos; pues la situacion es peor que si nosotros mismos estuviéramos en guerra, sufrimos las mismos perjuicios i ruina por la falta de comunicaciones entre nuestro país i los extranjeros; todo debido a los buques de guerra que merodean por nuestras costas, i a los cuales damos facilidades.

Si impidiéramos en absoluto que se entregara carbon i provisiones a esos buques de guerra, tendrian que alejarse de nuestros mares; pues hai que reconocer que, en realidad, estamos aprovisionando con carbon i víveres a unas i otras de las escuadras en lucha.

Supongo que las leyes internacionales no pueden ser tan absolutas que no pueda tomarse alguna medida sobre el particular.

En cuanto a establecer una línea de navegacion bajo la bandera chilena, creo que seria posible arrendar algunos buques para que no se prolongue indefinidamente este estado de cosas. Esta es una de las cuestiones mas graves que pueden presentarse.

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

Ofrezco la palabra.

Terminados los incidentes.

Las insinuaciones que han hecho los señores Senadores por Concepcion i Coquimbo no

han merecido observaciones, luego se darán por aprobadas.

Aprobadas.

Ferrocarril de Pintados a Iquique

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

El señor **Garces** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Al finalizar la sesion de ayer, manifestaba las razones que ha tenido el Gobierno para buscar la salida del ferrocarril longitudinal a la ciudad de Iquique, i en seguida esponia las razones que han determinado al Gobierno tambien para adoptar el trazado de Soronal-Iquique.

En primer lugar, manifestaba la necesidad de que exista una línea férrea que atravesase esas riquísimas pampas salitreras. Saben los honorables Senadores que en la parte sur de la pampa no existe una línea férrea i, en cambio, en el norte existe el ferrocarril salitrero, que lleva todos los productos a Iquique.

Empezaré por referirme a la importancia verdaderamente grande que tiene esa rejion. Segun el delegado fiscal de salitreras, existe en la rejion del Soronal, comprendida desde Pintados a Iquique, una gran cantidad de salitre que importa muchos millones de pesos; i puedo agregar que ya hai cubicados alrededor de quinientos millones de quintales de salitre, i debo advertir que la mayor parte de esas salitreras son fiscales. Comprenderá el Senado la importancia que tiene para el Fisco la existencia de este ferrocarril, que permitiria valorizar esa estensa rejion salitrera. En cambio, en la parte norte, tomando en cuenta el trazado del ferrocarril por Pozo Almonte, solo hai cubicados cincuenta mil quintales de salitre. Basta enunciar estos datos para que se comprenda la importancia del trazado por Soronal.

El honorable Senador por Santiago hacia mucho hincapié en que este ferrocarril no estaba perfectamente estudiado i en que los técnicos que tiene a su disposicion el Gobierno, están en contradiccion, i se referia a los razonamientos que daba en su informe el delegado fiscal de salitreras i al acuerdo tomado por la Direccion de Obras Públicas. En realidad, la Direccion de Obras Públicas estimó como mejor el trazado de Pintados, Pozo Almonte e Iquique, porque esta línea es mas barata, cuenta con aguadas fáciles de aprovechar i su costo es menor en relacion a su menor esten-

sion. Estas son las únicas razones que ha tomado en cuenta la Direccion de Obras Públicas para patrocinar este trazado.

En cambio, el delegado fiscal de salitreras patrocina la idea de construir el ferrocarril por Soronal, i desde luego aduce la inmensa importancia que tiene aquella rejion.

Refiriéndose a las razones dadas por la Direccion de Obras Públicas, decia que no eran dignas de ser tomadas en cuenta, porque las dificultades que presenta la línea de Soronal no son graves i los obstáculos no son insubsanables. Haciendo un trazado conveniente, estas dificultades se pueden vencer. En seguida decia que aquí existen tambien aguadas que podrian ser aprovechables para este ferrocarril.

El Gobierno, despues de tomar en cuenta el informe de la Direccion de Obras Públicas i el del delegado de salitreras, no ha trepidado en adoptar el trazado Iquique-Soronal-Pintados.

Cuando se trata de resolver problemas como éste no deben tomarse en cuenta ni las dificultades por un lado, ni las facilidades por otro, sino la importancia de las rejiones i la carga o flete que podrá arrastrar el ferrocarril.

Tomando en cuenta estos factores, es evidente que debe adoptarse la vía de Soronal. Si allí hai una riqueza inmensa, si hai quinientos millones de quintales de salitre cubiertos en esa rejion, es evidente que, una vez construido este ferrocarril, permitirá dar salida a los productos de esa zona i arrastrar carga hasta el punto de asegurar que dentro de pocos años podrá amortizarse.

El Gobierno ha tomado, pues, en cuenta los informes de los técnicos, los ha puesto en balanza i ha creido que las razones dadas por el delegado fiscal de salitreras son superiores.

Debo decir, aun, una palabra mas sobre este informe del delegado de salitreras.

El Gobierno está en perfecto acuerdo con el delegado en cuanto al trazado de la línea, pero nó en cuanto a la idea que en dicho informe se somete a estudio del Gobierno, de dar salida al ferrocarril por Patillos, idea que no es aceptable porque, entre otras razones, esto demandaria un crecido gasto, cual seria el de habilitar el puerto de Patillos, entretanto que el puerto de Iquique ya es un puerto habilitado que permite la fácil esportacion del salitre.

Con lo dicho se verá que no se justifica la observacion que se hacia de que el Gobierno tomaba una resolucion sin pesarla lo suficien-

te i sin tomar en cuenta los informes técnicos; por el contrario, éste ha sido materia detenidamente estudiada por el Ministerio anterior, i solamente despues de examinados todos los antecedentes se tomó el acuerdo de patrocinar el ferrocarril de Soronal-Pintados-Iquique; i este Gabinete, no solamente por solidaridad ministerial, no solamente por el deber que tiene de patrocinar los acuerdos del Ministerio anterior, sino pesando estas razones, adoptó este trazado por creerlo mas conveniente.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Como parece que el señor Ministro dará mayor desarrollo a sus observaciones, podrá continuar a segunda hora.

Habiendo llegado el término de la primera hora, se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Ferrocarril de Pintados a Iquique

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

Puede seguir usando de la palabra el señor Ministro de Industria i Obras Públicas.

El señor **Garcés** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Se ha insistido mucho, señor Presidente, acerca de que no existen planos ni estudios definitivos de la obra a que se refiere el proyecto en debate.

Los planos i estudios existen, segun lo he manifestado, i para que el Senado se convenza de ello, me voi a permitir solicitar la lectura de un informe de la Direccion de Obras Públicas sobre el particular, que paso a la Mesa.

El señor **Secretario**.—Dice así:

«Señor Ministro: En cumplimiento a la orden verbal de U.S., tengo el honor de informar a ese Ministerio sobre el estado en que se encuentran los estudios para construir el ferrocarril que ha de unir el puerto de Iquique con el ferrocarril longitudinal en la estacion de Pintados.

En los primeros dias del mes de marzo de 1913, i de orden de ese Ministerio, la oficina de mi cargo confeccionó las bases sobre las cuales podrian contratarse los estudios del ferrocarril de Iquique al longitudinal, bases que formaron parte del contrato celebrado por ese Ministerio con el ingeniero don Carlos Lanas, segun decreto número 330, de 7 de marzo. Este contrato comprende el estudio de las rutas posibles, la confeccion del ante-

proyecto, el estacado en el terreno i los planos definitivos de construccion para las rutas que apruebe el Supremo Gobierno.

En vista del estudio de las rutas i antecedentes i de lo informado por el delegado fiscal de salitreras en Consejo de los señores Ministros de Estado, segun consta del oficio número 1,078, de 21 de agosto de 1913, de ese Ministerio, se resolvió fijar la ruta por el Soronal.

Esta ruta ha servido de base al ante-proyecto aprobado por el Consejo de Obras Públicas i tambien al estacado hecho en el terreno, recibido por esta oficina, i conforme al cual deberá procederse a la ejecucion de los trabajos. En cuanto a los planos definitivos de ejecucion se encuentran terminados en una estension de ochenta kilómetros a partir desde el longitudinal hácia Iquique, han sido recibidos por esta oficina i en la actualidad se encuentran en revision. El resto, para completar la longitud total de ciento veintiocho kilómetros, segun lo ha manifestado el contratista, se encuentran terminados en un noventa i cinco por ciento i serán en breve presentados para su revision i conforme».

El señor **Garces** (Ministro de Obras Públicas).—Como ve el Honorable Senado, los estudios definitivos sobre este ferrocarril están casi por terminarse; i, todavía, la Direccion de Obras Públicas hace presente que se pueden iniciar los trabajos desde luego. De manera que la objecion de falta de planos i de estudios definitivos, en realidad no tiene razon de ser.

Se ha dicho tambien que será necesario realizar grandes espropiaciones para hacer este ferrocarril. Estudios recientes permiten afirmar que no será necesario efectuar en Iquique espropiacion alguna. Pongo a disposicion del Honorable Senado un plano de la Direccion de Obras Públicas que establece este hecho, i al mismo tiempo me voi a permitir hacer leer un informe de esa oficina sobre el particular.

El señor **Secretario**.—Dice como sigue:

«De los planos definitivos de ejecucion i cuadros detallados de las espropiaciones, presentados por el contratista de los estudios don Carlos Lanús, se desprende: que todos los terrenos que ocupará el ferrocarril son de propiedad fiscal, excepcion hecha de los siguientes:

Kilms.		M. C.
13,700 a 17,086.50,	Gibbs i C. ^a	\$ 62,401
70,500 a 71,400,	Gil i Galté.....	10,800
73,684 a 76,900,	Nitrate Agencies.....	40,112

El kilometraje está contado a partir desde el empalme con el ferrocarril longitudinal.

A estas espropiaciones será necesario agregar la de los terrenos que ocupará la línea al atravesar la pertenencia de la oficina La Gloria, cuyos deslindes no ha sido posible precisar, i tambien el pequeño muelle de la caleta La Colorada, indispensables para poner el ferrocarril en contacto con la vía marítima».

El señor **Garces** (Ministro de Obras Públicas).—Como se ve, no hai que espropiar sino unos cuantos metros en una estension de muchos kilómetros. En el kilómetro 13 serian sesenta i dos mil cuatrocientos un metros en terrenos de Gibbs; en el kilómetro 70, diez mil ochocientos metros; en el kilómetro 73, cuarenta mil ciento doce metros. I esto es todo.

En Iquique, que es el único punto donde las espropiaciones serian valiosas, no habrá que espropiar nada: todos los terrenos que debe atravesar la línea i en los que va a ubicarse la estacion, son terrenos fiscales.

Creo que estos datos son suficientes para ilustrar el criterio del Senado i para demostrar que no existen las dificultades de que se ha hablado.

El señor **Balmaceda**.—Siento, señor Presidente, encontrarme en desacuerdo con el honorable Ministro sobre la construccion de este ferrocarril. Cuando en la primera ocasion que se trató de este asunto usé de la palabra, creia yo que se trataba de construir un ferrocarril de Iquique a Pintados en línea directa, i lo combatí manifestando que no era posible construir una línea paralela al ferrocarril salitrero, que, en competencia con éste, seria un pésimo negocio para el Estado.

Despues, en el curso de la discusion, pude ver que no se trataba de construir esta línea directa, de un estenso recorrido, que habria de cruzar dos líneas de ferrocarriles particulares, como son las de Providencia a Huemul i la de la oficina Gloria a San Antonio.

Despues se habló de llevar este ferrocarril por Pozo Almonte, trazado igualmente inadmisibile, porque atravesaria una rejion completamente desierta, en que no habria nada que trasportar.

Por último, el señor Ministro ha esclarecido en el curso del debate cuál es el proyecto del Gobierno i ha manifestado que el ferrocarril que se trata de construir irá de Iquique a Soronal i de Soronal a Pintados.

La construccion de un ferrocarril de Iquique a Soronal será excesivamente costosa, como lo revela el hecho de que el presupuesto asciende a nueve millones de pesos, moneda

corriente, i a un millon' de pesos oro. No veo qué objeto tendria construir un ferrocarril de Soronal a Pintados, o sea, un ferrocarril que iria desde Soronal al oriente, para llegar a Pintados. Se dice que en esa rejion hai mui valiosos terrenos salitrales, pero, sin duda alguna, si existieran terrenos salitrales en las proximidades de Pintados, pueden servirse del ferrocarril salitrero. Los terrenos salitrales verdaderamente ricos están en la rejion de Soronal i esos terrenos tienen salida inmediata por los ferrocarriles de las oficinas Gloria i Providencia.

Se dice que es necesario construir este ferrocarril a fin de dar salida a la costa al ferrocarril longitudinal; entretanto, la distancia que hai desde Lagunas, punto de término del longitudinal a Pintados, es de cuarenta i cinco kilómetros. De manera que se trata de construir un ferrocarril que llegue a un punto del ferrocarril salitrero, que dista cuarenta i cinco kilómetros del ferrocarril longitudinal, i por lo tanto, la línea de salida del longitudinal quedaria interrumpida en una estension de cuarenta i cinco kilómetros. ¿Se van a trasbordar acaso las mercaderías que se conduzcan por el ferrocarril longitudinal al ferrocarril salitrero, que es de mayor trocha, para llevarlas a Pintados i allí trasbordarlas otra vez al ferrocarril en proyecto, para que las lleve a Iquique? Comprenderá el Senado que esto seria completamente absurdo. Yo, por mi parte, no aceptaré jamas que se lleve a Patillos este ferrocarril, porque creo, como el honorable Senador por Malleco, que ello seria pernicioso para los intereses del Estado i para los intereses fiscales, municipales i de particulares de la ciudad de Iquique, que no tenemos derecho de herir i que representan muchos millones i la vida comercial i civilizada de la provincia.

Desde mucho tiempo atras viene proyectándose un ferrocarril que dé salida a la costa a la rejion de Soronal. Una casa comercial presentó al Gobierno, hacen muchos años, una solicitud pidiendo que se le concediera una pequeña estension de terreno a fin de construir una bodega en un lugar desierto de la costa, en Chucumata. Esto dió oríjen a que en seguida se pidiera permiso para construir un ferrocarril a Chucumata, permiso que fué denegado en el Congreso, denegado en esta Cámara por casi la unanimidad de sus miembros. El ferrocarril a Patillos no seria otra cosa que la reproduccion del que se pensó llevar a Chucumata.

El señor Ministro ha dicho que son mui valiosos los intereses fiscales que hai en la rejion

de Soronal. Yo creo que por el momento son mayores los intereses particulares, i a este respecto recuerdo que muchos años atras se dictó un decreto que se relaciona con esa rejion, motivado por la autorizacion que se dió para rescatar las salitreras con la devolucion de los certificados que por ellas se espidieron. Este decreto decia: «Visto el espediente tramitado por los señores Gibbs i C.^a, para obtener título definitivo de propiedad de las oficinas salitreras i demas propiedades que a continuacion se indican:

Oficina La Limeña, en la Noria, con doscientas cuarenta i cinco estacas de terreno i sus anexos;

Oficina La Carolina, en Sal de Obispo, con ciento sesenta i nueve estacas i sus anexos;

Oficina de Chiniquirai, en Pampa Negra, con doscientas cuarenta i cinco estacas i sus anexos;

Oficina Rincon, en Sal de Obispo, con cuarenta estacas;

Oficina Zapiga, en el distrito del mismo nombre, con ciento diez estacas;

Oficina Sebastopol, en el distrito de Yungai, con ciento sesenta estacas;

Oficina San Antonio, en el distrito de Cocina, con veintidos estacas;

Oficina Salar del Cármen, en el distrito de Pampa del Sur, con ciento cuarenta i una i media estacas;

Oficina Soronal, en el distrito de Pampa del Sur, con cuatrocientas veintiocho estacas, etc.»

Luego hai allí intereses mui valiosos, no solo del Estado, sino que tambien de particulares. Creo que no hai para qué herir esos intereses; pero al mismo tiempo no veo que haya necesidad inmediata de que, en las difíciles circunstancias por que atravesamos, el Estado se comprometa en la construccion de un ferrocarril que servirá mas los intereses particulares que los fiscales. A mi juicio, es absolutamente inaceptable que se gaste allí nueve o mas millones de pesos en los momentos actuales.

He dicho en la sesion anterior que, a mi juicio, debe proseguirse la construccion del Longitudinal hácia el norte. Con ese objeto los trabajos deberian continuar desde Lagunas, tomando el rumbo del ferrocarril de Patillos, hasta Loma Ancha, que es, mas o ménos, el punto medio de este último ferrocarril, i que se encuentra mui próximo a Soronal. Despues ese ferrocarril deberia seguir, o el mismo rumbo del ferrocarril que va de la Gloria, al Alto de San Antonio, o bien, como seria lo mas natural, proseguir a la Estacion

La Central, del ferrocarril salitrero que se encuentra a cuarenta i seis kilómetros de Iquique.

He dicho todavía que para bajar a Iquique no veo el inconveniente que habria en que, por un acuerdo celebrado con la Compañía del Ferrocarril Salitrero, se hiciera la bajada por la misma línea de este ferrocarril. Manifesté en sesiones anteriores que el ferrocarril salitrero habia obtenido una concesion de noventa i nueve años, veinticinco de los cuales eran de privilejio, que ya habian terminado; de tal modo que este ferrocarril subsiste hoi dia en virtud de una concesion gratuita, como un permiso ordinario concedido por el Estado.

¿Por qué habria de ser un inconveniente insuperable un acuerdo con la Compañía del Ferrocarril Salitrero para que, colocando un riel mas sobre su misma vía, se diera bajada a Iquique al ferrocarril longitudinal? ¿Cuánto dinero no se ahorraria? ¿Con qué objeto se haria, entónces, este gasto extraordinario para construir un ferrocarril ciego de Iquique a Soronal? Porque es evidente, i téngalo mui en cuenta el Senado, que autorizada la construccion del ferrocarril de Iquique a Pintados, habrá que construir en seguida el de Pintados a Lagunas para dar salida al longitudinal.

Siguiendo el rumbo del longitudinal, el ferrocarril deberia empalmar con el ferrocarril de Patillos, tendríamos ahorrado una gran parte del costo de este ferrocarril. No es exacto lo aseverado por el señor Senador por Malleco, de que las curvas i gradientes de esta línea a Patillos sean absolutamente insalvables; puede ser que lo sean en la bajada a Patillos, es decir, en la segunda mitad de la línea, que no se trataria de aprovechar en este rumbo, pero no lo son en la rejion comprendida desde Lagunas a Loma Alta. Los mismos terraplenes i hasta los rieles cubiertos hoi por la arena, podrian servir para la ejecucion rápida i barata de ese ferrocarril. En su prosecucion cruzaria, como lo he manifestado, por la propia pampa de Soronal i marcharia de esta manera a alguna de las estaciones inmediatas a la Central del ferrocarril salitrero, para bajar en seguida a Iquique.

Esto me parece de una evidencia incuestionable. Creo que de esta manera ahorrariamos mucho dinero, i entónces, en vez de hacer un simple ramal del ferrocarril longitudinal para bajar a Iquique, habríamos construido una estension mui considerable del longitudinal, con las ventajas del ramal que se proyecta.

Por estas consideraciones, i como no deseo poner tropiezos a los propósitos manifestados

por el Gobierno de tener esta autorizacion para salvar la difícil situacion en que se encuentran los obreros desocupados, me veo obligado a presentar un contra-proyecto que salve las dificultades que he insinuado i que concilie todos los intereses. Con la indicacion que formulo, S. E. el Presidente de la República tendrá facultad para invertir inmediatamente los fondos indispensables para dar ocupacion a los trabajadores, favorecerá las industrias, pues el ferrocarril pasará por Soronal, que es la rejion para la cual se pide esta obra, i, en fin, se consultará la necesidad de hacer las economías que imponen las circunstancias actuales.

De acuerdo con estas ideas, presento a la consideracion del Honorable Senado la siguiente modificacion al proyecto:

«Facúltase al Presidente de la República para invertir hasta la suma de un millon quinientos mil pesos en continuar, por administracion, la construccion del ferrocarril longitudinal de Lagunas al norte siguiendo el rumbo del ferrocarril de Patillos, Soronal i la estacion La Central del ferrocarril salitrero».

Me parece que esta redaccion consulta todos los propósitos, todos los intereses en lucha, i habilita al Gobierno para emprender la obra inmediatamente.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—En discusion la indicacion que acaba de formular el señor Senador por Ñuble.

El señor **Mackenna**.—No seria fácil pronunciarse sobre la indicacion que ha formulado el honorable Senador por Ñuble, porque requeriria un estudio previo del trazado que propone i que se formaran los presupuestos respectivos. Creo que para salvar las dificultades i concluir pronto con este asunto que ha sido ya tan discutido, seria mejor aprobar el proyecto orijinal que autoriza la inversion de un millon setecientos mil pesos para la construccion de un ferrocarril de Pintados a Iquique, ya sea por la ruta de Soronal, que recomienda el señor Ministro de Industria i Obras Públicas, ya sea por la que consulta el proyecto presentado por el honorable señor Balmaceda, o bien por la ruta de Pozo Almonte, que patrocina la Direccion de Obras Públicas. A mi juicio, seria mas conveniente dejar al Gobierno en libertad de poder elejir la ruta que, previos los estudios del caso, presentara mas ventajas.

El proyecto que está firmado por los señores Valdes Valdes, Búrgos i por el que habla, es, a mi juicio, el mas sencillo i el que mas fácilmente se prestarse a una votacion que ponga término a este debate, porque si este

proyecto no fuera aprobado, seria necesario determinar desde luego qué ruta debe seguirse.

He tenido el honor de manifestar que la vía Pozo Almonte es la mas económica i la que cuenta con la opinion de todos los ingenieros de la Direccion de Obras Públicas. Segun datos que me ha suministrado el ingeniero señor Lanas, la ruta del Soronal importa seis millones quinientos mil pesos, moneda corriente, i un millon cuatrocientos mil pesos oro, existiendo una diferencia con la ruta por Pozo Almonte, i a favor de esta última línea, de cuatrocientos cuarenta i seis mil pesos, moneda corriente, i un millon cuatrocientos mil pesos oro, lo que hace un total de tres millones de pesos moneda corriente, a favor, como he dicho, de la ruta por Pozo Almonte.

A mi juicio, el Gobierno se ha dejado suggestionar por el informe del delegado fiscal de salitreras, que es mui competente en su ramo, pero que no es un técnico en esta materia. Es necesario tener presente que hai setenta kilómetros en esa ruta que van por cerros, lo que, naturalmente, la hace mui dispendiosa, porque no es lo mismo construir una línea de Santiago a Talca, por un camino plano, que construirla de Santiago a Valparaiso, teniendo que pasar por la cuesta del Tabon, donde se necesitan dos o tres locomotoras para la subida.

Todos los especialistas están de acuerdo en considerar que la línea de Pozo Almonte es mucho mas económica en su construccion, i que, en cuanto a los gastos de explotacion, es tambien muchísimo mas económica. En consecuencia, para evitar la dificultad de que el Senado tenga que pronunciarse sobre estas diversas rutas, pido que se apruebe el proyecto que he tenido el honor de presentar en compañía de dos de mis honorables colegas, que se limita a autorizar al Presidente de la República para iniciar la construccion del ferrocarril de Iquique a Pintados, sin pronunciarse sobre ningun trazado determinado.

El señor **Claro Solar**.—Yo me opuse a la preferencia pedida para este proyecto, i la discusion habida ha estado manifestando la razon de mi oposicion.

El proyecto nació con un propósito esclusivamente de circunstancias, pues se trataba de la cuestion inmediata de dar trabajo a los obreros desocupados del norte. El Senado recordará que éste fué uno de los proyectos que se redactaron por algunos señores Senadores con el objeto de resolver el conflicto que se habia suscitado entre esta Cámara i la de Diputados, con motivo del proyecto que en el

mes de agosto despachó aquella rama del Congreso, i que tenia por objeto inmediato, como ya he dicho, habilitar al Gobierno para ocupar la jente que habia quedado sin trabajo, a consecuencia de la paralización de algunas oficinas salitreras.

Los proyectos elaborados fueron tres, presentados al Senado por distintos señores Senadores, con el propósito de solucionar esta dificultad; de esos proyectos ya han sido despachados dos, que entiendo están convertidos en leyes, pero éste que ahora se discute habia quedado pendiente, hasta que el señor Ministro del Interior pidió preferencia para él, dando como única razon para ello la necesidad de ocupar a los trabajadores, conservar a estos operarios, hábiles en la industria salitrera, inmediatos a las oficinas, para que en época mas o ménos próxima pudieran volver a sus faenas.

De manera que la mente del Gobierno, expresada en las palabras con que formuló su indicacion el señor Ministro del Interior, no era dar solucion al problema del longitudinal i su salida a la costa, sino exclusivamente salvar la dificultad momentánea de dar trabajo a la jente desocupada.

Pero actualmente esta cuestion ha quedado a un lado, ha quedado subordinada a la otra cuestion, la del trazado del ferrocarril que se proyecta, para cuya solucion el Senado, en realidad, no tiene datos suficientes.

Hemos estado oyendo la discusion de la parte técnica del problema, la línea o el trazado que debe ser elejido para solucionar la cuestion permanente de dar al longitudinal una salida a la costa. Esta es la cuestion que ahora predomina i prima sobre la otra, que la absorbe hasta el punto de que los señores Ministros han resistido las reiteradas insinuaciones que se les han hecho para dar una solucion inmediata a la cuestion de los obreros, autorizando al Gobierno para invertir un millon i medio de pesos, que parece es lo que ahora se pide en vez de un millon setecientos mil pesos, a fin de ocupar a la jente que no tiene trabajo. Pero se insiste a toda costa en resolver el punto técnico del trazado de la línea, i sobre esto he dicho desde el primer momento que no estamos preparados para abordar esta cuestion, porque no tenemos los antecedentes necesarios, i porque el pais no está en las condiciones financieras que exige la realizacion de una obra de esta naturaleza.

La discusion habida, como digo, me ha dado la razon en la manera cómo he apreciado el proyecto en debate. No es la obra que se proyecta una solucion para dar trabajo a

los obreros desocupados en el norte a fin de mantenerlos en la rejion salitrera, porque el número de operarios que se ocuparían en la construcción del ferrocarril sería una parte muy pequeña de los que se encuentran actualmente sin trabajo, i que van aumentando de dia en dia, de modo que aquel propósito no se conseguiría.

En cuanto al problema de construir un ferrocarril transversal para dar salida al longitudinal, puede decirse que es de una necesidad indiscutible. Como ántes he manifestado, yo no me opongo, como no se opone nadie, a la idea de que el longitudinal tenga salidas a la costa; pero, al mismo tiempo, creo que no es éste el momento de autorizar al Presidente de la República para llevar a cabo la ejecución de la obra, por cuanto el estado de nuestras finanzas no lo permite.

Además, se trata de un ferrocarril que está simplemente en estudio. Sobre este particular, el señor Ministro ha presentado un informe de la Direccion de Obras Públicas; pero este informe, de fecha 3 de noviembre, no está en perfecto acuerdo con otros de la misma Direccion, que están en el legajo que el señor Ministro tiene sobre su mesa, i que fueron examinados en sesion anterior por el honorable señor Walker Martínez i por el que habla. En este informe reciente, que acaba de leerse, se dice que la ruta de Soronal ha sido aprobada por el Consejo de Obras Públicas, pero yo me permito observar que esta afirmación está destruida por los antecedentes emanados de la propia oficina, i en los cuales queda de manifiesto que el Consejo de Obras Públicas aprobó el trazado de Pozo Almonte, que sobre este trazado se pidió informe al delegado fiscal de salitreras, i que este funcionario lo rechazó como inaceptable.

Sabemos muy bien lo que son los estudios llamados ante-proyectos. El trabajo de preparación de este proyecto fué iniciado a virtud de una propuesta hecha por el ingeniero señor Lanás, para hacer estos estudios. En vista de que habia intereses encontrados sobre cuál habria de ser el trazado del ferrocarril, el ingeniero señor Lanás se fijó en dos trazados: el de Pozo Almonte i el de Soronal. El de Pozo Almonte tiene los inconvenientes que ha hecho notar el honorable Senador de Ñuble, pero al mismo tiempo es mas fácil de ejecutar, es mas barato i, seguramente, se empleará menos tiempo en su construcción.

El ferrocarril por Soronal tiene un trazado mas difícil i de una estension mas considerable, que alcanza, segun el informe último, a ciento veintiocho kilómetros. Sin embargo, en

un informe que tiene en sus manos el señor Ministro, la Direccion de Obras Públicas manifiesta que el trazado virtual es de ciento setenta i un kilómetros, lo que significa cuarenta i tres kilómetros de recargo en la tracción i en la administración. Todos sabemos lo que importa esta diferencia entre el trazado real i el trazado virtual de una línea, de modo que basta comparar estas dos cifras, de ciento veintiocho i ciento setenta i un kilómetros, para comprender el enorme gravámen que significa eso en la explotación.

Por otra parte, el honorable Senador de Coquimbo acaba de observar que este trazado tiene todavía el inconveniente de contar en su trayecto con setenta kilómetros de cerros, a lo que debe agregarse que en esa parte de su recorrido no tendrá carga alguna. Habrá, pues, mayor gasto de construcción i menor rendimiento en la explotación. Mas aun: para salir de Iquique debe recorrer una estension de ocho kilómetros en la misma direccion que el longitudinal, de manera que es éste un trayecto perdido, pues no avanza ni acorta la distancia.

Veamos ahora cuál es su costo, en cuánto es posible precisarlo en vista de los datos diversos que se presentan.

El ex-Ministro señor Zañartu Prieto nos decía en el mes de agosto que ese costo era de nueve millones cien mil pesos. Como se dudara de este cálculo, el señor Ministro insistió, i cuando se le pidió que trajera los datos i comprobantes, Su Señoría nos dijo que nosotros no éramos técnicos para resolver este punto, i que debíamos aceptar como buenos los informes de la Direccion de Obras Públicas. Sin embargo, habria sido interesante apreciar los estudios hechos i conocer cómo se habia formado ese cálculo sobre el costo, porque, sin necesidad de ser técnico, cualquiera puede juzgar la utilidad o relativa conveniencia de una obra en relacion a su costo.

El hecho es que este costo, segun la misma Direccion de Obras Públicas, era, en el proyecto del ingeniero señor Lanás, de siete millones setecientos cincuenta i dos mil pesos; pero, agrega, en virtud de datos mas recientes,—i éstos son los llamados estudios definitivos,—su valor puede estimarse en seis millones seiscientos mil pesos, moneda corriente, i un millon cuatrocientos dos mil pesos oro, sin comprender el material rodante, las apropiaciones i los gastos de administración.

En consecuencia, ateniéndonos a los últimos datos, tenemos que el costo de este ferrocarril, segun los cálculos hechos por la Direccion de Obras Públicas, será de seis millo-

nes seiscientos mil pesos, moneda corriente, i un millon cuatrocientos dos mil pesos oro, lo que hace un total de mas de diez millones de pesos, i esto, lo repito, sin contar el material rodante i otros gastos, que se calcula asciendan al quince por ciento de la suma expresada, lo que nos lleva a doce millones de pesos.

Yo pregunto ¿estamos en situacion de autorizar desde luego la construccion de un ferrocarril que habrá de demandar un gasto de once o doce millones de pesos? Yo creo que nó; creo que por mas útil que sea esta obra, por mas necesario que sea dar salida a la costa al ferrocarril longitudinal en la provincia de Tarapacá, no estamos en condiciones de emprender la construccion de este ferrocarril, i por eso he rechazado en absoluto la idea de construirlo. Naturalmente, si me veo obligado a votar en uno u otro sentido respecto del trazado o punto de término, tendré que aceptar lo que guarde mas conformidad con mis ideas.

El hecho innegable es que no hai estudios ni antecedentes bastantes para que podamos autorizar la construccion de este ferrocarril, que no se sabe cuánto va a costar en definitiva i que no está estudiado tampoco respecto de su punto de término. En el informe de la Direccion de Obras Públicas de 3 de noviembre, i en la nota que ha hecho leer el señor Ministro, se dice que el costo de las espropiaciones en la última parte del ferrocarril, o sea al llegar a Iquique, será insignificante; sin embargo, otro de los informes que ha presentado el señor Ministro dice que no es posible pronunciarse acerca del costo de los últimos cinco kilómetros del ferrocarril, al llegar a Iquique, porque para ello es preciso estudiar por dónde debe entrar a la ciudad i qué terrenos hai necesidad de espropiar.

Si estos son todos los estudios que ha hecho la Direccion de Obras Públicas, yo pregunto una vez mas ¿está en situacion el Senado, con estos datos solamente, de autorizar la construccion de este ferrocarril, para que sea ejecutado en la forma que mas tarde tenga a bien determinar la Direccion de Obras Públicas? Por lo que a mí respecta, no estoi en aptitud de dar mi voto sobre un proyecto en virtud del cual se va a gastar una enorme suma de dinero, que no sé de dónde irá a salir, cuando tenemos en perspectiva un déficit considerable i cuando, para atender a los gastos ordinarios de la Nacion, tendremos que disponer de todos nuestros recursos en oro, cualquiera que sea su procedencia, i aun de los fondos de conversion. A todo esto debe agre-

garse la circunstancia de que no existen materiales ni para tender siquiera un kilómetro de via.

Por lo demas, los que hemos combatido la idea de construir este ferrocarril, no pretendemos, como cree el honorable Senador por Malleco, que se construya un ferrocarril ciego, sin salida a la costa, sino que se resuelva en alguna otra forma el verdadero problema que se ha traído al Senado, que es, nó el de que se construya una obra pública determinada, sino que se dé trabajo a los obreros de Tarapacá que no lo tienen.

Si se quiere dar trabajo a la jente desocupada, enhorabuena, pero que sea en una obra útil, de manera que se aproveche el dinero que se va a gastar.

¿Cuál será la resultante si se autoriza la construccion de este ferrocarril hasta Iquique, o a cualquier otro punto que esté fuera de los cuarenta kilómetros, respecto de los cuales está de acuerdo todo el Senado? Resultará que se seguirá la construccion adelante, i que mañana se nos pedirán nuevos fondos para no paralizar las faenas, porque con esto se perderian gran parte de los trabajos que ya se hayan iniciado. Ademas se argumentará que es mas conveniente continuar con los contratos que ya se hayan celebrado, pues resultarán mas baratos que si se paralizaran para reanudarlos despues.

La Direccion de Obras Públicas se ha anticipado a justificar este temor, porque, despues de hablar de los planos de la obra, dice:

«De lo espuesto se desprende que la administracion posee en la actualidad datos precisos para iniciar los trabajos conforme a un proyecto determinado, i que tan pronto como se entreguen i se aprueben los documentos que faltan, se podrá pedir propuestas públicas para la construccion de toda la obra.»

Como se ve, la Direccion de Obras Públicas se anticipa a anunciar la ejecucion de toda la obra.

Ahora bien, si en agosto del presente año, precisamente cuando se estaba discutiendo en la Cámara de Diputados si se autorizaba o no la construccion de esta obra, i cuando despues encontraba resistencia en el Senado, se dieron órdenes telegráficas para iniciar los trabajos, i aun se recomendó que se activaran con empeño, ¿qué no se haria mañana, si desde luego se autoriza al Gobierno para construir un ferrocarril entre Pintados e Iquique? Esto importaria autorizar por una lei al Gobierno para que despues nos viniera a pedir mas fondos para concluir la obra que ahora se va a iniciar con un millon quinientos mil pe-

sos. ¿Podemos hacer esto hoy día? ¿Podemos emprender en esta forma una obra pública, por necesaria que sea? Creo que nó. No es ésta la hora de hacer inversiones de esta clase, i por eso es que, por mi parte, votaré en contra del proyecto si se insiste en la idea de llevar el ferrocarril hasta Iquique. Daré mi voto solo a aquella indicacion que reduzca en lo posible el gasto que se trata de autorizar.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Como ha llegado la hora, quedará pendiente la discusion de este asunto.

El señor **Búlnes**.—¿Por qué no votamos desde luego el proyecto?

Parece que la discusion está ya agotada.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Hai todavía varios señores Senadores que desean hacer uso de la palabra.

El señor Secretario va a leer los asuntos que se anuncian para la tabla de fácil despacho de la sesion próxima.

El señor **Secretario**.—Son los siguientes:

1. Modificaciones de la Cámara de Diputados al proyecto aprobado por el Senado, que autoriza la construccion de obras de alcantarillado i saneamiento en las ciudades de Iquique, Antofagasta, Arica i Tocopilla.

2. Oficio de la Cámara de Diputados acerca del proyecto en que se consultan medidas destinadas a procurar alivio en su labor cotidiana a los empleados de comercio.

3. Proyecto de la Cámara de Diputados sobre declaracion de utilidad pública de los terrenos necesarios para algunos caminos de acceso a las estaciones.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

Por la primera hora,
ANTONIO ORREGO B.,

Por la segunda hora,
RAFAEL EGAÑA.