

Sesion 9.^a extraordinaria en 28 de octubre de 1914

PRESIDENCIA DEL SEÑOR OCHAGAVÍA

Sumario

Se discute i es aprobado el proyecto sobre fondos para alcantarillado de Asistencia Pública.—Se discute en seguida el proyecto sobre ferrocarril de Pintados a Iquique i es aprobado en jeneral.—Se entra a la discusion particular del proyecto i queda pendiente la discusion del artículo 1.º—Se acuerda pasar a Comision cuatro proyectos sobre Convenciones Internacionales.—Se acuerda enviar a Comision de Gobierno el proyecto sobre contribuciones municipales en Viña del Mar.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa la discusion del proyecto sobre regadío i queda pendiente.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

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

I los señores Ministros del Interior, de Guerra i Marina i de Industria i Obras Públicas.

Alcantarillado de la Asistencia Pública de Santiago

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Corresponde discutir el proyecto que concede

fondos para la ejecucion del alcantarillado del edificio fiscal que ocupa la posta número 4 de la Asistencia Pública de Santiago.

El señor Secretario da lectura al informe de la Comision Permanente de Presupuestos que termina pidiendo se apruebe el proyecto, que dice como sigue:

Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la suma de nueve mil seiscientos cuarenta i cuatro pesos ochenta centavos en la instalacion del servicio de alcantarillado en el edificio fiscal que ocupa la posta número 4 de la Asistencia Pública ubicado en la calle de Chiloé esquina de Maule, de Santiago; debiendo deducirse esta cantidad del ítem 727 del presupuesto del Ministerio de Industria i Obras Públicas.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Como el proyecto consta de un solo artículo, se discutirá en jeneral i particular a la vez, si no hai inconveniente.

Sin debate se dió tácitamente por aprobado.

Ferrocarril de Pintados a Iquique

El señor **Ochagavía**.—Continúa la discusion del proyecto que autoriza la construccion del ferrocarril de Pintados a Iquique.

El señor **Barros Jara** (Ministro del Interior).—No entraré a tratar la parte técnica de la construccion de este ferrocarril. He pedido al Senado que se sirva despachar cuanto ántes este proyecto a fin de poder dar trabajo a los obreros que hai actualmente desocupados en la provincia de Tarapacá que, segun me ha comunicado telegráficamente el Intendente de esa provincia, están constantemente pre-

guntando cuándo se iniciarán los trabajos de este ferrocarril.

Estos obreros son cerca de dos mil, pero con sus familias forman un total de cinco o seis mil personas, a todas las cuales se está dando alimentación con dineros fiscales. Es absolutamente necesario que estos obreros permanezcan en el norte, porque conocen perfectamente la elaboración del salitre i es indispensable que estén en situación de trabajar en la industria salitrera inmediatamente que se restablezca la normalidad en las faenas.

A fin de no molestar por mucho tiempo la atención del Senado, voy a limitarme a decir que por los telegramas que el Gobierno ha recibido sobre la situación de la provincia de Tarapacá, en cuanto se refiere a los obreros desocupados, el número de éstos alcanza a más de tres mil, i como el Gobierno desea mantenerlos allá, solicita el despacho de la lei en discusion, que permitirá darles trabajo en aquella rejion.

El señor **Urrejola**.—Lo que el señor Ministro quiere que se despache es, segun parece, la autorizacion para la construccion del ferrocarril de Pintados a Iquique; pero el proyecto escrito se refiere tambien al ferrocarril de Paine a Talagante.

Este último ferrocarril fué en otras ocasiones objeto de observaciones mias contra su realizacion. Este ferrocarril se propone unir con una diagonal dos puntos de la línea férrea del Estado que actualmente está en servicio; de modo que el objeto seria únicamente acortar la distancia por ferrocarril entre dichos puntos, para que cuando se concluya el puerto de San Antonio los productos que se lleven o saquen de ese puerto hagan un recorrido mas corto. Negar la ventaja de esta diagonal, seria negar la evidencia; no cabe duda que es mejor negocio trasportar productos por una línea de treinta kilómetros que por otra de cincuenta; pero esto no basta para juzgar la conveniencia de emprender inmediatamente la construccion de una línea.

El señor **Barros Jara** (Ministro del Interior).—Si me permite el señor Senador, debo decirle que el Gobierno solo pide la aprobacion del ferrocarril de Pintados a Iquique, sin tomar en consideracion el ferrocarril de Paine a Talagante.

El señor **Urrejola**.—Siendo así, no tengo nada que agregar, i dejo la palabra.

El señor **Garcés** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Como la discusion está ya agotada, renuncio al uso de la palabra, reservándome contestar las preguntas que deseen

hacer los señores Senadores para aclarar las dudas que puedan tener.

Habria querido levantar los cargos que en sesiones anteriores hizo al Ministro de Industria el señor Senador por Aconcagua; pero no lo veo en la Sala i, además, en la sesion pasada tuve ya oportunidad de manifestar cuáles fueron los propósitos del Gobierno al iniciar los trabajos del ferrocarril de Pintados a Iquique.

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

Cerrado el debate.

En votacion jeneral el proyecto.

Si no se pide votacion, se dará por aprobado.

El señor **Claro Solar**.—Con mi voto en contra.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Aprobado con el voto en contra del señor Senador por Aconcagua.

Si no hai inconveniente, se entrará desde luego a la discusion particular.

Acordado.

El señor **Secretario**.—El proyecto consulta tambien el ferrocarril de Paine a Talagante.

El señor **Aldunate**.—Entiendo que el proyecto consta de un solo artículo; de manera que en la discusion jeneral i particular a la vez ha quedado aprobado.

El señor **Ochagavía**.—Ha estado solo en discusion jeneral.

El señor **Urrejola**.—El señor Ministro del Interior ha declarado que el Gobierno se interesa, por el momento, solo por el ferrocarril salitrero; de manera que la discusion particular se referirá a esta obra.

El señor **Secretario**.—En la sesion de 4 de setiembre el honorable señor Besa formuló indicacion para que la autorizacion se limitara a la construccion de la seccion de Pintados a Loma Ancha.

El honorable señor Mackenna modificó esa indicacion en el sentido de que se autorizara la construccion de Pintados a Iquique, ejecutando los trabajos solo hasta Loma Ancha, i que los fondos se sacaran de los devueltos al Estado por la requisicion de naves.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—En discusion el artículo, conjuntamente con las indicaciones formuladas.

El señor **Mackenna**.—Con respecto a la indicacion que tuve el honor de formular, debo manifestar al Senado que despues de un estudio mas detenido que he podido hacer, i consultando a la vez la opinion de la Di-

reccion de Obras Públicas, me parece preferible la via Pintados-Pozo Almonte e Iquique.

Las razones son las siguientes:

El término del longitudinal es Pintados: queda un pedazo por hacer entre Pintados i Pozo Almonte, que son cuarenta kilómetros, de manera que este trozo tiene que construirse de todos modos. De Pozo Almonte a Iquique son sesenta i cuatro kilómetros, formando entre las dos secciones ciento cuatro kilómetros. Esta via es mucho mas económica que la otra de Pintados a Loma Ancha i de aquí a Iquique, que viene atravesando por los yacimientos salitreros de Soronal. I se podría hacer el trazado Pintados-Soronal, de cuarenta kilómetros, cuya explotación seria mas sencilla i económica que el de Pintados-Loma-Ancha-Iquique.

Segun informes que he tenido, el ferrocarril Pintados-Pozo Almonte-Iquique costaria cinco millones doscientos mil pesos, moneda corriente; i el ferrocarril de Pintados-Loma Ancha-Iquique costaria cinco millones quinientos mil pesos, moneda corriente, i un millon doscientos mil pesos oro. Hai, pues, una diferencia de cerca de tres millones de pesos a favor de la línea por Pozo Almonte.

Como he dicho, hai una razon sustancial para preferir esta última línea, por cuanto hai que concluir de todos modos el trozo de cuarenta kilómetros que hai entre Pozo Almonte i Pintados. Segun informes de que me he impuesto en la Direccion de Obras Públicas, la explotación de esta línea es mas económica. Atraviesa terrenos casi planos, en los cuales no hai que construir ninguna obra técnica, i entiendo que la unanimidad de los consejeros de obras públicas opinan que esa via es preferible.

Por este motivo, estimo que se debe preferir ese trazado, i no el que yo habia recomendado anteriormente, sin tener mayores estudios sobre el particular.

Ya que estoi con la palabra, debo manifestar mi opinion acerca de la necesidad de construir allá un ferrocarril en las actuales circunstancias.

El señor Ministro del Interior ha espuesto ya la primera razon que hai en favor de la idea. Hai allí una base de trabajadores que no conviene mover; seria mui difícil aprovechar despues esos trabajadores si hoi se produce la despoblacion de la provincia de Tarapacá. Cuando se tratara de reabrir muchas salitreras no se encontrarian los trabajadores competentes que hai allí, i pasaria mas de un año antes que se pudieran restablecer las faenas.

De manera que a las perturbaciones naturales de la guerra habria que agregar la reorganizacion de las faenas salitreras.

Hai otra razon que aconseja la construccion de ese ferrocarril.

No comprendo por qué, despues de haber gastado siete u ocho millones de libras esterlinas en la construccion del ferrocarril longitudinal, aparece éste como un hombre sin brazos pues no tiene salidas al mar. No puede haber explotación de ningun jénero en ese ferrocarril, porque no permite salir hácia la costa.

El señor **Garces** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Como tuve ocasion de manifestar anteriormente, se han hecho dos trazados en este ferrocarril: uno de Pintados-Pozo Almonte-Iquique, i otro de Pintados-Soronal-Iquique.

Ha habido diverjencia de opiniones respecto de la conveniencia de emprender los trabajos de una u otra línea.

Por su parte, la Direccion de Obras Públicas estima que seria mas conveniente el ferrocarril de Pintados-Pozo Almonte-Iquique. Las razones que tiene esa oficina para opinar así están consignadas en el acta de una de las sesiones del Consejo de Obras Públicas.

En síntesis, las razones que da la Direccion de Obras Públicas son las siguientes:

En primer lugar, que es mas fácil, mas corto el trazado; en segundo lugar, existen agüadas que se pueden aprovechar para este ferrocarril i, en tercer lugar, la diferencia de precio que existe entre el costo de una i otra línea.

Segun los datos llegados al Ministerio, la diferencia de precio es distinta de la que acaba de manifestar el señor Senador de Coquimbo.

Pero por sobre las razones dadas por la Direccion de Obras Públicas, hai otras mui dignas de tomarse en cuenta i que están consignadas en un memorial pasado por el delegado de las salitreras.

Si bien es cierto, honorable Presidente, que la línea por Soronal es mas larga, accidentada i costosa, tendrá, sin embargo, mas ventajas que la línea por Pozo Almonte. Estas ventajas son que por el lado sur de la pampa de Tarapacá no existe actualmente ningun ferrocarril, mientras que por la otra parte existe uno de la Nitrate C.^o Ltd. que, puede decirse, va de Pintados a Iquique, pasando mui cerca de Pozo Almonte; de manera que hacer el trazado que indica el señor Senador, vendria a ser el establecimiento de una competencia con ese ferrocarril establecido desde muchos años i que sirve bien los intereses de la rejion. Lo

conveniente, entónces, es hacer el ferrocarril por donde no existe ningun otro, llenando así una necesidad mui sentida.

De ahí es que los propietarios, por un lado, i el Fisco, que tiene grandes reservas de salitreras en esa rejion, por otro, convienen en que es mas conveniente hacer el trazado por Soronal.

Hai, ademas, otros datos mui reveladores, como los que se refieren a la produccion. Tomando en cuenta la produccion de la zona del trazado norte, resulta mucho mas insignificante, pues actualmente esa zona tiene una produccion de cincuenta mil quintales; miéntras que la produccion de la zona comprendida en el trazado por Soronal puede llegar a quinientos mil quintales. Hai todavía la circunstancia de que el Gobierno tiene en la zona de Soronal enormes extensiones de calicheras que este ferrocarril vendria a valorizar i que una vez pasada la actual situacion producida por la guerra podrian rematarse en mui buenas condiciones.

Por otro lado la deuda de este ferrocarril se amortizaria dentro de mui poco tiempo, considerando la importancia que él tiene; de manera que aun cuando el ferrocarril por Soronal costara seiscientos mil pesos mas, en poco tiempo el Fisco podria indemnizarse de estos gastos con las entradas que producirá.

Se ha propuesto una solucion para dar vida i fácil salida a la rejion de Soronal, i es la salida por Patillos.

Existe allí un ferrocarril que tarde o temprano ha de pasar a manos del Gobierno. Respecto de este ferrocarril hai un juicio pendiente con motivo de una tercería de dominio que se ha promovido contra los actuales tenedores, juicio que ha sido fallado en primera i en segunda instancia. Se dedujo un recurso de casacion que ha sido fallado a favor del Fisco; pero queda una cuestion de dominio cuyo fallo tiene, naturalmente, que demorar algun tiempo para ser resuelta por los tribunales, de tal manera que hoi por hoi no se puede decir que este ferrocarril ha pasado a manos del Fisco. Si el ferrocarril fuera fiscal se ahorraria una considerable suma de dinero.

Por otra parte, si se resolviera el problema de la construccion del ferrocarril a Patillos, el pueblo de Iquique no aceptaria gustoso esta solucion, por cuanto la carga que deberia salir por Iquique saldria por Patillos.

Ademas, seria menester construir en Patillos muelles, malecones i otro jénero de construcciones que cuestan mucho dinero, i creo que una buena política portuaria nos lleva a establecer el menor número posible de puer-

tos, ya que así se evitan en gran parte los contrabandos.

Pero esto no tiene atinjencia con el debate actual, porque lo que está en discusion es la construccion del ferrocarril de Pintados a Iquique, i no seria oportuno tratar del ferrocarril a Patillos.

Yo creo que, en cuanto a trazados de ferrocarriles, es el Gobierno quien debe resolver acerca de ellos, ya que puede oír el informe de sus oficinas técnicas. Si se dejara a las Cámaras la facultad de resolver sobre los trazados, podrian producirse opiniones mui diversas acerca de ellos. Pido, pues, al Senado que apruebe el ferrocarril de Pintados a Iquique, dejando a la resolucion del Gobierno el trazado de la línea.

Como se sabe, es una necesidad ineludible dar salida al mar al ferrocarril longitudinal, i el proyecto en debate permitiria la realizacion de este objetivo

Si los señores Senadores desean mayores informaciones, estoi dispuesto a suministrarlas, a fin de que puedan convencerse de la conveniencia de que vaya por Soronal; yo pediria que se diera lectura al oficio del inspector de oficinas salitreras a que me referí hace poco i que deja el pleno convencimiento de que esta línea debe hacerse por allí.

El señor **Walker Martínez**.—Que se lea el documento a que se ha referido el señor Ministro, para formarnos juicio.

El señor **Secretario**.—(Leyó).

El señor **García de la Huerta**.—En vista de las razones que ha dado el señor Ministro i de las que espresa en su informe el Delegado Fiscal de Salitreras, me parece que seria conveniente, a fin de evitar toda duda al respecto, establecer determinadamente en el proyecto que el trazado del ferrocarril deberá ser el de Pintados-Soronal-Iquique.

Hago, pues, indicacion en ese sentido.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—En discusion la indicacion que formula el honorable Senador.

El señor **Mackenna**.—Yo he creído que la autorizacion lejislativa debe darse simplemente en la forma en que está en el proyecto, destinándose un millon setecientos mil pesos para iniciar la construccion del ferrocarril que debe unir el longitudinal con Iquique, saliendo de la estacion de Pintados. Así no se prejuzga nada; el Senado no entra a resolver una cuestion técnica, en que hai contrariedad de opiniones entre la Direccion de Obras Públicas i el Delegado de Salitreras. El Gobierno, asesorado por los técnicos que estime conve-

niente, resolverá lo que consulte mejor los intereses del país.

El señor **Urrejola**.—Tengo a la vista un mapa de la rejion de Tarapacá con todos los ferrocarriles que allí se esplotan, i por él estoy penetrado de que el trazado del ferrocarril en proyecto de Pintados a Soronal e Iquique no economizará la salida al mar de los productos de la zona que rodea el lugar llamado Pintados. Basta mirar el mapa para convencerse de que el actual ferrocarril particular que liga a Pintados con Iquique va en línea casi recta diagonal, miéntras que el trazado del ferrocarril proyectado va perpendicular al mar hasta Soronal i de ahí sube perpendicular a Iquique: la diagonal es mas corta que la línea que va en ángulo recto a unir dos puntos.

Viendo el mapa, me penetro, tambien, de que hai un ferrocarril, aunque no en esplotacion, porque hai un juicio sobre él, que liga a Lagunas, que creo es el término del lonjitudinal, con Patillos. Esta línea puede dar salida mui económica a un gran número de salitreras.

El señor **Búlnes**.—Yo he oido al señor Ministro la misma observacion que hace Su Señoría respecto del ferrocarril de Patillos; pero creo que hai una equivocacion de ambos, pues no existe ese ferrocarril. Lo único que existe son unos terraplenes hechos hacen muchos años i hubo una concesion de ferrocarril que no se alcanzó a realizar; de manera que tengo entendido que esa línea no existe.

El señor **Urrejola**.—En el mapa se da como existente.

El señor **Búlnes**.—Es una equivocacion.

El señor **Claro Solar**.—Es un error del mapa.

El señor **Urrejola**.—Lo que dice el mapa es que el ferrocarril está construido.

El señor **Claro Solar**.—El mapa está malo; no hai rieles.

El señor **Urrejola**.—De todas maneras, creo que no seria conveniente que este proyecto de ferrocarril se autorizara diciendo de Pintados a Iquique, sino de Pintados a Soronal, porque Soronal, segun aparece en el mapa, es un gran centro salitrero que no queda demasiado distante del lonjitudinal.

De Soronal a Patillos hai una distancia no mayor de veinticinco kilómetros, i de Soronal a Iquique hai cincuenta kilómetros; de manera que el Gobierno iba, en primer lugar, a construir una línea, que uniría a Pintados con Iquique, mas larga que la actual línea que está en esplotacion i por la cual se vacia todo el salitre que se produce en la rejion que rodea a Pintados, miéntras que autorizando la cons-

truccion del ferrocarril de Pintados a Soronal podria despues, con mejor criterio, resolver si era conveniente sacarlo a Patillos.

Yo insinúo solamente esta idea al señor Ministro, i votaria con mucho gusto la línea de Pintados a Soronal.

El señor **Garces** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Está aprobado por Soronal.

El señor **Walker Martínez**.—Se ha aprobado la idea de construir un ferrocarril únicamente.

El señor **Garces** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Rogaria a los señores Senadores que retiraran sus indicaciones i aprobaran sencillamente la idea de construir un ferrocarril.

El señor **Claro Solar**.—Por mas que tengo el propósito de no poner dificultades al proyecto, me veo obligado a decir dos palabras en esta discusion particular.

Por primera vez veo que ahora se propone la construccion de este ferrocarril por Pozo Almonte; pero el señor Ministro quiere dejar en la penumbra por dónde se llevará el trazado, i que éste se fije mas tarde sin intervencion del Congreso. Con esta peticion el señor Ministro manifiesta que no tiene interes en resolver esa cuestion, i que el Senado carece de competencia sobre el particular. Creo que este es un error de Su Señoría.

Precisamente por dejar el Congreso esa latitud en otras ocasiones ha habido muchos errores en varias líneas férreas; por ejemplo, en el propio lonjitudinal, en el cual no habria habido gastos ni dificultades si el Congreso hubiera estudiado detenidamente el trazado.

El señor **Walker Martínez**.—Ni abusos.

El señor **Claro Solar**.—No queria acentuar tanto la idea, pero veo que mi honorable colega entiende bien el alcance de ella.

Ya que el Honorable Senado está decidido a aceptar este proyecto del Ejecutivo, creo que debemos dar una solucion completa al trazado; ya sea que se resuelva que llegue desde luego hasta Iquique, o que se detenga en Loma Ancha. En caso de aceptar esta última idea, se resolveria despues si convenia o nó dar mayores facilidades a la industria salitrera, rebajando los fletes llevando el ferrocarril hasta la costa.

Estimo que el lonjitudinal debe tener una salida al mar en esa zona, pero ese problema puede resolverse en años mas o ménos.

Entre las observaciones que hace el señor Castillo en la nota que se ha leído, hai una mui atendida: que el Gobierno de Chile será propietario esclusivo de todas las líneas de Tarapacá en pocos años mas.

Es sabido que la concesion Montero Hermanos data de 1868, en la cual se autorizó la construccion del primer ferrocarril de esa region, con un privilejio de veinticinco años, terminados los cuales se aumentó a cuarenta mas. Como el plazo se empieza a contar desde la fecha de la terminacion de la obra, es decir, desde 1872, la concesion terminará en 1937.

El señor **Garcés** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—En 1936 el de Iquique a la Noria.

El señor **Claro Solar**.—Yo computaba solamente un dato, respecto del cual no tenia seguridad.

¿Los plazos están contados desde la entrega del permiso, señor Ministro? Si se toma en cuenta la fecha en que fué estendida la escritura pública, talvez haya un error, porque en las concesiones de este jénero los plazos corren desde que son entregados los ferrocarriles a la explotacion. Así, una concesion hecha en julio, por ejemplo, del año 68, para un ferrocarril mui difícil, como era éste, i de trocha excesiva para hacer una construccion rápida, ha tenido que terminar algun tiempo mas tarde. De manera que en poco tiempo mas este ferrocarril seria de propiedad del Estado. Es cierto, como dice el honorable Senador por Malleco, que serán veinte años, pero podria arreglarse una base con la Compañía, como seria la de hacer un tercer riel; creo que el Gobierno podria hacer alguna negociacion a este respecto.

De las indicaciones que se han formulado, i obligado a votar alguna de ellas, prefiero la del honorable Senador por Ñuble, para que este ferrocarril llegue solamente hasta Soronal, i que se resuelva en seguida, hasta qué punto de la costa debe llegar.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Antes de suspender la sesion, solicito el acuerdo del Honorable Senado para pasar a la Comision de Relaciones Exteriores cuatro mensajes de tratados internacionales.

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

Mensaje sobre Tratado de Arbitraje con Estados Unidos de Norte América;

Mensaje sobre tratado de solucion de conflictos con Venezuela; i

Mensaje sobre tratado de estradicion con Venezuela.

El señor **Garcés** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—¿No seria mejor prorrogar la sesion por algunos minutos para continuar discutiendo este proyecto?

El señor **Walker Martínez**.—Nó, señor

Presidente, porque tengo que fundar mi voto i que pedir algunos datos al señor Ministro.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Hai oposicion, señor Ministro.

El señor **Rivera**—Invocaria la benevolencia del Honorable Senado para rogar al señor Presidente que pase a la Comision de Gobierno el proyecto que ha presentado la representacion parlamentaria de Valparaiso, referente a las contribuciones de Viña del Mar. Ruego al mismo tiempo a Su Señoría que inste a dicha Comision para que emita su informe a la brevedad posible.

El señor **Búlnes**.—Desearia saber qué tramitacion se le ha dado a la mocion presentada por los honorables Senadores por Santiago i Concepcion, señores Walker i Búrgos, respecto de los sueldos del Ejército.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Ha pasado a la Comision de Guerra i Marina, a pedido del honorable Senador por Santiago.

Los señores miembros de la Comision de Gobierno han oido el ruego del honorable Senador por Valparaiso.

El señor **Rivera**.—Me advierte el honorable señor Valdes Valdes que el presidente de esa Comision está ausente, de manera que le rogaria al señor Presidente que tuviera la benevolencia de citar lo.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Se le hará la citacion, como lo desea Su Señoría.

Se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Obras de regadío

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

Continúa la discusion particular del artículo 1.º del proyecto sobre regadío.

El señor **Secretario**.—Sobre este artículo se han formulado las siguientes indicaciones:

Del señor Claro Solar:

«Para eliminar el inciso *a* del artículo 1.º

Del señor Lazcano, para agrègar un inciso:

«Para embalsar las aguas del rio Teno, hasta un millon doscientos mil pesos».

Del señor Claro Solar:

«Para que no se fije cantidad determinada para la construccion de cada canal».

El señor **Valderrama**.—En ausencia del honorable Senador de Curicó habia pensado pedir que se aplazara la discusion de esta lei,

pues el señor Senador tenia interes en formular otras indicaciones; pero, como no es posible demorar este asunto, me limito a hacer indicacion para que se agregue un inciso con el objeto de construir un canal derivado del rio Mataquito, para el riego de los valles de Nilahue i Lolol i otros, en una estension de treinta mil hectáreas.

El señor **Ochagavia** (Presidente).—En discusion la indicacion que acaba de formular el honorable Senador, conjuntamente con el artículo 1.º del proyecto.

El señor **Garces** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—A propósito de la indicacion formulada por el honorable Senador de Aconcagua, habia prometido al Honorabile Senador traer los datos relativos a las obras del Planchon.

El señor Senador habia pedido que se incluyeran estas obras en el proyecto del Gobierno.

Pero segun los datos que se me han dado por la Direccion de Obras Públicas, se trataria simplemente de mejorar el canal de regadío actual, o sea procurar mantener la situacion creada segun el decreto de 12 de julio de la Intendencia de Curicó, i como el objeto del proyecto presentado por el Gobierno es regar nuevos terrenos, parece que estas obras no cabrian en ese proyecto.

De todas maneras, como esté es un asunto de muchísima importancia, el Gobierno presentará oportunamente al Congreso un proyecto sobre el particular, que ya tiene redactado.

En cuanto a la indicacion que hacia el honorable Senador de Santiago sobre el regadío del territorio de Tacna, se me han suministrado todos los datos necesarios.

Este proyecto, como decia mui bien el señor Senador, es de grande importancia, por cuanto permitirá regar desde el primer momento una estension de dos a tres mil hectáreas, zona que podria aumentarse mucho mas.

Para poder apreciar la magnitud de este proyecto basta pensar que actualmente los terrenos en aquella provincia no valen mas de veinte pesos la hectárea i regados tendrian un valor total que representa la cantidad de diecinueve millones novecientos sesenta mil pesos, es decir, tendria un valor de mas de veinte veces tanto por hectárea.

Pero sucede que los terrenos que se regarian en Tacna son terrenos fiscales, no particulares, como son los que se trata de regar por el proyecto en debate; de manera que el Gobierno estima que no tendria cabida tampoco en este proyecto la indicacion del hono-

rable Senador de Santiago. Pero, dada la importancia que tendria el regadío de aquella rejion, prometo a Su Señoría presentar oportunamente un proyecto sobre la materia.

El señor **Walker Martínez**.—Agradezco al señor Ministro que haya recojido los datos que le pedí i que vienen a comprobar cómo esta obra se impone, i cómo con un gasto de un millon i medio de pesos se pueden regar dos mil hectáreas de terrenos fiscales en Tacna, terrenos que hoi se estiman a razon de veinte pesos la hectárea, i que llegarían a valer, una vez regados, una suma total de diecinueve millones i tantos mil pesos. Como se ve, los estudios del Gobierno revelan mas de lo que yo habia indicado.

Yo digo, entónces, gastemos este millon i medio de pesos bajo tan halagadora expectativa; i aunque el valor que llegaran a tener los terrenos regados no fuera sino la mitad o la cuarta parte del que ha indicado el señor Ministro, siempre se habilitarian aquellos terrenos para la agricultura, a fin de que fueran poblados por chilenos, lo que seria una obra de primera consideracion.

Pero, yo me hago cargo de la observacion del señor Ministro. Viniendo de la otra Cámara un proyecto para regadío de terrenos particulares, ¿cómo introducir en este proyecto la idea de gastar dinero en Tacna para regar terrenos del Fisco, i nó para vender despues el agua a los particulares, sino los terrenos? Talvez en la otra Cámara, cuando volviera allá el proyecto, se creeria que aquí nos aprovechábamos de la circunstancia de ser Cámara revisora para introducir ideas completamente nuevas.

Me rindo, pues, ante la observacion del señor Ministro ante la promesa de que presentará Su Señoría un proyecto de lei especial. Creo que este proyecto podria fundarse sobre la base de no distraer fondos de los escasísimos que tenemos para nuestro presupuesto, i que podria buscarse algun otro expediente como, por ejemplo, el de la emision de bonos.

El señor **Garces** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Exactamente, ese es el pensamiento del Gobierno.

El señor **Walker Martínez**.—Desde que el Gobierno no va a regar aquellos terrenos para guardárselos, podria autorizarse una emision de bonos que ganaran un interes un poco mayor que el que es costumbre establecer, el ocho por ciento, por ejemplo, los que se amortizarían de preferencia a medida que fuesen vendiéndose los terrenos. Sobre esa base no distraeríamos los recursos fiscales para el año próximo i acometeríamos una obra

que, por los antecedentes que existen, vemos que se impone de un modo imperativo.

El señor **Aldunate**.—Me felicito de que, con motivo de este proyecto de construcción de canales, se haya promovido la cuestión del regadío de los terrenos de Tacna.

Este asunto, como muchos otros relacionados con aquella provincia, ha estado en estudio en el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Conozco algo la materia porque me cupo el honor de formar parte de una Comisión nombrada para estudiarla i, aunque la Comisión no ha tenido muchas reuniones, sin embargo, en las pocas que tuvo en su origen i con los trabajos que algunos de sus miembros han hecho aisladamente o en unión del señor Ministro de Relaciones Exteriores, se ha conseguido un resultado bastante satisfactorio.

Los asuntos principales que se estudiaron fueron el saneamiento de las ciudades de Tacna i Arica, principalmente el de este puerto, obra indispensable para dejarlo en la situación que le corresponde, a la salida de Bolivia i término de un ferrocarril que ha costado injentes sumas de dinero, es decir, hacer de él un puerto en el Pacífico que ha de servir de centro de comercio de una gran parte de la América del Sur.

Esta necesidad está en parte satisfecha con el proyecto especial de obras públicas que aprobó el Senado, en el cual se incluyó la indicación del señor Ministro de Relaciones i del que habla para hacer el alcantarillado de Arica i de Tacna.

También se ha estudiado la necesidad de sanear los valles de Lluta i Azapa, porque es inútil sanear la ciudad sin sanear los valles inmediatos que tienen salida a la población de Arica.

Estos valles tienen el agua a poca hondura de la superficie: de manera que sería sumamente fácil hacer canales que los dejaran perfectamente saneados i aptos para el regadío, que puede hacerse con las mismas aguas subterráneas.

El Estado tiene cerca de la ciudad de Arica una finca de treinta cuadradas de extensión, en la cual se ven frondosos olivos que producen fruto de primera calidad. El valle de Azapa es notable por las naranjas i pueden cultivarse allí toda clase de árboles tropicales.

Estos valles que ahora son mortíferos i que han ocasionado la enfermedad de millares de trabajadores, podrían ser sanos i fértiles con un gasto insignificante, pues bastaría hacer canales de desagüe i el levantamiento de las aguas subterráneas de pequeños pozos por medio de bombas hidráulicas. Una sola bomba

bastaría para regar una parcela de diez o veinte hectáreas, base para un colono nacional.

La Comisión acordó también el nombramiento de algunos ingenieros que estudiaran la posibilidad del regadío de Tacna i se tomaron medidas para hacer el estudio de la propiedad territorial en la zona que pudiera ser regada por canales. Se han presentado los estudios de regadío a que se refiere el señor Ministro i existe también el catastro de la propiedad.

Así es sumamente fácil establecer cuáles son los terrenos fiscales i particulares que pudieran ser regados.

Por eso creo que el Gobierno haría bien en estudiar este punto, con mayor amplitud i junto con la conveniencia de sanear esos valles, aprovechar los terrenos regándolos, sea por medio del aforamiento de las aguas subterráneas o de otro modo, porque se ha dicho que uno de los afluentes del río Azapa, el Azufre, que arrastra aguas nocivas a la vejetación, puede fácilmente desviarse en su curso. I no creo que esta idea pueda perjudicar a la otra; el estudio es sencillo, hai datos sobre la materia i el gasto no sería mayor. Si se ha de adoptar la emisión de bonos para pagar las obras de regadío no habrá por qué detenerse en unos pocos fondos mas o menos, porque, si con quinientos mil pesos mas pudiera hacerse el saneamiento i el riego de esos valles, se llevaría a cabo una gran obra de progreso.

Respecto de los trabajos para el embalse de las aguas en la laguna del Planchon, creo, como el señor Ministro, que es mejor presentar para esto un proyecto aparte. En realidad, no sería tan difícil ajustarlo a las disposiciones de esta ley; pero esto obligaría a mandar el proyecto a Comisión para formular los artículos respectivos.

Tiene esta obra de parecido con las otras de que habla el proyecto en debate que será construida en interés de los particulares que figuran en el rol de canalistas del río Teno que tienen derecho a las aguas del río en tiempo de escasez. Como el embalse se haría en beneficio de los dueños de las aguas, ellos lo costearían, i entiendo que ya hai mas del setenta por ciento de suscritores que el proyecto exige para imponer la contribución.

Voi ahora a otro punto. El honorable Senador de Aconcagua, que acepta todos los otros canales, ha hecho indicación para que se elimine el que va a sacarse del río Aconcagua, por razones que yo no encuentro fundadas.

Es cierto que el río Aconcagua tiene su caudal agotado, i que en ninguna forma pueden

hacerse concesiones con perjuicio de los actuales canalistas.

Pero aunque sea este rio de caudal agotado, es un hecho que la mayor parte de los rios, aun los de mas escaso caudal, llegan al mar con cierta cantidad de agua. El rio Cachapoal, cuyo caudal está agotado en época de escasez, desemboca en el mar con un caudal apreciable. No hablo del rio Maipo, porque éste aumenta considerablemente su caudal en los bajos de Santa Cruz. Pero se comprende que un rio que se encuentra sometido a turno, tenga en muchas ocasiones aguas sobrantes al llegar al mar, porque esto proviene de las infiltraciones que recibe en su curso.

Ahora ¿es posible que estas aguas sobrantes se pierdan i no sean aprovechadas en los campos de las costas? Nó; por eso la lei jeneral de regadío consulta disposiciones que permiten aprovechar esas aguas, sin que haya el menor temor para los dueños de las aguas del rio. Estas disposiciones no son tan arduas ni tan difíciles que no puedan consultarse en el proyecto en debate.

Se dirá que es mejor esperar que se dicte la lei jeneral de riego; es cierto; yo mismo he sido partidario de que estas obras de regadío se hagan de una manera jeneral, de modo que puedan acogerse a la lei todos los ciudadanos de la República que estén en disposición de hacerlo. Pero esto no se ha podido hacer por varias causas, i como cuando se encuentra un obstáculo en el camino es mejor no tratar de superarlo, porque puede ser de tal magnitud que nos impida realizar la idea primordial, he apoyado por mi parte el proyecto de ejecutar determinados canales, que son fácilmente realizables i que permitirán seguramente servir los bonos que se emitan para costear su construccion.

Con lijeras modificaciones o agregaciones que se hicieran a este proyecto podria ejecutarse el canal del rio Aconcagua. Estas disposiciones serian las siguientes: el canal seria temporal i solo daria derecho a usar las aguas del rio cuando éste tuviese abundancia de agua, es decir, cuando no estuviese sometido a turno. Los dueños del nuevo canal no tendrian voz ni voto en las juntas en que se resolviese el sometimiento a turno.

El señor **Garces** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—La merced concedida a los señores Altamirano, Barros i demas que han solicitado aguas del rio Aconcagua para regar sus propiedades está concedida en esa forma, o sea sin que los concesionarios tengan derecho a extraer aguas del rio en los períodos de escasez o cuando se le someta a turno.

En realidad, este rio solo por escepcion ha estado sujeto a turno; casi siempre trae cantidad suficiente de agua. De modo que no habrá perjuicio para nadie con la construccion del canal que se proyecta.

El señor **Claro Solar**.—El rio Aconcagua constantemente está sometido a turno. La época en que trae mas agua es en la época del deshielo, a fines de noviembre i en diciembre.

El señor **Aldunate**.—Agradeciendo la interrupcion del señor Ministro, que aclara la discusion, continúo.

Como decia, bastaria poner en la lei la misma condicion establecida en la merced, o sea que no se puede sacar agua de este canal cuando el rio esté sometido a turno; así nadie puede perjudicarse.

Podria establecerse tambien que los accionistas del nuevo canal no podrán intervenir en la declaracion de turno que se hará en junta a que sean citados los demas canalistas ante el juez.

Hai otra observacion que han hecho los señores Senadores por Valparaiso i por Aconcagua. Se dice que es mui peligroso tolerar boca-tomas; que se pide al juez un poquito de agua para la bebida de los animales i ese poquito se convierte en un caudal, si los dueños del agua no están constantemente, lo que no es posible, en la boca-toma para impedirlo. Este inconveniente puede evitarse estableciendo que ni aun para la bebida de los animales puede sacarse agua por este canal en caso de estar el rio sometido a turno. Si quieren agua para la bebida de los animales pueden llevar éstos al rio, desde que los fundos por donde se quiere llevar el acueducto son limítrofes del mismo rio.

Por otra parte, es sabido que el que sin derecho estrae agua de una corriente comete delito de usurpacion, delito que tiene su pena, i estando en un pais civilizado, no podemos suponer que el que comete un delito ha de quedar impune. Con semejante nocion de que es imposible impedir los abusos, no podríamos otorgar ninguna merced eventual, deberíamos borrarlas de la legislacion, porque en todos los casos en que hai una merced eventual existe el mismo peligro. Sin embargo, mercedes eventuales hai en todos los rios del pais, incluso el Maipo.

En este rio, cuyas aguas están totalmente agotadas en la rejion superior, donde se vijila de una manera sumamente prolija la extraccion de cualquier cantidad de agua, han existido siempre mercedes eventuales. El propietario de la antigua hacienda «El Peral» sacó un canal de temporada del rio Maipo i lo ha

usado cuando no ha habido turnos, pero, declarado el turno, buen cuidado tienen los directores de la Sociedad del canal de Maipo i de los demas canales de impedir la estraccion de aguas por el canal de «El Peral», i jamas este canal consigue sacar una gota de agua.

Creo, pues, que nos asustamos demasiado tratándose de cautelar los derechos de los canalistas del rio Aconcagua, i considero que este canal proyectado puede establecerse sin peligro alguno en las condiciones que he expresado. Oportunamente, si se aprueba la construccion de dicho canal, haré las indicaciones del caso.

El señor **Búlnes**.—Voi a decir solo dos palabras a propósito del regadío de Tacna.

La idea es sumamente simpática; el problema, mirado bajo el punto de vista económico e internacional, es de proyecciones inmensas. Si se pudiera regar en Tacna una estension como la que asegura el señor Ministro, se habria resuelto un problema internacional de vastísimas consecuencias para la República, aparte del valor intrínseco que adquiriria el terreno.

Una cuadra de tierra regada en esa rejion vale mucha plata, probablemente mas que veinte cuadras regadas en el valle del Aconcagua, porque allí se obtienen productos mui valiosos, como el algodón, que es uno de los mejores del mundo, superior al de Estados Unidos i de cualquiera otra parte del mundo.

De manera que no hai cuestion sobre la importancia que tiene el regadío de Tacna bajo el punto de vista económico; tampoco puede haberla bajo el punto de vista internacional, porque eso resolveria definitivamente, por la ocupacion, por el trabajo, por la radicacion de chilenos, el problema que tenemos pendiente en el norte.

Ahora queda la cuestion de la practicabilidad de la obra, i en este punto me permito pedir al Gobierno que ande con pies de plomo, porque dudo mucho de que haya agua para regar aquella rejion. Hace muchos años que esta idea es acariciada por las personas que se han preocupado de la suerte de Tacna. En *El Mercurio* peruano, del tiempo del virrei Abascal, en 1808, aparece un estudio de ingenieros españoles para regar esta provincia; i desde entónces esta idea ha estado en la mente del Gobierno del Perú. La han querido desarrollar despues algunas empresas particulares, i se han encontrado siempre con la duda de si habrá o nó agua para hacer el regadío.

Ha habido concesionarios chilenos, dueños de tierras en aquella rejion, que han buscado capitales europeos para realizar esta obra;

pero los capitalistas han creído que no hai agua en cantidad suficiente i han estimado que era mui arriesgado invertir dinero en esas obras. Hai algo de fantasía (mui excusable por el patriotismo) en esto del regadío de los valles del norte.

Se ha hablado tambien de la posibilidad de regar la pampa del Tamarugal, acerca de lo cual he visto muchos estudios. Confieso francamente que todo eso me parece la mas profunda ilusion.

No sé si habrá aguas subterráneas; el señor Senador por O'Higgins hacia alusion a ellas en estos momentos; puede ser que existan; pero, aguas corrientes, creo mui difícil que se encuentren por allá.

A pesar de los estudios que tiene el Gobierno sobre el particular, temo mucho que se pierda el dinero que se vaya a invertir en esta clase de obras.

Por lo que hace al regadío de Aconcagua, a que se ha referido tambien el señor Senador por O'Higgins, encuentro mui simpática i justificada la idea de regar con el sobrante del rio nombrado los campos vecinos al mar. La cuestion seria saber en qué punto se va a abrir la boca-toma. No habria ninguna dificultad si se abriera fuera del espacio regado en la actualidad, o sea, si se respetaran los derechos adquiridos.

El señor **Aldunate** —La boca-toma estará mas o ménos frente a la ciudad de Quillota. Seria la antepenúltima del rio, porque despues estarian las de Rautero i Colmo, que pertenecen a las mismas personas que se interesan por esta otra que se proyecta.

El señor **Búlnes**.—No entro a la parte legal del problema porque no lo conozco; pero creo que, en jeneral, debe favorecerse toda obra que tenga por objeto abrir una toma de agua en un punto donde no se perjudiquen los derechos de nadie. Es sumamente interesante para el pais la idea de regar terrenos en el valle del Aconcagua, pero si la toma se ha de abrir en un punto en que pueda afectar derechos adquiridos, es preciso andar con cuidado.

No pienso como el señor Senador por O'Higgins respecto de este punto. Su Señoría decía que, tal como está redactado el decreto gubernativo, este canal no tendria opcion a aguas sino en caso de abundancia, nó cuando el rio estuviera sometido a turnos. Pero Su Señoría no puede ignorar la multitud de pleitos a que ha dado oríjen esto. Por ejemplo, en el valle de Huasco se han hecho concesiones en la misma forma, esto es, los dueños de los terrenos pidieron que se les diera el sobrante de las aguas.

El señor **Aldunate**.—Es mui exacto lo que dice Su Señoría. Ha habido un pleito, que creo que no está dirimido todavía, porque los nuevos canalistas han creído tener derecho para asistir a las reuniones en que se fijaban los turnos. Por eso yo proponía que en este proyecto se dijera espresamente que los nuevos canalistas no tendrían derecho para asistir a las reuniones celebradas ante el juez.

El señor **Bulnes**.—Yo tengo mucho miedo a los jueces i a los abogados.

Creo que todo lo que tienda a eliminar a los jueces, a los Tribunales i a los abogados es mui conveniente.

El señor **Aldunate**.—No le falta razon a Su Señoría.

El señor **Bulnes**.—Aquellos pobres propietarios del valle del Huasco se encuentran en esta situacion, porque las personas que allí han regado en condiciones como éstas se han adueñado del agua i llegan a disputársela a balazos. Por esta causa nadie puede trabajar allí, i se ha desvalorizado la propiedad.

El señor **Echenique**.—Lo peor de todo es que el Fisco hizo esos trabajos i no se le ha pagado un solo centavo hasta hoi.

El señor **Bulnes**.—Todos los rios de Chile pierden enormes cantidades de agua, porque son torrentes de deshielos; de manera que si se pudiera almacenar el agua que se va al mar, este pais seria uno de los mas regados de la tierra; pero eso es mui difícil. Si se solicitara una concesion para hacer un tranque en cualquier rio con el objeto de llenar ese tranque con las aguas sobrantes del invierno, seria algo que no podria encontrar oposicion en nadie.

El señor **Aldunate**.—El canal de Aconcagua tendria ese objeto.

El señor **Bulnes**.—Pero el resultado práctico hasta hoi ha sido dar orijen a una multitud de pleitos que nunca concluyen, por lo que la propiedad se desvaloriza. No me pronuncio sobre este canal del Aconcagua por que no conozco las condiciones en que se ejecutaria; pero, si se pudiera hacer sin que se produjeran estos inconvenientes en los derechos adquiridos, me pareceria mui conveniente.

El señor **Claro Solar**.—Seria mui conveniente si se pusiera la boca-toma mas abajo.

El señor **Bulnes**.—Respecto del regadío de Tacna, insisto en las ideas que he manifestado. El señor Ministro cree que no hai cuestion sobre la existencia del agua suficiente para el regadío. Pues bien, yo abrigo dudas sobre este punto, porque he conocido a una

persona que tuvo en su mano este negocio muchos años i al fin tuvo que desistir de él, porque no pudo convencer a nadie de que habia agua suficiente para realizar el proyecto.

Si este problema fuera tan claro como dice el señor Ministro estaria resuelto hace mucho tiempo, porque bajo el punto de vista económico no puede haber cuestion para nadie; trazar un canal que costaria dos millones de pesos para regar terrenos que podrian valer cien millones. Aquello seria de un valor incalculable, pues he oido sacar cuentas de la enorme utilidad que producen a sus dueños los pequeños pedacitos de terreno en que cultivan el algodón. En proporcion a estas cuentas, el rendimiento de una cuadra de terreno regado seria fabuloso.

Pero, como he dicho, las tentativas particulares que se han hecho en este sentido han conducido al fracaso.

El señor **Claro Solar**.—¿Se ha hecho indicacion para el regadío de Tacna?

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Nó, señor Senador; el señor Ministro ha manifestado que presentará un proyecto especial.

El señor **Claro Solar**.—Entonces, si no hai indicacion, voi a decir simplemente que en los antecedentes que ha traído el señor Ministro encuentro esta nota que da una idea de lo que es el proyecto:

«El proyecto completo consiste en captar un tercio de metro cúbico de rio Chilicurco, dos metros cinco decímetros cúbicos en el rio Mauri, un cuarto de metro cúbico en el rio Uchusuma, i medio litro cúbico en el rio Putani, i pequeños gastos de quebradas afluentes del trazado, o sea, en total, mas de tres metros setenta i ocho centímetros cúbicos».

De manera que es un proyecto de proporciones mui insignificantes.

El señor **Walker Martínez**.—Pero que tiene por objeto regar dos mil hectáreas.

El señor **Claro Solar**.—En cuanto a los demas antecedentes traídos por el señor Ministro, encuentro que no se trata de proyectos definitivos. Solo es definitivo el que se refiere a la laguna del Planchon, pero es definitivo solo en cuanto a regularizar el régimen de las aguas, i no es el proyecto a que aludia el honorable Senador de O'Higgins, en la sesion anterior i que tiene mas amplitud en su aplicacion.

El señor **Garces** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Este proyecto se presentará tambien por separado.

El señor **Claro Solar**.—Entonces, deja-

remos de mano el proyecto del honorable Senador de Curicó.

Respecto de los canales indicados en el artículo 1.º del proyecto en debate, yo insinué en sesión pasada que no se consultase una cantidad determinada para cada uno de ellos, porque estas sumas se han fijado al acaso.

En el ante-proyecto de regadío relativo a la provincia de Lináres se consultan cinco millones cien mil pesos, i en el proyecto en debate, en el inciso c, se establece la suma de cuatro millones quinientos mil pesos. Por lo demás, en el preámbulo del proyecto se dice: «respecto del valor del terreno regado, no hai datos suficientes para estimarlo».

De manera que no se trata de un estudio definitivo, i, por lo tanto, la cantidad de cuatro millones i medio de pesos es caprichosa.

El señor **Echenique**.—El trabajo indicado en el proyecto es para llevar las aguas del Melado al río Ancona.

El señor **Claro Solar**.—Agradezco a Su Señoría la esplicacion, pero mi observacion se refiere a que el ante-proyecto para llevar las aguas del Melado al río Ancona consulta la cantidad de cinco millones cien mil pesos i, mientras tanto, el proyecto aprobado por la Cámara de Diputados consulta solo la suma de cuatro millones quinientos mil pesos con el mismo objeto. De manera que esa suma sería insuficiente.

Respecto del valor de las obras que se proyecta hacer en el Laja, en un caso consulta el proyecto ménos i en otro mas, pues en una parte se habla de un millon ochocientos mil pesos i en otra de un millon cuatrocientos ochenta i seis mil pesos.

El señor **Montenegro**.—Es que hai que tomar en cuenta los canales seccionales.

El señor **Claro Solar**.—Están consultados en el proyecto.

El hecho es, como ya lo he dicho, que las cantidades se han indicado caprichosamente, i que sería preferible indicar solo las obras i poner la cantidad en globo; tal como están

parece que se tratara de proyectos definitivos, siendo así que apénas son ante-proyectos, pues mas adelante se dice que estas obras se harán en conformidad a los planos i especificaciones que apruebe el Presidente de la República.

Insisto, pues, en mis indicaciones tanto para que se suprima el inciso a), relativo a las obras en el río Aconcagua, como para que se supriman de los incisos b), c) i d) las cantidades que allí se fijan i se consulte una suma en globo, que podría ser de quince millones para éstos trabajos, que hoy, estando mas barata la mano de obra, podrían hacerse con alguna economía.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Como ha llegado la hora, queda pendiente la discusion para mañana.

Tabla

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Anuncio para la tabla especial de la sesión próxima, las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados en el proyecto que autoriza a la Municipalidad de Valparaíso para contratar un empréstito para obras de agua potable.

El señor **Rivera**.—Pido que se deje este negocio para la sesión del lunes próximo, porque mañana estaré ausente de Santiago i deseo tomar parte en el debate.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Entónces quedará anunciado para mañana un proyecto que autoriza la conservación de un bien raíz.

Se levanta la sesión.

Se levantó la sesión.

Por la primera hora,
ANTONIO ORREGO BARROS.

Por la segunda hora,
GABRIEL D. ELZO.