

Sesion 14.^a ordinaria en 6 de Julio de 1904

PRESIDENCIA DEL SEÑOR LAZCANO

SUMARIO

Acta: Se da lectura a la de la sesion anterior i es aprobada.—Cuenta: Se da cuenta de lo siguiente: Dos oficios de la Honorable Cámara de Diputados; con el primero comunica su eleccion de Mesa, i con el segundo la creacion de dos departamentos en la provincia de Curicó; un informe de la Comision de Hacienda del Senado en que propone mandar al archivo varios documentos; Dos solicitudes particulares, la primera de don Francisco Soza Bruna i la segunda de don Ernesto Alfieri.—El señor Rozas presenta una mocion de varios vecinos de Puerto Octai, i pide con ella una provision de agua potable para dicho puerto.—Se da lectura a la solicitud.—Contesta el señor Ministro del Interior.—El señor Ibáñez (Ministro de Hacienda) pide una reunion de la Comision de este nombre.—Contesta el señor Saavedra, i se encarga al señor Secretario de Comisiones para hacer la citacion.—Se ponen en discusion las modificaciones impuestas por la Cámara de Diputados en el proyecto sobre construccion de un ferrocarril de Quinteros a los Nogales i es rechazada parte de la del artículo 1.º, primer número.—Se aprueban las modificaciones restantes.—Se acuerda tramitar el proyecto sin aprobacion del acta.—Se declara que, despues de los incidentes en la sesion próxima, se tratará del proyecto sobre pagos que cobra don Carlos Gibbs.—Continúa la discusion del proyecto sobre pavimentacion de Santiago.—Usa de la palabra el señor Montt, que termina pidiendo su aprobacion.—Se levanta la sesion.—A segunda hora continúa la sesion.—Se discute el proyecto sobre pavimentacion de Santiago.—Usan de la palabra el señor Reyes para combatirlo i el señor Montt para defenderlo.—El señor Presidente propone votar el proyecto si no hai quien hable sobre él.—El señor Bannen declara que lo hará en la sesion próxima.—Se da lectura a la tabla.—Se levanta la sesion.

Asistieron los señores:

Balmaceda, José Elías
Bannen, Pedro
Barros Luco, Ramon
Besa, Arturo
Blanco, Ventura
Charme, Eduardo
Escobar, Ramon
Latorre, Juan José
Letelier Silva, Pedro
Montt, Pedro
Reyes, Vicente

Rozas, Ramon Ricardo
Saavedra, Cornelio
Sanfuentes, Juan Luis
Silva Cruz, Raimundo
Tocornal, José
i los señores Ministros del Interior, de Justicia e Instruccion Pública, de Hacienda i de Industria i Obras Públicas.

Se dió lectura a la siguiente acta:

«SESION 13.^a ORDINARIA DEL 5 DE JULIO DE 1904

Asistieron los señores Lazcano, Balmaceda, Ballesteros (Ministro del Interior) Bannen, Barros Luco, Besa, Blanco, Errázuriz Urmeneta, Escobar, Latorre, Letelier, Mac-Iver, Montt, Reyes, Rozas Saavedra, Silva Cruz i Tocornal, i los señores Ministros de Justicia e Instruccion Pública i de Guerra i Marina.

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

Oficios

Dos de la Honorable Cámara de Diputados con los que remite aprobados los proyectos de lei que a continuacion se espresan: uno que incluye la Municipalidad de Concepcion entre los municipios a los cuales el artículo 1.º de la lei de 26 de noviembre de 1873, faculta para cobrar un impuesto de mataderos hasta de cuarenta i cinco centavos por cada cien kilógramos del peso bruto de los animales que se benefician para el consumo de su poblacion; i otro que modifica el artículo 2.º de la lei de patentes sobre industrias i profesiones de 22 de diciembre de 1866, incluyendo en el número 1.º la ciudad de Concepcion suprimiendo dicha ciudad de la enumeracion del inciso 2.º

Se reservaron para segunda lectura.

Solicitudes

Una de doña Elvira Doelfel, viuda de ingeniero tercero del acorazado *O'Higgins*.

don José Santos Soto, en la que pide aumento de la pension de montepío de que disfruta.

Pasó a la Comision de Guerra i Marina.

El señor Mac-Iver espuso, en seguida, que como no le era posible desempeñar el cargo de miembro de la Comision Mista de Presupuestos, hacia renuncia de él.

Con el asentimiento tácito de la Sala, se dió por aceptada la renuncia del señor Mac-Iver i, a propuesta del señor Presidente, se designó en su reemplazo al señor Varela.

El señor Saavedra hizo indicacion para que desde la sesion actual se diera preferencia, en la órden del dia, al informe de la Comision de Hacienda relativo a la solicitud en que la Municipalidad de Santiago pide autorizacion necesaria para contratar un empréstito, con el objeto de pavimentar con asfalto de Trinidad una parte de las calles de la ciudad.

A propuesta del señor Presidente, se designó á la Comision de Lejislacion i Justicia para que concurra a formar la Comision Mista encargada de estudiar i proponer el procedimiento que convenga seguir en lo futuro respecto de las convenciones i demastratados internacionales, o de otros asuntos de los que ordinariamente se presentan al Congreso, i que pueden no ser materia de lei sino de simples acuerdos del Congreso.

El señor Reyes espresó las razones por las cuales negaria su voto a la indicacion formulada por el señor Saavedra, i dijo que Su Señoría creia conveniente que la solicitud en que la Municipalidad de Santiago pide la autorizacion necesaria para contratar un empréstito con el objeto de pavimentar con asfalto de Trinidad una parte de las calles de la ciudad, quedara en *tabla* en el lugar correspondiente para ser considerada cuando le llegue su turno.

Agregó el señor Senador que si al llegar ese turno se habia ya resuelto lo relativo a la aceptacion de las propuestas para el alcantarillado, el Senado veria lo que debia hacer sobre el particular, i en caso contrario Su Señoría pediria el aplazamiento de la referida solicitud.

Con este motivo usaron de la palabra los señores Saavedra, Barros Luco, Montt, Mac-Iver, Reyes i Silva Cruz.

Terminados los incidentes, se votó la indicacion formulada por el señor Saavedra, i fué aprobada por trece votos contra tres.

Pusose, en seguida, en discusion jeneral i particular a la vez el proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que lo autoriza para que invierta la suma de diez mil pesos en la instalacion de una señal de neblina en Punta Curau-milla, i despues de algunas observaciones del señor Mac-Iver, se dió por aprobado con el asentimiento tácito de la Sala.

El proyecto aprobado es del tener siguiente:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único. Autorízase al Presidente de la República para que invierta la suma de diez mil pesos en la instalacion de una señal de neblina en Punta Curau-milla».

El señor Presidente espuso, en seguida que, quedaban *en tabla* para la sesion próxima, en los primeros quince minutos despues de los incidentes, las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados en el proyecto de lei que tiene por objeto conceder a don Alberto Cousiño permiso para construir i explotar un ferrocarril que, partiendo del puerto de Quintero termine i pueda empalmar su linea con las del Estado, en la estacion de Nogales del ferrocarril de Calera a Cabildo o en la estacion de la Calera del ferrocarril de Santiago a Valparaíso.

Se suspendió la sesion.

A segunda hora, se puso en discusion el proyecto de acuerdo, formulado por la Comision de Hacienda, con motivo de la solicitud en que la Municipalidad de Santiago recaba la autorizacion necesaria para poder contratar un empréstito de un millon doscientos cincuenta i un mil seiscientos pesos, destinado a pagar la cuota que corresponde a la Municipalidad en el valor de las propuestas públicas aceptadas por la Corporacion para pavimentar con asfalto de Trinidad una parte de las calles de la ciudad.

El señor Reyes usó de la palabra para fundar su voto negativo al proyecto.

El señor Montt contestó las observaciones del honorable Senador de Santiago i sostuvo el proyecto en discusion.

Siendo avanzada la hora, se levantó la sesion quedando con la palabra el señor Montt».

Se dió cuenta:

1.º De los siguientes oficios de la Honorable Cámara de Diputados:

a) «Santiago, 5 de julio de 1904.—Tengo la honra de poner en conocimiento de V. E. que la Cámara de Diputados, en sesión del día de ayer, ha tenido a bien elegir primer vice-Presidente al señor don Francisco de P. Pleiteado, segundo vice-Presidente, al señor don Guillermo Pinto Agüero, i Presidente al que suscribe.

Dios guarde a V. E.—ISMAEL VALDES VALDES.—*Hernan Prieto Vial*, pro-Secretario».

Al archivo.

b) «Santiago, 5 de julio de 1904.—El proyecto de lei, remitido por el Honorable Senado, que tiene por objeto crear en la provincia de Curicó un nuevo departamento con el nombre de «Santa Cruz», ha sido aprobado por la Cámara de Diputados en los términos siguientes:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Se crea en la provincia de Curicó un nuevo departamento con el nombre de «Santa Cruz».

Art. 2.º La cabecera del nuevo departamento será el pueblo de Santa Cruz i los límites de su territorio los siguientes:

Al norte, el límite de la provincia de Curicó que la separa de la de Colchagua, en la parte comprendida entre San José de Toro i el Arrayan i, en seguida, la cadena de cerros de Raquilhue hasta dar frente a la de los cerros de Nilahue o Alcántara;

Al este, la cumbre de esta última cadena hasta el cerro de Ránquil;

Al sur, la cadena de los cerros de Caune hasta los de Quiriño, siguiendo las cumbres mas altas; i

Al este, las cumbres de los cerros de «Paredones de Auquinco» hasta el punto en que se estrella en ellos el Chimbarongo, frente a San José de Toro.

Con arreglo a estos límites quedarán modificados los deslindes respectivos del nuevo departamento, con los de Curicó i Vichuquen.

Art. 3.º El nuevo departamento tendrá un juez de letras, cuya residencia será la cabecera del departamento.

Art. 4.º La representación de la provincia de Curicó en la Cámara de Diputados se modificará en la forma siguiente:

Cada uno de los departamentos de Curicó, Vichuquen i Santa Cruz, elejirá un Diputado».

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio núm. 90, de fecha de 22 de agosto de 1884, acompañando los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.—I. VALDES VALDES.—*Hernan Prieto Vial*, pro-Secretario».

Para segunda lectura.

2.º Del siguiente informe de la Comisión de Lejislacion.

«Honorable Senado:

La Comisión de Lejislacion cree que podeis mandar pasar al archivo algunos de los asuntos sometidos a su dictámen, cuyo despacho seria estemporáneo e innecesario, i, en consecuencia, os propone que deis vuestra aprobacion al siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

«Artículo único.—El Senado acuerda mandar pasar al archivo los siguientes documentos:

1. Mensaje de S. E. el Presidente de la República relativo a la organizacion de una junta municipal en Punta Arenas, presentada en sesión de 24 de mayo de 1893;

2. Mensaje, de que se dió cuenta el 3 de enero de 1904, relativo a la constitucion de propiedad en los terrenos de indijenas; i

3. Mensaje, presentado en 5 de junio de 1895, con el cual se remite una nota del Intendente de Valparaiso en que se trascribe un acuerdo celebrado por la Municipalidad, a fin de obtener del Congreso la reforma de los artículos 39 i 43 de la lei de elecciones».

Sala de Comisiones, 27 de junio de 1904.—*R. Escobar*.—*R. Silva Cruz*.—*V. Blanco*».

Se acordó aprobarlo.

3.º De las siguientes solicitudes:

De don Francisco Soza Bruna, primer alcalde de la Municipalidad de San Felipe, en la que pide la autorizacion del Senado para contratar un empréstito por la suma de setenta i cinco mil pesos, destinado a la pavimentacion de las calles, nivelacion de las acequias i a la prosecucion de los

trabajos de construcción del teatro de esa ciudad.

Para segunda lectura.

De don Ernesto Alfieri, ex-piloto segundo de la Armada Nacional, en la que pide, por gracia, se le abone sus pensiones atrasadas.

A la Comisión de Solicitudes.

El señor LAZCANO (Presidente).—Si no hai inconveniente se dará por aprobado el proyecto de acuerdo a que se refiere la Comisión de Lejislacion i Justicia.

Aprobado.

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

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

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

El señor ROZAS.—Aun cuando no se encuentra en la sala el señor Ministro del Interior, lo que tambien ha sucedido en las dos sesiones anteriores, debo sin embargo hacer llegar a su conocimiento, por mas que, como ántes, no sea debidamente atendido por Su Señoría; pero, en fin, cumpliendo con mi deber, debo manifestar al Gobierno, por órgano del señor Ministro del Interior, que la poblacion de Puerto Octay, que tiene el mejor puerto de los de la Laguna de Llanquihue, poblacion hermosa i de creciente porvenir, carece sin embargo de agua potable, i sus habitantes experimentan, por esta causa, los alarmanes estragos que la bebida de aguas estancadas, corrompidas i fétidas producen siempre e inevitablemente a todos los que se ven forzados a consumirlas.

El vecindario de Puerto Octay, en su parte mas distinguida, me trasmite un cuadro de las epidemias i muertes que la bebida de esas aguas les producen, i me agregan que la poblacion es arrastrada en el verano, con muchos trabajos i por dinero, a buscar en algunos pozos aguas no tan sucias i libres de los animales en descomposicion, que criminalmente arrojan en ellos, sin salvar así todo contajio.

Este mismo i respetable vecindario me ha dirijido, para su tramitacion ante el Gobierno, otra fundada solicitud, en la cual se indica la existencia de una fuente de aguas puras i excelentes, ubicada a setecientos metros de la poblacion i sesenta de altura, que podria detener estos estragos, i que con solo esto, el costo por cre-

cido que sea, que no lo es mucho, estaria justificando ampliamente su inversion.

El ítem 3,224 de la partida 90 del presupuesto vijente del Ministerio del Interior, consulta ciento veinticinco mil pesos para los trabajos de provision i mejoramiento de agua potable.

Desgraciadamente tengo mui poca esperanza de que el actual Ministro del Interior señor Ballesteros, árbitro como es de distribuir esta suma para iniciar trabajos segun su voluntad, no la tenga para los que reclaman la provincia de Llanquihue, pues su actual representante no es para Su Señoría persona grata, como ya que siempre lo ha comprobado i especialmente lo manifestó combatiendo desde 1900 su eleccion con una tenacidad digna de mejor causa, trasladándose personalmente a Maullin, en donde no fué recibido como él lo merecia, trabajando empeñosamente para que no sea Puerto Montt la cabecera de la futura Corte de Justicia i sobre todo, dispuesto como hoy se manifiesta a decapitar al actual Intendente de Llanquihue, que por sus antecedentes, rectitud, competencia i laboriosidad, es una garantía para todas las opiniones políticas, que no ha ejecutado ningun acto de desvio en sus deberes ni en la dignidad de su puesto, ni ménos la mas leve infraccion de las leyes.

I esto lo verifica el señor Ballesteros cuando nos encontramos a dos años distantes de las elecciones que se verificarán en marzo de 1906 imaginándose, sin duda, que su gobierno llegará hasta allá mediante el empuje i vigor que irá de dia en dia desplegando con actos semejantes.

Pero, en fin, sean o no remediadas las necesidades de la provincia de Llanquihue me bastará evidenciar ante la Cámara esta necesidad, i al efecto ruego al señor Secretario se digne leer una de las solicitudes a que he aludido, i que en seguida la haga llegar oficialmente al señor Ministro del ramo.

El señor PRO-SECRETARIO.—Dice así la solicitud:

«Excmo. señor:

Los que firman, vecinos de puerto Octai en la subdelegacion 6.ª de la provincia de Llanquihue, con todo respeto a V. E. esponemos:

Puerto Octai seria una poblacion mui hermosa i de mucha prosperidad, pues es el mejor puerto en estalago de Llanquihue, es la cabecera de la comuna, parroquia i

un punto de mucho comercio; pero no puede adelantar por la falta de agua potable.

Los pozos que aquí se cavan tienen algunos hasta veinte metros de profundidad, i lo que es peor, fácilmente se obstruyen porque el suelo es de arena. A una distancia de setecientos metros i sesenta metros de altura hai una fuente mui rica; por medio de una cañería toda la poblacion tendria no solamente agua potable sino tambien una proteccion poderosa contra el incendio; por la fuerza de su caída esta cañería reemplazaria las bombas.

Hace pocas semanas en dos dias seguidos se murieron dos jóvenes de veinte años de edad del tífus; esta familia por la falta de agua habia usado del agua podrida recojida en tiempo de las lluvias i la enfermedad se está propagando en otras familias mas.

Por estas razones suplicamos a V. E. que se digne de favorecer tambien el pueblo de puerto Octai con una cañería de agua potable:

Alberto Gadicke.—José Hechenlistur.—Francisco Hechenlistur.—Pedro Sorhabure.—H. Martin.—Francisco Vera.—J. Ruaenthal.—Antonio Sabaroh.—Sisjismundo Fenber.—Liborio Guerrero.—Francisco Fenber M.—José Hausdorf.—Adolfo Hasder.—Francisco Aleb.—Francisco 2.º Fenber.—E. 2.º Martin.—Eduin Winkler.—José Selz Wuef.—Federico Richele.—Santiago Seberf.—Otto H. Fenber.—José 2.º Hausdorf.—Francisco Gimerses.—Enrique Yunge.—Jenaro Cárcamo.—Rudolfo Kahler B.—Gustavo Yunge N.—Margarieta Bittner, viuda de Kahler.—Gustavo Valentín.—José Alt.—José Matzner.—Adolfo Maldonado.—José Ignacio Maldonado O.—Antonio Hausdorf.—Eustacio Burgos.—Nicanor Burgos».

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

El señor BALLESTEROS (Ministro del Interior).—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor BALLESTEROS (Ministro del Interior).—Sé en este momento que el honorable Senador de Llanquihue ha llamado mi atencion hácia la necesidad de nombrar un ingeniero que estudie la instalacion del servicio de agua potable en el puerto de Octai, situado en la laguna de Llanquihue.

Me apresuro a manifestar al honorable Senador que procuraré hacer todo lo necesario para que se hagan esos estudios, una vez que conozca los antecedentes de este negocio.

Debo manifestar al mismo tiempo alguna estrañeza por lo que el señor Senador acaba de esponer, que creia que el Ministro que habla no tendria la voluntad suficiente para atender las recomendaciones de Su Señoría, no sé por qué motivos. El honorable Senador no tiene razon para decir esto. Sabe Su Señoría que, aun cuando no militamos ni hemos militado nunca, en el mismo partido político, yo he atendido siempre las recomendaciones del honorable Senador i he hecho cuanto estaba en mi mano por satisfacer las aspiraciones de Su Señoría, siempre las he estimado justas, como es timo la presente.

El señor IBAÑEZ (Ministro de Hacienda).—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor IBAÑEZ (Ministro de Hacienda).—He pedido la palabra, señor Presidente, para rogar a los señores miembros de la Comision de Hacienda que tengan la bondad de reunirse a fin de despachar el proyecto sobre enajenacion de terrenos salitrales.

El Gobierno estima de mucha urjencia este proyecto, pero nada se puede hacer sin que la Comision de Hacienda lo informe.

Agradeceria mucho, pues, señor Presidente, a los honorable miembros que tuvieran una reunion para este efecto.

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

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

El señor SAAVEDRA.—La Comision de Hacienda no ha sido citada, porque el honorable señor Vial, que es el que le preside, ha tenido últimamente una desgracia de familia i hace tiempo que no asiste al Senado.

Podria obviarse este inconveniente acordando que el señor Presidente citara a la Comision.

Por lo demas, debo manifestar que todos los miembros de la Comision tienen la mejor buena voluntad para asistir.

El señor LAZCANO (Presidente).—Se encargará al Secretario de Comisiones que cite a la Comision de Hacienda.

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

Terminados los incidentes.

El señor PRO-SECRETARIO.—La Honorable Cámara de Diputados ha remitido el siguiente informe sobre el proyecto para construir el ferrocarril que se indica:

«Santiago, 30 de junio de 1904.—El proyecto de lei, remitido por el Honorable Senado que tiene por objeto conceder a don Alberto Cousiño permiso para construir i explotar un ferrocarril que, partiendo del pueblo de Quintero termine i pueda empalmar su línea con las del Estado en la estacion de Nogales del ferrocarril de Calera a Cabildo, o en la estacion de la Calera del ferrocarril de Santiago a Valparaiso, ha sido aprobado por la Cámara de Diputados en los términos siguientes:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Concédese a don Alberto Cousiño o a quien sus derechos represente:

1.º Permiso para construir i explotar un ferrocarril de vapor o de traccion eléctrica que, partiendo del puerto de Quintero, termine i pueda empalmar su línea con las del Estado en la estacion de Nogales, del ferrocarril de Calera a Cabildo.

Esta concesion durará por el término de setenta i cinco años, contado desde que el ferrocarril se entregue al tráfico público.

2.º El uso gratuito de los terrenos fiscales que sean necesarios para la construccion de la vía férrea, estaciones, desvíos, almacenes, talleres i demas oficinas destinadas al servicio de la vía, en conformidad a los planos aprobados por el Presidente de la República.

3.º El uso de las vías públicas i vecinales, en la parte que las recorra o atraviese la línea, siempre que este uso no embarace o perjudique el tráfico público.

4.º La facultad de abrir pozos o utilizar manantiales de agua para el consumo de las locomotoras i demas menesteres de la empresa. Esta concesion será gratuita en los terrenos fiscales, i el agua que se obtenga de los pozos se considerará como de propiedad de los concesionarios.

El uso de los manantiales i apertura de pozos, se entenderá sin perjuicio de terceros.

5.º Permiso para construir en el puerto de Quintero un muelle terminal del ferrocarril, sometiéndose a las condiciones que para su explotación fije el Presidente de la República.

6.º El uso de la parte suroeste de la bahía i playa del puerto de Quintero que sea indispensable para la construccion de dársenas, diques i anexos, destinados éstos últimos a la fabricacion i carena de embarcaciones, en conformidad a los planos aprobados por el Presidente de la República.

Artículo 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, como tambien para la construccion de los muelles, dársenas, diques i demas obras anexas, conforme a los planos aprobados por el Presidente de la República.

Artículo 3.º Terminados que sean los muelles, dársenas, diques i el ferrocarril, se devolverá al concesionario el valor de los derechos que hubiere pagado por internacion de materiales destinados a esas obras, no excediendo tales derechos de la suma de ciento cincuenta mil pesos.

La devolucion se entenderá que debe hacerse a la terminacion de cada una de dichas obras separadamente.

Artículo 4.º Los planos del ferrocarril demas obras a que esta concesion se refriere, serán sometidos a la aprobacion del Presidente de la República en el término de seis meses, contados desde la promulgacion de la presente lei; los trabajos de construccion se iniciarán en el término de dos años i deberán estar concluidos i entregados al servicio público en el término de cinco años, contados ambos plazos desde la aprobacion de los planos.

Artículo 5.º Caducará toda la concesion si no se sometieren los planos a la aprobacion del Presidente de la República o si las obras no se iniciaren en los plazos señalados en el artículo anterior.

Si las obras no fueren terminadas en el plazo fijado en el mismo artículo caducará la concesion en la parte relativa a la obra no concluida.

Artículo 6.º Las tarifas de carga i pasajeros serán sometidas a la aprobacion del Presidente de la República.

Artículo 7.º Vencido el plazo de setenta i cinco años que dura la concesion, la vía férrea con su material i edificios, los muelles, dársenas, dique i demas obras que le

sean anexas, pasarán a ser propiedad del Estado.

Artículo 8.º Si los derechos que confiere esta lei fueren trasferidos a personas o sociedades estranjerias, la cesion no será válida sin la estipulacion espresa de que los concesionarios renunciarán por sí i sus sucesores a toda accion diplomática para hacer valer sus derechos emanados de esta concesion, debiendo sujetarse a lo que resuelvan los tribunales de la República».

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio número 213, de fecha 18 de enero del corriente año, acompañando los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. S.—ISMAEL VALDES VALDES.—*Hernan Prieto Vial*, pro-Secretario».

En el proyecto remitido por el Senado, decia el número 1.º del artículo 1.º:

«Artículo 1.º Concédese a don Alberto Cousiño o a quien sus derechos represente:

1.º Permiso para construir i esplotar un ferrocarril de vapor o de traccion eléctrica que, partiendo del puerto de Quintero, termine i pueda empalmar su línea con las del Estado en la estacion de Nogales, del ferrocarril de Calera a Cabildo, o en la estacion de la Calera, del ferrocarril de Santiago a Valparaiso, pudiendo usar de la vía i demas obras existentes entre Calera i Nogales.»

La Cámara de Diputados, despues de la frase Calera a Cabildo ha agregado lo siguiente: «o en la estacion de la Calera, del ferrocarril de Santiago a Valparaiso, pudiendo usar de la vía i demas obras existentes entre Calera i Nogales.»

El señor LAZCANO (Presidente).—Consideraremos cada una de las modificaciones por su orden.

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

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

El señor BARROS LUCO.—En la Comision de Industria i Obras Públicas, se discutió estensamente este punto. Se acordó redactar el proyecto en la forma en que lo ha leído el señor Secretario, que es como lo aprobó el Senado, facultando al empresario, señor Cousiño, para empalmar su línea en los Nogales o en la Calera con la del Estado. La razón que se tuvo fué la de que el ferrocarril actual es de trocha de un metro i el contratista va a construir la línea de un metro sesenta i ocho. De modo que si empalmara en

Nogales necesitaria hacer traspasar la carga, i todavía despues tendria que hacer un segundo traspaso en la Calera para tomar la línea del ferrocarril central. Para evitar estos traspasos que recargan sobre manera el flete se permitió al señor Cousiño que pudiera llegar hasta empalmar en la Calera.

Sin embargo, el punto no es de gran importancia i podria salvarse la dificultad colocando un tercer riel, procedimiento mui comun i que hemos visto en uso aqui en Santiago.

Se tomó tambien mui en cuenta otra consideracion, que es la siguiente:

El puerto de Quintero, segun los fundadores de nuestra marinas, los almirantes Blanco i Cochrane, puede ser una estacion naval de primer orden. Ahora bien si el Gobierno quisiera realizar las obras que se han proyectado a este respecto seria mui conveniente que todos los elementos que se lleven a Valparaiso pudieran llegar a Quintero sin necesidad de traspasos.

En resumen, señor Presidente, como no veo qué inconvenientes pueda tener el artículo en la forma que lo hemos aprobado, i sí creo que tiene ventajas importantes, soi de opinion de que no se acepte la modificacion de la Honorable Cámara de Diputados.

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

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

En votacion.
Votada la modificacion, fué desechada por la unanimidad de quince votos.

Se abstuvo de votar el señor Bannen.

El señor REYES.—Parece que el honorable Senador de Lináres al objetar la modificacion hecha por la Cámara de Diputados, ha espresado que ese uso de la línea del Estado que se concederia al concesionario estaria sujeto, subordinado al acuerdo de la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles, porque una concesion en terminos absolutos puede tener inconvenientes graves.

No trato de promover discusion sobre este punto porque seria intempestiva, pero seria de desear que quedara constancia en el acta de esta interpretacion.

El señor BARROS LUCO.—Se podria consultar este acuerdo en el acta. Se me ha asegurado que no hai inconveniente por parte de la Direccion de los Ferrocarriles.

El señor REYES.—Pero seria bueno dejar constancia en el acta.

El señor BESA.—El contratista tendrá que hacer una nueva linea porque la actual es de un metro i la otra de uno sesenta i ocho.

El señor REYES.—Yo me refiero al uso de la linea del Estado.

El señor BESA.—Es que no podrá usarla.

El señor REYES.—Pero yo me he puesto en el caso de que la use i en tal supuesto ese uso no puede ser discrecional.

El señor BARROS LUCO.—Naturalmente.

El señor BESA.—Así es.

El señor MUÑOZ (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Habrá acuerdo entre ambas empresas. Por lo demas, existirá tambien compensacion de servicios. Así es que no veo inconveniente para que conste en el acta la interpretacion que se desea.

El señor LAZCANO (Presidente).—Quedará constancia de la observacion del señor Reyes.

El señor REYES.—Mi observacion nada vale por sí misma si la Cámara no la acepta.

El señor LAZCANO (Presidente).—Quedará como acuerdo de la Cámara.

El señor PRO-SECRETARIO.—Dice el inciso 2.º de este mismo número en el proyecto del Senado:

«Esta concesion durará por el término de setenta i cinco años *continuos*, contados desde que el ferrocarril se entregue al tráfico público».

La Cámara de Diputados ha suprimido la palabra *continuos*.

El señor LAZCANO (Presidente).—En discusion la modificacion.

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

En votacion.

Si no se pide votacion, se dará por aprobada.

Aprobada.

El señor PRO-SECRETARIO.—Decia el número 2.º del Senado:

«2.º El uso gratuito de los terrenos fiscales que sean necesarios para la construccion del camino, estaciones, desvíos, almacenes, talleres i demas oficinas destinadas al servicio de la via, calificándose previamente esta necesidad por el Presidente de la República».

El señor LAZCANO (Presidente).—Si no se pide votacion, se dará por aprobado el artículo.

Aprobado.

El señor PRO-SECRETARIO.—Los números 3.º, 4.º i 5.º no vienen modificados.

El número 6.º aprobado por el Senado dice:

«El uso de la parte suroeste de la bahía i playa del puerto de Quintero que sea indispensable para la construccion de dársenas, diques i anexos, destinados estos últimos a la fabricacion i carena de embarcaciones, previa calificacion que hace el Presidente de la República de acuerdo con el Consejo de Estado».

La Cámara de Diputados ha cambiado la frase: «previa calificacion que hará el Presidente de la República de acuerdo con el Consejo de Estado» por la siguiente: «en conformidad a los planos aprobados por el Presidente de la República.»

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

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

El señor BESA.—Me llama la atencion esta modificacion hecha por la Cámara de Diputados.

La bahía de Quintero es mui pequeña i si la empresa hubiera de ocuparla toda en dársenas, dique i anexos vendria a tener un verdadero privilejio, pudiendo llegar hasta impedir que el Estado pudiera hacer estas obras.

Puede mui bien el Estado querer construir una dársena para buques de guerra o para el comercio, en lo que haria una obra conveniente, por ser este un punto abrigado. Ahora parece que la redaccion aprobada por la Cámara de Diputados podria llegar a impedir este trabajo.

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

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

El señor BARROS LUCO.—Tanto en lo aprobado por el Senado como en lo aprobado por la Cámara de Diputado se consultan las ideas que tiene en mira el honorable Senador, porque se habla en la lei del uso de la parte suroeste de la bahía i de la playa del puerto de Quintero i no se puede ocupar por la empresa sino el lugar que indica el Presidente de la República al aprobar los planos.

La modificacion introducida por la Cámara de Diputados no tiene, pues, el

inconveniente insinuado por el señor Senador.

El señor BESA.—Tiene razon Su Señoría, no existe inconveniente; habia entendido mal la modificacion.

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

En votacion, i si no se pide, daré por aprobada la modificacion.

Aprobada.

El señor PRO SECRETARIO.—El artículo segundo aprobado por el Senado decia:

«Artículo 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, como tambien para la construccion de los muelles, dársenas, diques i demas obras anexas».

La Cámara de Diputados ha agregado la frase «conforme a los planos aprobados por el Presidente de la República.»

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

Aprobada la modificacion.

El señor PRO-SECRETARIO.—Los artículos 3.º i 4.º no tienen modificacion.

El artículo 5.º del proyecto aprobado por el Senado decia:

«Artículo 5.º Si los concesionarios no cumpliesen las obligaciones que se le imponen en el artículo precedente, caducará la concesion en la parte relativa a la obra no iniciada o no terminada».

El artículo 5.º aprobado por la Cámara de Diputados dice:

«Artículo 5.º Caducará toda la concesion si no se sometieren los planos a la aprobacion del Presidente de la República o si las obras no se iniciaren en los plazos señalados en el artículo anterior.

Si las obras no fueren terminadas en el plazo fijado en el mismo artículo, caducará la concesion en la parte relativa a la obra no concluida».

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

Aprobada la modificacion.

El señor PRO-SECRETARIO.—El artículo 6.º no tiene modificacion.

El artículo 7.º aprobado por el Senado decia:

«Artículo 7.º Vencido el plazo de setenta i cinco años, que dura la concesion, la

via férrea con su material i edificios, los muelles, dársenas, diques i demas obras que le sean anexas, pasarán a ser propiedad del Estado.

Despues del vijésimo año, contado desde la promulgacion de esta lei, podrá, sin embargo el Estado hacer la adquisicion de esas mismas obras con aviso previo de dos años. Deberá pagar en tal evento el valor de tasacion, mas un diez por ciento en pesos oro de dieciocho peniques o en bonos del Estado del cinco por ciento de interes estimados al precio de su cotizacion en Lóndres, con deduccion de un cincuenta i cinco avos del valor de tasacion por cada año que la empresa hubiere gozado de las obras que se trate de adquirir».

La Cámara de Diputados ha suprimido el segundo inciso de este artículo, que dice como sigue: «Despues del vijésimo año, etc».

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

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

El señor BARROS LUCO.—La supresion hecha por la Cámara de Diputados se refiere a una condicion establecida por el Senado a indicacion del honorable Senador de Cautin, pero Su Señoría, segun me dice, no tiene inconveniente en que se haga esta supresion para facilitar la obra o empresa, porque el empresario cree que dicha condicion podria ser un inconveniente.

De modo que el Senado puede aprobar la modificacion.

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

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

El señor REYES.—Yo observaria que esta es una cláusula que figura en casi todas las concesiones para ferrocarriles.

Es verdad que de todas maneras puede el Estado adquirir obras de esta especie por medio de una lei de espropiacion, pero eso da lugar a cuestiones i demoras; mientras que tener un derecho en condiciones bien claras i establecidas por lei es mucho mejor.

Por esto, yo estaria mas bien por la insistencia del Senado.

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

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

El señor MONTT.—El proyecto primitivo establecia que despues de setenta i

cinco años la línea pasaba a ser propiedad del Fisco; pero se reconocía también el derecho de adquirirla antes pagando la cuota respectiva por año. Yo observé que si a los setenta i cinco se daba al Fisco gratuitamente la línea i tenía el derecho de comprarla durante el curso de ellos me parecía que en este caso el precio de compra debía disminuir en razon del tiempo transcurrido. De modo que si habían transcurrido, por ejemplo, treinta i cinco años solo tendría que pagar la mitad del valor. Esc fué lo que aprobó el Senado. Despues se ha observado por el empresario que esa exigencia, justa en el fondo, talvez dificultaría la ejecucion de la obra, i como en realidad se trata de algo mui útil conviene dar toda clase de facilidades.

De modo que no insisto en que el Senado mantenga su acuerdo.

No vale la pena insistir; mejor es que se haga la obra, ya que el Fisco no va a contribuir con dinero para que se haga.

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

En votacion.

Votada la modificacion, fué aprobada por catorce votos contra uno.

El señor PRO-SECRETARIO. — El artículo 8.º no tiene modificacion.

El señor SECRETARIO.—El señor Presidente pone en tabla, para los primeros quince minutos de la sesion próxima, el proyecto de la Cámara de Diputados que autoriza al Presidente de la República para invertir la suma de dos mil cuatrocientos pesos en pagar los sueldos que se deben al capitán del Ejército don Carlos Gibbs.

El señor MUÑOZ (Ministro de Obras Públicas).— Me permitiría pedir que el proyecto que acaba de despacharse se tramitara sin esperar la aprobacion del acta.

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

Acordado.

Continúa la discusion del proyecto relativo al empréstito de la Municipalidad de Santiago.

Puede continuar usando de la palabra el honorable Senador por Cautín.

El señor MONTT.—Ayer, al terminar la sesion iba a hacer algunas observaciones relativas al costo del pavimento de asfalto.

Antes de pasar adelante, debo recordar que en la lei de pavimentacion, que se aplica no solo a Santiago, sino tambien a las demas ciudades de la República, se estableció en el artículo 8.º lo que sigue:

«Artículo 8.º.—Si la Municipalidad, por mayoría de los dos tercios de los municipales en ejercicio acordare emplear el adoquin de madera, de asfalto comprimido u otro mas costoso, los propietarios solo estarán obligados a contribuir con el valor correspondiente a la cuarta parte del ancho de la calle».

De manera que la lei ha contemplado el caso de que las municipalidades acepten el pavimento de asfalto comprimido, i si la Municipalidad de Santiago ha elegido este pavimento para la parte principal de la ciudad, léjos de ejecutar un acto que merezca reproche no ha hecho sino obrar dentro de la lei. I si ese pavimento, que la lei ha contemplado como posible, no hubiera de usarse en Santiago, ¿dónde sería posible que se lo estableciera? La Municipalidad de Santiago, léjos pues de haber ejecutado un acto que no fuera natural i mui conveniente para la ciudad, ha ejercitado una atribucion perfectamente conforme a la lei i realizado un acto de buena administracion i mui digno de contar con el acuerdo del Senado.

Entrando ahora en la cuestion del costo, yo decia ayer que el costo del adoquin, bien hecho, con subsuelo de concreto, era de mas de la mitad del costo del de asfalto. Pedí ayer algunos datos a las oficinas municipales i los he recibido ya. Conforme a ellos puedo decir al Senado que el costo del pavimento de adoquin es mas de los tres cuartos del costo del pavimento de asfalto.

El pavimento de asfalto, en esas condiciones se ejecuta en la actualidad a catorce pesos el metro cuadrado; i me observa mi honorable colega del lado, que se pagará con bonos del seis por ciento, que no está por cierto a la par i todavía tiene el contratista que mantenerlo por cinco años. No creia yo que el honorable Senador estuviese bien informado cuando decia que la conservacion costaba un peso al año por metro cuadrado, porque resultaría de ahí que sería mas caro el pavimento de piedra que el de asfalto. Pero, cualquiera que sea la cantidad que habrá que descontar por conservacion durante cinco años, al precio de catorce pesos, es digno de tomarse en cuenta.

¿Cuánto vale el metro cuadrado de ado-

quin de piedra, en buenas condiciones, tal como la Municipalidad lo ha acordado para el resto de la ciudad? Cuesta once pesos veintinueve centavos el metro. Tengo aquí el detalle completo del costo: ese pavimento debe tener en primer lugar una base de concreto; después una chapa de cemento i de arena, de una pulgada de grueso, a fin de hacerlo imper meable; sobre esta chapa viene una capa de arena de ocho a diez centímetros, que hace las veces de resorte; i en seguida viene el adoquin, que debe tener, no la forma de cuña que tiene hoi, sino una forma rectangular.

Estos datos son de la Direccion de Obras Municipales, fundados en hechos, porque se está construyendo este pavimento en una calle vecina a la estacion para destinarla al tráfico de los carretones que llevan la carga.

Tenemos, pues, que el pavimento de adoquin puede valer once pesos el metro, suprimiendo los veintinueve centavos, si se contrata en grande estension. El pavimento de asfalto vale catorce pesos. Deduciendo de este costo el valor de la conservacion durante cinco años, que puede calcularse en un peso, i el descuento de los bonos con que se haga, tendremos que uno i otro pavimento vendrán a costar mas o ménos lo mismo.

El pavimento de adoquin que se hace actualmente es sobre arena i no dura nada, porque el subsuelo es sumamente movido i a poco andar se convierten las calles en un mar ajitado, con puntas aquí i puntos allá. En la calle de Tarapacá se colocó adoquin con subsuelo de laja; costó siete pesos cincuenta centavos i con ménos de dos años de uso ya ha principiado a ceder. Entre tanto, el pavimento de asfalto usado en Buenos Aires cuya muestra tenemos a la vista, i que el Presidente de la República ha tenido la bondad de mandar al Senado, tiene nueve años de uso i está intacto.

Se ve, pues, que la cuestion del costo no es absolutamente digna de atencion, porque es casi igual en uno i otro pavimento; apénas habrá un peso de diferencia. Pero, bajo el punto de vista de la comodidad, de la salubridad, la diferencia es enorme. Un pavimento completamente liso i sólido no produce las exhalaciones de los desperdicios que guarda el pavimento de adoquin que forzosamente tiene intersticios. El arrastre se hace tambien mas fácil, lo que significa mayor baratura

en los fletes, i la conservacion de los vehículos es mucho mas barata con un pavimento de esta clase.

Ahora, a la lei de patentes que ha impuesto a los carruajes ochenta pesos al año, corresponde tambien un mejor pavimento. ¿Cómo podria la Municipalidad exigir mayor contribucion de los vecinos, si se empeñara en mantener los pavimentos actuales?

La Municipalidad, dentro del propósito de la nueva lei, ha querido que a mayor patente corresponda mejor pavimento. Si ahora cobra ochenta pesos cuando ántes no cobraba mas que doce, ¿no es claro que debemos estimular a la Municipalidad en su idea de introducir estos adelantos en el servicio de pavimentacion?

En cuanto a la conservacion del pavimento de asfalto, segun los datos que tengo, veg que en Buenos Aires, en la calle de mayor tráfico, la Avenida de Mayo, cuesta treinta i cinco centavos al año por metro cuadrado; i en la calle de Venezuela, de un tráfico mas reducido, pero superior al de nuestras calles, ese costo no pasa de diecisiete centavos. Con este antecedente, creo que no quedo corto al calcular veinte centavos por metro i por año para las calles de Santiago, lo que daría un desembolso de veintiseis mil pesos al año para costear la conservacion del pavimento de los ciento treinta mil metros de Santiago; i creo que con esta suma se mantendria en buen estado la avenida sur de la Alameda hasta la estacion i las calles del Dieciocho i del Ejército Libertador desde la Alameda hasta el Parque Cousiño. Seria, en mi opinion, una plata bien invertida. De modo que la objeccion hecha al proyecto fundada en los gastos de conservacion, no es atendible.

Se ha objetado que esta clase de pavimento es desconocida, i que se ha debido hacer un ensayo, para lo que habria bastado asfaltar una pequeña estension como prueba. Desconocida es entre nosotros, realmente, este sistema de pruebas; pero si para cada cosa nueva hubiéramos de hacer estos ensayos preparatorios sin aprovechar por nuestra parte la experiencia hecha en otras naciones, andartamos mui despacio en todos los trabajos. Cuando se hizo el primer ferrocarril ¿se hizo la prueba con una milla o dos? No; bastó conocer las ventajas de este medio de locomocion, por las noticias que se tenian, i se construyó una línea entera. Lo mismo pasó cuando se introdujeron el telégrafo,

la tracción eléctrica, etc. Por eso, creo que bien podemos aprovechar la experiencia de otros países, aceptando lo que allá ha resultado conveniente.

Se ha dicho que solo en una ciudad de Europa i en otra de Sud-América, se emplea este pavimento de asfalto. Esta aseveración está contradicha por multitud de testimonios.

Aquí tengo un cuaderno donde se lee que esta Compañía ha hecho trabajos de esta naturaleza en sesenta i tres ciudades de los Estados Unidos hasta el año 1899. I debe tenerse presente que en aquel país hai otras compañías que emplean tambien el asfalto Trinidad o de otra procedencia. El asfalto de Trinidad se saca de un gran lago que hai en la isla del mismo nombre, perteneciente al Gobierno inglés, i hai varias compañías norte-americanas que compran i emplean esa sustancia.

La empresa que ha hecho propuestas aquí, llevaba asfaltadas en sesenta i tres ciudades norte-americanas once millones de yardas cuadradas hasta el año 1899. Solo en Buffalo hai tres millones de yardas cuadradas de asfalto, i es la ciudad mejor pavimentada: quien a estado en Buffalo puede dar testimonio de la delicia que es andar por sus calles. En Washington habia un millon cuarenta i seis mil yardas cuadrada de este pavimento en 1899. I a este propósito, se puede recordar que cuando se trató de renovar el pavimento de Washington, el Gobierno federal dió instrucciones para que se pusiese el mejor pavimento, nombrando una comision especial para estudiar el negocio i correr con la vijilancia de los trabajos. La comision pidió propuestas, i concurren a la licitacion numerosas compañías europeas i americanas. Los ensayos se hicieron durante un año en la avenida Pennsylvania, saliendo preferidas una compañía francesa i esta otra americana. A los siete años de uso se vió que era de mas resistencia el asfalto de Trinidad, i se ha continuado con él. Hasta hace poco Washington no tenia rival en materia de pavimentacion.

Se ha objetado que este piso es mui resbaladizo i que los caballos no pueden andar mui lijero por él. Pero, esta objecion está contradicha por los hechos. Todos los que han viajado por Europa pueden dar testimonio de que los caballos andan mucho mas de prisa en las calles pavimentadas con asfalto comprimido, i que es mui raro el espectáculo de ver

caerse los animales. Creo que varios señores Senadores han podido comprobar esto personalmente. En Lóndres, donde hai muchas calles asfaltadas, no sé con qué clase de asfalto, los coches de posta recorren por lo jeneral mas de dos millas en un cuarto de hora. La tarifa es con relacion a la distancia recorrida, cobrándose tanto por milla, pero no siendo a veces cómodo averiguar la distancia, se la calcula, por el tiempo empleado, a razon de dos millas cada quince minutos. De modo que en esa ciudad de tráfico extraordinario, donde los conductores necesitan mucha destreza i cuidado, los coches andan por lo ménos ocho millas por hora. I ver caerse un caballo es caso mui raro. El señor Senador de Colchagua, que ha viajado por Europa, me dice que las caidas son mas frecuentes en los adoquinados de Santiago. Algo que me parece indudable es que en Santiago ocurren estos accidentes con mucha mayor frecuencia que en otras partes.

En este mismo cuaderno que tengo a la mano veo el informe de un comandante de bomberos, en que hace el elogio del pavimento de asfalto por la rapidez con que se puede andar i por el poco perjuicio que sufre el material rodante, i concluye diciendo que su único pesar es que no todas las calles estén asfaltadas. Es un comandante de bomberos de Wichita, Kansas, Estados Unidos.

El principal injeniero de la ciudad de Brooklyn, anexada a la de Nueva York, se espresa en los siguientes términos:

«Los pavimentos de asfalto son los mas fáciles de componer, i un pavimento compuesto queda en tan buena condicion como antes de despedazarse. Se emplea material nuevo i puesto sobre un afirmado hecho con cuidado se une perfectamente bien al antiguo. En el caso del pavimento de adoquin de piedra es difícil volver a dejar el piso tal como estaba antes. Los bloques se desgastan al sacarse, i como se usan los mismos adoquines en la composura se gastan algo mas al volverlos a poner».

Veo aquí tambien otro testimonio respetable. Procede del comisionado de obras públicas de Nueva York, que dice:

«Esta área aumentada de calles asfaltadas ha disminuido materialmente la mortalidad como lo manifiesta la estadística. Tambien ha concluido no solo las enfermedades que previenen de las condiciones desaseadas de la ciudad sino tambien

muchas enfermedades mentales i nerviosas por la supresion del ruido. La propiedad en las calles asfaltadas produce mayor renta, i el abono en los gastos de transportes i fletes como la circulacion jeneral de la ciudad, han sido mui grandes».

Así que bajo todo punto de vista, no creo que sean de temer los inconvenientes que el señor Senador de Santiago ha manifestado con respecto al pavimento de que se trata.

Este año, la Compañía proponente ha contratado cuatro millones i medio de yardas en Nueva York, Denver, Búffalo i otras ciudades.

Respecto a Búffalo, dice el articulista:

«En la ciudad de Búffalo existen pavimentos de asfalto que con reparaciones de poca importancia han vivido por diez i quince años despues del período de garantía, i están ahora en espléndida condicion. Todos nuestros pavimentos son de esta clase, i con confianza anticipamos, resultado, igualmente buenos».

Respecto a la falta de ensayo o experimentos en Santiago, debo observar que la mejor garantía es el compromiso que asume la empresa de conservar el pavimento en buen estado durante cinco años, sin costo para la ciudad. Esto vale mas que cualquier experimento.

De modo que en lugar de unos experimentos, tenemos una garantía de conservacion durante los cinco primeros años de uso.

Si se hubieran contratado con esa garantía los pavimentos de la ciudad no habríamos tenido así no mas el de la calle del Dieciocho, por ejemplo, que ha desaparecido ántes de los cinco años.

Se dice que el pavimento de asfalto requiere mucho cuidado, puesto que es necesario regarlo dos veces al dia. Ese riego no se hace dos veces al dia ni en Paris, ni en Lóndres, porque hacerlo en esas grandes ciudades importaria enormes desembolsos.

El honorable Senador de Bío-Bío me recuerda que en la ciudad de Búffalo trascurren hasta ocho dias sin que se riegue el pavimento. Pero, en fin, reconozco que algun cuidado necesita el pavimento. ¿Qué cosa, pregunto yo, no necesita cuidado? El hierro mismo con ser que es tan duro, si no se pinta se oxida i se destruye. No es un argumento, entónces, la circunstancia de que el pavimento de asfalto necesite cierto cuidado.

Por lo demas, el pavimento de asfalto es tan duro que para amoldarlo al piso es necesario usar cincel, no basta muchas veces la barreta.

Terminaba el honorable Senador diciendo que estaba bueno que Buenos Aires, cuya Municipalidad tiene una renta de veinte millones de pesos al año tuviera este pavimento tan lujoso. Pero, ¿porqué, señor Presidente, no hemos de aspirar a colocarnos al nivel de Buenos Aires en materia de adelanto i de progreso? Creo que podemos mui bien desear gozar de los adelantos i comodidades de esa ciudad, ya que no podemos pretender igualarla en poblacion.

En consecuencia, señor Presidente, creo que debemos aprobar el proyecto tal como se lo ha discutido.

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

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

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

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

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

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

El señor REYES.—Habia deseado no volver a ocupar la atencion del Senado con mas observaciones sobre esta materia, pero el discurso del honorable Senador de Cautin me coloca en la necesidad de dar respuesta, si no a todas, por lo ménos a las observaciones mas sustanciales hechas por Su Señoría.

El honorable Senador empezó ayer su discurso impugnando la apreciacion que yo habia hecho del costo de la conservacion del pavimento de asfalto i dijo Su Señoría a este propósito, mas o ménos lo siguiente: Si el pavimento que se trata de hacer va a costar un millon ochocientos mil pesos ¿cómo suponer que su conservacion cueste al año ciento treinta mil pesos, desde que la compañía empresaria incluye en ese precio el costo de conservacion del pavimento durante cinco años o sea la suma de seiscientos cincuenta mil pesos? No es concebible, dijo Su Señoría,

que, pidiéndose por el total de la obra un millón ochocientos mil pesos, una tercera parte de esa cantidad represente solo la conservacion del trabajo ejecutado.

Debo manifestar al honorable Senador que al dar el dato relativo al costo de conservacion del asfalto, no he obrado por concepto propio, ni podria haberlo hecho. Se trataba aqui de un asunto que me era desconocido i que solo he estudiado en el momento actual, conocida la importancia que tiene para la ciudad i dada la mala impresion que me produjo el ver que la Municipalidad procedia a contraer obligaciones cuantiosas sin tener estudios que manifestaran con certidumbre que lo que se iba a hacer convenia a la ciudad.

Para formarme concepto no he ocurrido tampoco a opiniones individuales, porque aparte de que no he tenido a quien consultar, esas opiniones no habrian podido merecerme completa fe, porque habrian sido basadas en observaciones talvez interesadas.

Lo único que he podido consultar es un libro titulado *L'asfhalte*, de Leon Malo, en el cual se incluye un informe pasado a la Municipalidad de Lóndres por el ingeniero principal del departamento señor Haywood i otro informe pasado a la Municipalidad de Paris por el ingeniero M. Allard.

En este libro se afirma que la conservacion del pavimento de asfalto cuesta un minimum de dos francos i un máximo de dos francos noventa i cinco céntimos.

¿Qué otra autoridad podia invocar ni buscar para formarme concepto sobre esta materia, mas autorizada que un libro de esa naturaleza?

El honorable Senador decia que mas que estas obras valen los hechos. Precisamente, son los hechos lo que yo invoco, i al invocar estos hechos, no veo por qué habriamos nosotros de gastar ménos que en otras partes en la conservacion del pavimento de asfalto.

Se esplica, por otra parte, que la compañía empresaria garantice la conservacion por cinco años, porque no es lo mismo garantizar como buena una obra nueva que la misma obra cuando haya sido desgastada por el uso de muchos años.

Es evidente que mientras los empresarios solo gastarán una cantidad reducida para conservar el pavimento durante los primeros cinco años, la Municipalidad tendrá que hacer gastos mucho mayores, una vez que la obra, por la accion del tiempo i el uso, esté ya deteriorada.

Pero, como digo, prescindiendo de conjeturas, lo que debemos tener en cuenta es el concepto espresado por autorizados ingenieros europeos en vista de lo que allá sucede.

Yo no podria entrar a especificar los pormenores de la conservacion del pavimento; son asuntos que no entiendo, ni el Senado los entenderia tampoco.

Dijo tambien el honorable Senador de Cautin que de mis propias observaciones deducia Su Señoría la conveniencia de proceder a la ejecucion de los trabajos de pavimentacion con asfalto, puesto que yo mismo reconocia que la ciudad estaba en un estado deplorable, i que, por lo tanto, era natural que la Municipalidad emplease sus recursos en hacer algo por mejorarla, i que era preferible hacer algo a no hacer nada.

Yo estoy en perfecto acuerdo con el honorable Senador, en que, cuando hai recursos limitados, es mejor hacer algo con esos recursos que no hacer nada. Pero entre tanto, lo mejor de todo es que esos recursos se empleen modestamente en prestar mayor número de servicios en vez de prestar un solo servicio para poca jente i en proporciones reducidas. Su Señoría citaba las escuelas i decia ¿porque no hai fondos para hacer veinte escuelas no podria hacerse siquiera una, si es necesario? Como nó, señor Presidente, hágase una si no se puede mas; pero si los fondos no alcanzan para veinte escuelas, yo prefiero que se haga al ménos ocho escuelas modestas en distintas localidades, a que se fabrique una escuela palacio en Santiago.

Los recursos municipales, si son escasos, deben emplearse preferentemente en pavimentar el mayor número posible de calles públicas, i esto debe hacerse modestamente, en vez de ostentar este lujo en un número reducido de vias públicas, pavimentadas con ostentacion.

No debe el Senado, agregaba Su Señoría, entrar en detalles sino únicamente saber si la autorizacion que se pide propende a un objeto útil para el vecindario. No estoy mui de acuerdo con esta teoría, i talvez en el fondo piense como yo el honorable Senador.

Desde luego, no me parece que debamos conceder autorizaciones para empréstitos municipales por el simple hecho de haberse cumplido ciertos requisitos legales o porque respondan a primera vista a un

objeto útil. Creo que debemos estudiar un poco mas. El espíritu de la lei es que el Senado entre desde luego a estudiar la materia para que se solicitan los empréstitos.

La antigua lei de Municipalidad subordinaba esta materia a la aprobacion del Presidente de la República. La lei del año 91 la confirió a las asambleas de electores; i por la reforma del 96 es el Senado el que debe autorizar la contratacion de empréstitos para obras de utilidad local.

Las municipalidades son corporaciones investidas de facultades mui escepcionales. De los fondos jenerales de la Nacion, no puede gastarse ni una pequeña cantidad sin la intervencion del Congreso i del Presidente de la República. Pero no rijen estas medidas precautorias para las municipalidades en la inversion de los fondos locales. Sin embargo, hai materias que la lei ha querido restringir i una de éstas es la facultad de contraer empréstitos, que son una carga para el porvenir; que dan facilidades para hacerse de fondos; i que tientan a los funcionarios por el prestigio que pueden legar a sus nombres por las obras que hayan llevado a cabo con ese dinero.

Hai necesidad, pues, de un control, i así lo ha reconocido i dispuesto la lei.

No basta, por consiguiente, que se hayan llenado los requisitos legales que se requieren para solicitar estas autorizaciones; ni basta tampoco que la Municipalidad crea que el objeto que va a emplear el empréstito es útil o necesario.

Así, por ejemplo, el alumbrado es necesario; pero no por eso debiéramos autorizar un empréstito destinado a iluminar a *giorno* dos o tres calles, dejando a oscuras las demas.

Hai, pues, que estudiar la materia, i ver si con el empréstito solicitado se va a satisfacer las necesidades jenerales o si estas van a ser sacrificadas en obsequio de un barrio o de unas pocas calles.

Oí tambien mencionar ayer la idea de si ya existiria un compromiso entre la Municipalidad i el contratista, como un antecedente que debiera inclinarlos, si lo habia, a aprobar el empréstito.

Creo que no existe contrato, señor Presidente, que, aunque existiera, el Senado no tendria para qué tomarlo en cuenta.

Los que contratan con una Municipalidad sobre la base de tenerse que levantar un empréstito saben que para perfeccionar su contrato, para que pueda tener valor, se necesita la autorizacion del Se-

nado, i un compromiso contraido de antemano, en estas condiciones, no puede tener fuerza para la Cámara. Es el mismo caso que si un curador de menores contrata la venta de un bien raiz de sus pupilos, i, llevado el asunto ante el juez, este funcionario se viera embarazado para negar su aprobacion por el hecho de existir aquella especie de contrato.

Ante la Corte de Justicia hai un juicio pendiente; sobre la legalidad del acuerdo celebrado por la Municipalidad. No creo que a nadie pudiera ocurrírsele que lo hablado con un contratista o el compromiso que pueda existir hubiera de pesar en la balanza con que la Corte apreciará la legalidad de aquel acto.

Es mui probable que la Corte de Justicia declare ilegal el acuerdo, pues hai fundados motivos para ello; i es esta otra consideracion que aconseja no apresurar el despacho del asunto que nos ocupa.

A la Corte Suprema se le ha dicho que la Municipalidad ha pedido propuestas públicas. Pero en realidad éstas no han sido tales propuestas públicas; i no lo han sido porque se ha fijado una materia determinada: el asfalto Trinidad.

Si mañana se piden propuestas para alimentar los reos de la cárcel o para vestir i calzar al Ejército i se dice que las legumbres, la carne o los cueros, deben ser necesariamente, de la hacienda de don Fulano de Tal, i que las telas para vestuario no podrá ser sino de la fábrica de Bella-Vista, por ejemplo, se podria acaso pretender que tal procedimiento importaba una peticion de propuestas públicas, una verdadera licitacion, a pretesto de que las legumbres o la carne pueden guisarse de muchas maneras, i del paño hacerse diversas prendas de vestuario de corte distinto? Es claro que no.

Lo mismo digo del asfalto Trinidad; puede elaborarse de distintas maneras, pero se le señala como una clase única con exclusion de todas las demas semejantes, i por esto deja de ser una propuesta pública.

Estas consideraciones i la circunstancia de existir sobre el particular una cuestion ante los Tribunales de Justicia, corroborean el concepto de que lo mejor seria postergar este negocio en el Senado, sin que nos anticipemos a resolverlo.

Decia el honorable Senador de Cautin que la lei de 1901 facultó a las municipalidades en jeneral i no solo a la de Santia-

go, para colocar en las calles algunos pavimentos, fueran de granito, asfalto u otras materias. Estos deberian ser costeados en parte por los vecinos —lo que revela, segun Su Señoría, que el legislador se anticipó a reconocer como buenos esos materiales de pavimentacion. A mí me parece que si cuando se dictó esa lei se hubiera preguntado uno por uno a los miembros del Congreso en qué consistia el pavimento de asfalto Trinidad talvez apenas uno que otro habria podido dar respuesta a la interrogacion.

Se puso aquello en la lei tan solo como una disposicion jeneral, por si acaso convendria a veces adoptar tales o cuales materiales para pavimento, tomándose naturalmente en cuenta las condiciones climáticas o topográficas de cada ciudad.

De modo que no se puede mirar la lei de 1901 como una aprobacion anticipada del asfalto Trinidad para implantarlo como pavimento en Santiago.

Ha hecho observaciones el honorable Senador de Cautín respecto al costo de los pavimentos, llegando a deducir que el de adoquin de piedra casi es inferior al material del del asfalto. Sobre esta materia me declaro completamente inhábil para apreciar exactamente cuanto vale uno i otro pavimento; pero se me hace difícil admitir que un metro cuadrado de adoquinado de piedra, que tiene un espesor de treinta centímetros....

El señor MONTT.—De cuarenta i cinco centímetros. El adoquin tiene quince i en seguida vienen diversas capas de material, una de dos i medio, otra de ocho i de veinte la de mas abajo, sumando por todo cuarenta i cinco centímetros.

El señor REYES.—Pero este trozo de asfalto que tenemos a la vista no se pondrá superficialmente sobre el suelo.

El señor MONTT.—Hai aquí dos trozos; el que está en el suelo es el subsuelo i el que está en la mesa es el asfalto Trinidad.

El señor REYES.—En fin, a la simple vista me parece que el asfalto tiene que ser mas caro que el adoquin de piedra.

I tambien para creer esto hai la razon de que el material para el adoquin lo tenemos aquí mismo, dentro de la ciudad, i que hai ya fabricas o máquinas para cortar el material; al paso que el asfalto Trinidad hai que traerlo de lejanas tierras.

Donde se suelen suscitar cuestiones acerca de si es mejor el asfalto o la ma-

dera es en aquellas partes donde no tienen la piedra, como sucede en Buenos Aires. De modo que no hai comparacion entre lo que lo sucede allá i lo que debe acontecer en Santiago, puesto que aquí tenemos cerros de piedra, casi en la misma ciudad.

El señor SAAVEDRA.—Es en Santiago donde cuesta doce pesos el metro de adoquinado de piedra, segun nota de la Direccion de Obras Públicas.

El señor REYES.—A eso contesto que no se ha hecho en Santiago ningun adoquinado de piedra con ese costo.

El señor MONTT.—I por eso es que apenas han durado.

El señor REYES.—La razon de que no duren es porque la Municipalidad no hace nada para conservarlos.

He visto pavimentos de piedra que llevan cuatro o cinco años i que se mantienen en regular estado; eso sí que con agujeros aquí i allá, porque cuando un adoquin se sale de su lugar nadie va a colocarlo o reponerlo.

Esos adoquinados han costado cuatro o cinco pesos por metro; i me parece que para obtener mas durable un pavimento de esta clase bastaria mejorar el subsuelo, gastando en vez de esa suma siquiera seis pesos por metro.

El aumento de la contribucion de patentes exige naturalmente que se haga un buen pavimento, pero no hagamos un pavimento de lujo en algunas cuadras, dejando en peor estado el pavimento de casi toda la ciudad. Los carruajes no andan únicamente en cuatro o cinco calles, sino por todas partes, i son ellos los mas interesados en tener un buen pavimento.

Dice el señor Senador que en Europa no es resbaladizo el asfalto.

El señor MONTT.—Lo que he dicho es que personas que han estado en Europa no han visto los accidentes que ven aquí con tanta frecuencia.

El señor REYES.—Aquí se resbalan los caballos porque la piedra es mas resbaladiza que el macadam; pero el asfalto lo es mas que la piedra.

En este libro encuentro lo siguiente:

«Si el asfalto está enteramente mojado, no es resbaladizo; pero si cae sobre el un poco de barro, por mui lijaramente que se moje, es mas resbaladizo que el granito».

I mas abajo se dice:

«Durante una helada blanca o un frio

que haga despues de la lluvia, este pavimento es mas resbaladizo que uno de granito, estando ambos colocados en igual circunstancia».

Llegando a las conclusiones, el informante Haywood, en el informe que pasa a la Municipalidad de Lóndres, dice lo siguiente:

«Poco despues, la belleza, la ausencia del ruido i el comfortable que procura el uso de este pavimento de asfalto dispusieron favorablemente la atencion pública; pero tambien es cierto que levantó grandes quejas por parte de los conductores de coches por razon de lo resbaladizo (*glissements*)».

I mas abajo se dice:

«Grandes quejas se elevaron contra lo movedizo o resbaladizo del asfalto...»

De manera que este antecedente me autoriza para decir que en Europa, donde se trata de calles planas i que no tienen pendiente, es resbaladizo. ¿Cómo no lo seria en Santiago?

Decia tambien el honorable Senador que la mejor comprobacion de la bondad del pavimento de asfalto está en el compromiso que contrae la empresa de garantizar por cinco años su conservacion. Ya sobre esto he dicho lo bastante i me parece innecesario repetirlo.

No creo que la circunstancia de garantizar la empresa durante los primeros cinco años cuando la obra es nueva i recién hecha, pueda ser una garantía de lo que suceda en el porvenir, ni ménos escusar a la Municipalidad de Santiago de haber hecho algun ensayo para cerciorarse de que esto puede hacerse en la ciudad sin inconvenientes. El señor Senador observaba que no se habia hecho ensayo cuando se construyeron los telégrafos. Es claro; porque no habia nada que ensayar; no habia sino esa manera de transmitir las comunicaciones. Esas no son materias que estén sujetas a comprobacion; mientras que éstas lo estaban, tanto mas cuanto que habian ocurrido tantos accidentes desgraciados en nuestra ciudad en materia de pavimentos, i se habian ensayado tres o mas que habian dado malos resultados. ¿Por qué no hacer un experimento o prueba para establecer si esta novedad es adaptable a nuestro clima?

No basta que el empresario diga: «Yo garantizo la seriedad del procedimiento.»

¿Se podria saber cómo se cumplirá

esta garantía? Un honorable Senador decia con razon que estas garantías son ilusorias. Se han establecido ya en la construccion de ferrocarriles, i cuando ha llegado el momento de hacerlas efectivas, se han evaporado porque entran aquellos factores de toda especie, que no quiero exponer ahora, i que hacen que las cosas lleguen a ese resultado.

Así, pues, no obstante las esforzadas consideraciones que el honorable Senador por Cautin ha aducido en defensa del pavimento de asfalto, insisto en mi manera de ver i negaré mi voto al empréstito.

El señor MONTT.—Pido la palabra.

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

El señor MONTT.—Deseo agregar algunas palabras en contestacion al honorable Senador por Santiago.

Respecto de los gastos de conservacion, al decir que prevalecen los hechos, me referí a lo que resulta de las propuestas presentadas.

Vemos tambien que en la ciudad de Buenos Aires cuesta, segun se me dice, trece centavos el metro en algunas calles, i hasta treinta i cinco centavos en algunas, como la Avenida de Mayo que es la mas concurrida i de mayor tráfico. En otras calles cuesta diecisiete centavos. De manera que puede calcularse bajo este punto de vista que no costará mas de veinte centavos entre nosotros donde las calles no tienen el movimiento i el tráfico que en Buenos Aires.

Si en Francia cuesta dos o tres francos, será porque el tráfico es excesivo o por alguna otra causa que yo no conozco; pero me parece que podemos tomar como base lo que sucede en Buenos Aires, cuyo asfalto tiene nueve años de uso i su conservacion es mui buena.

Respecto a las facultades del Senado para apreciar este asunto observé que lo que habia que dejar establecido era la necesidad de renovar el pavimento i que la Municipalidad no podia hacer esto sino por medio de un empréstito; i es mui satisfactorio que el Senado se penetre de que se han llenado estas condiciones i de que el propósito de la Municipalidad es bueno.

El señor Senador ponía el ejemplo de las escuelas en contraposicion al que yo habia puesto. Yo, acompaño a Su Señoría en el ejemplo de las escuelas. Pero,

lo que yo dije fué que no hemos hecho todas las escuelas posibles, porque hai muchas necesidades que atender i no es posible satisfacerlas todas al mismo tiempo. El ejemplo seria exacto respecto de un puente. Si se quiere construir un puente sólido de valor de doscientos mil pesos, ¿podria decirse que era mejor hacer dos puentes mucho ménos sólidos de valor de cien mil pesos cada uno para que se los llevara la primera avenida?

Un puente debe ser sólido, i lo mismo pasa con el pavimento. Esto no es asunto de lujo, es una necesidad. Por eso observaba a Su Señoría que el pavimento de adoquin, que Su Señoría recomendaba, cuesta poco ménos i va a emplearse en la mayor parte de la ciudad. El defecto del pavimento que tenemos, consiste en que no tiene subsuelo. El adoquin en sí no vale mas de tres pesos cincuenta centavos el metro cuadrado; pero el concreto vale cuatro pesos el metro, las escavaciones valen cincuenta centavos i así sucesivamente.

De modo que la parte sólida, la piedra, es lo que cuesta ménos; pero es necesario poner el afirmado de concreto para que dure el pavimento, lo que aumenta mucho mas el costo, i por eso observaba al señor Senador que un buen adoquinado salia costando poco ménos que el asfaltado.

Yo habria querido leer el libro que ha citado Su Señoría, pero no he tenido tiempo de recorrerlo. Pero, yo apelo a otros testimonios, por ejemplo, al del señor Senador de Colchagua. ¿Cuántas veces se le han resbalado en Paris los caballos de su coche? Ninguna; i aquí en Santiago eso le ha ocurrido varias veces.

Talvez en Paris los ingenieros son mas exigentes en esta materia. Pero, no se crea que en las ciudades europeas sean las calles mas planas u horizontales que las de Santiago. De todo hai, i con mucha frecuencia se observan grandes declives. En Lóndres, por ejemplo, hai algunas calles que están sobre otras. Las calles tan planas, tan a nivel, casi no existen, i hecha la comparacion, no quedan tan en último término las de Santiago.

Deseaba tambien hacer presente que por la lei, las municipalidades deben destinar a pavimentacion, a mas del producto de las patentes de vehículos, cuando ménos otro cuarenta por ciento tomado de rentas jenerales. De modo que si las patentes van a producir en la capital doscientos mil pesos al año, debe aumentar-

se esa suma en ochenta mil pesos. Consumiendo el servicio del empréstito ciento diez mil pesos, quedarian ciento setenta mil para dedicar al resto de la ciudad. No podria tacharse de irregular una administracion como esta.

En cuanto a las opiniones del autor frances citado por el honorable señor Reyes, he aquí lo que ese tratadista dice sobre el concepto que le merece el pavimento de asfalto:

«Es difícil que la edilidad de ciudades europeas pueda producir algo mas conveniente que el asfalto o algo con que reemplazarlo».

El señor REYES.—Hai opiniones de varios autores en ese libro.

El señor MONTT.—Esto lo dice el autor de la obra: es obra de su propia cuenta.

De modo que este autor estima que no hai mejor pavimento que el de asfalto, i agrega todavia que no se sabría con qué reemplazarlo si se acabase.

Dice tambien que «en Berlin, donde el asfalto comprimido penetró en 1876, se cuenta ya mas de un millon de metros cuadrados de este sistema. Allí el pavimento de madera ha debido cederle el lugar.

En Viena, en Jossy, en Bruselas, en Colonia, en Hanover, en Hamburgo, Leipsig, Dresde, Brieslau, Francfort-sur-le Mein, Estraburgo, New York, Wáshington, la mayor parte de las ciudades de América, Monreal, Olawa; en Lóndres, Birmingham, Glasgow, etc., ocupa igualmente un lugar mas importante que tiende a engradecer subitamente.»

Esta es la opinion de M. Malo. En ella me apoyo tambien para pedir al Senado que apruebe el proyecto de acuerdo, cuyo objeto es procurar a Santiago un sistema aventajado de pavimentacion.

El señor REYES.—Con permiso del señor Presidente, voi a decir dos palabras no mas.

El autor de ese libro es jefe de una empresa de asfalto. Sin embargo, con la seriedad que se emplea por allá, cita una cantidad de opiniones respetables, como ser las de los ingenieros jefes de las ciudades de Lóndres i de Paris. Las opiniones hai que tomarlas segun las fuentes de donde proceden.

El señor LAZCANO (Presidente).—Si ningun señor Senador desea usar de la palabra, podríamos cerrar el debate.

El señor BANNEN.—Yo la pediria, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Se va a leer la tabla.

El señor SECRETARIO.— Es la siguiente:

1.º Informe de la Comision de Lejislacion i Justicia, acerca del proyecto de lei presentado por los señores Senadores don R. R. Rozas i don Nathan Miers Cox, que tiene por objeto crear una Corte de Apelaciones en la ciudad de Puerto Montt.

2.º Proyecto que autoriza a las municipalidades para continuar percibiendo las patentes mineras.

3.º Proyecto que autoriza al Presidente de la República para que invierta hasta la cantidad de ochenta i cinco mil pesos en la adquisicion de la propiedad situada en la Avenida Tupper, perteneciente al Banco Chileno Garantizador de Valores, i que se destinará a la instalacion de los nuevos servicios que necesita la Escuela Militar.

4.º Proyecto que declara que la suma de ochenta mil pesos que se consulta en el ítem 1,623 de la partida 33 del presupuesto de Hacienda, es para devolver a los establecimientos de beneficencia los derechos de internacion que paguen sobre artículos destinados esclusivamente al consumo de dichos establecimientos.

5.º Proyecto que crea el puesto de jefe de la Seccion Consular en el Ministerio de Relaciones Exteriores.

6.º Moción del señor Reyes relativa a establecer que toda indicacion que tienda a aumentar los gastos públicos, que se formule en el Senado durante la discusion de los presupuestos, pasará a Comision i se tramitará como proyecto independiente.

7.º Proyectos que conceden suplementos a diversas partidas del presupuesto de gastos públicos

8.º Moción del señor Latorre sobre reforma de la lei de montepío militar.

9.º Proyecto de lei que concede permiso a los señores don Jervasio Alarcon i Josias Harding para la construccion de un ferrocarril de Lebu a los Sauces.

10. Informe acerca del contrato *ad referendum* celebrado con don Waldo Grana, en representacion de la Compañía Salitrera del Perú, sobre constitucion de arbitraje para resolver la reclamacion de esa Compañía.

11. Mensaje sobre creacion del puesto de archivero para el Ministerio de Justicia.

12. Proyecto que determina las gratificaciones de que deben gozar los jefes i oficiales que presten sus servicios en la Escuela de Aspirantes a Ingenieros.

El señor MONTT.—Entiendo que esta tabla será para despues de terminada la discusion del proyecto de acuerdo pendiente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Sí, señor Senador; es sin perjuicio de ese asunto.

El señor BALMACEDA.—Una palabra, señor Presidente, antes de levantarse la sesion.

Desearia que se di-ra lugar en la tabla al proyecto que suprime la comuna de Pica.

El señor SECRETARIO.— Está en Comision.

El señor BALMACEDA.—La Comision del Senado nada podria agregar a lo que ha dicho la comision consultiva del norte, que ha propuesto esa supresion.

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

Se levantó la sesion.

PEDRO A. PÉREZ
Redactor

