

# Sesion 37.<sup>a</sup> extraordinaria en 8 de Enero de 1906

PRESIDENCIA DEL SEÑOR SANFUENTES

## SUMARIO

Acta de la sesion anterior.—Cuenta.—Se acuerda la tabla de asuntos que debe despachar la Sala. — El señor Rozas pide que se oficie al Ministro de Obras Públicas solicitando los antecedentes de la renuncia de un empleado de ese Ministerio.—Respuesta del señor Sotomayor (Ministro de Hacienda).—Se pone en discusion i es aprobada la lei de contribuciones. Se suspende la sesion.—A segunda hora, a propuesta del señor Sanfuentes (Presidente), se acuerda preferencia para el proyecto del ferrocarril lonjitudinal. — Es aprobado el proyecto, juntamente con dos nuevos artículos agregados a indicacion del señor Sotomayor (Ministro de Hacienda) el uno, i del señor Cifuentes el otro.—El señor Urrejola hace indicacion para incluir en este proyecto la construccion del ferrocarril de Chillan a Tomé, i el señor Balmaceda, un ferrocarril de Mejillones a la línea lonjitudinal.—Ambas indicaciones son retiradas a peticion del señor Ministro de Obras Públicas, quien promete que el Gobierno solicitará la autorizacion para construir esos ferrocarriles oportunamente en proyectos de lei separados.—A peticion del señor Sotomayor (Ministro de Hacienda) se acuerda tramitar la lei de contribuciones sin esperar la aprobacion del acta.

## Asistencia

*Asistieron los señores:*

Balmaceda, J. Elías	Matte Pérez, Ricardo
Besa, Arturo	Reyes, Vicente
Castellon, Juan	Rozas, Ramon Ricardo
Cifuentes, Abdon	Sánchez M., Darío
Charme, Eduardo	Silva Ureta, Ignacio
Devoto A., Luis	Subercaseaux, Ramon
Fernández Concha, D.	Tocornal, José
Figueroa, Javier A.	Urrejola, Gonzalo
Lazcano, Fernando	Valdes Valdes, Ismael

Vial, Leonidas  
Villegas, Enrique  
Walker M., Joaquin  
i los señores Ministros  
de Relaciones Esterio- blicas.

Pres, Culto i Coloniza-  
cion, de Hacienda, de  
Guerra i Marina i de  
Industria i Obras Pú-  
blicas.

## Acta

*Se leyó i fué aprobada la siguiente:*

«SESION 36.<sup>a</sup> EXTRAORDINARIA DEL 7  
DE ENERO DE 1907

Asistieron los señores Sanfuentes, Balmaceda, Besa, Castellon, Cifuentes, Charme, Devoto, Fernández Concha, Figueroa, Lazcano, Matte, Reyes, Rozas, Sánchez Masenlli, Sotomayor (Ministro de Hacienda), Subercaseaux, Tocornal, Urrejola, Valdes Valdes, Varela, Vial, Villegas i Walker Martínez, i los señores Ministros de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion, i de Industria i Obras Públicas.

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

## Mensajes

Cinco de S. E. el Presidente de la República: con los dos primeros inicia los proyectos de lei que a continuacion se espresan: uno que lo autoriza por el término de cinco años, para enajenar en pública subasta los terrenos fiscales de Magallanes i los cordilleranos en los territorios de colonizacion e indijenas, en lotes estos últimos cuya cabida no exceda

de veinte mil hectáreas; i otro que lo autoriza para que invierta hasta las cantidades de sesenta i cinco mil setecientos cuarenta i ocho pesos veintiseis centavos oro de dieciocho peniques, i noventa mil novecientos veintinueve pesos veintiseis centavos, moneda corriente, en pagar las cuentas que existen pendientes en el Ministerio de Marina.

Se reservaron para segunda lectura.

I en los tres últimos comunica, respectivamente, que ha resuelto incluir entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso Nacional en el actual período de sesiones extraordinarias, el proyecto de lei que reorganizará las oficinas del Tribunal de Cuentas las mociones de los honorables Diputados señores Miguel Cruchaga, sobre establecimiento de una Caja de Conversion, i Aníbal Letelier, José Víctor Besa, Belfor Fernández, Samuel González Julio i Francisco Javier Correa, sobre derechos a los fósforos de madera; i el proyecto de lei sobre pago de una gratificación a los empleados de la Secretaría de la Cámara de Senadores.

Se ordenó archivarlos.

#### Oficios

Dos de la Honorable Cámara de Diputados: con el primero devuelve aprobado, con modificaciones, el proyecto de lei de presupuestos de gastos de la Administración Pública para el año 1907, en la parte correspondiente el Ministerio del Interior; i con el segundo devuelve, asimismo, aprobado, con modificaciones, el proyecto de lei de presupuestos para 1907, en la parte correspondiente al Ministerio de Justicia.

Quedaron en tabla.

Otro de la Comision de Constitucion, Lejislacion i Justicia en el que comunica que ha designado para su presidente al señor don Abdon Cifuentes.

Se mandó archivar.

I otro del señor Ministro de Hacienda en el que, remite los informes orijinales del pensionista chileno en Estados Unidos don Domingo Pérez, sobre la Indus-

tria de fabricación de sellos, billetes de banco etc., que han sido solicitados por el honorable Senador de Llanquihue don Ramon Ricardo Rozas.

Se mandó poner a disposicion de los señores Senadores.

#### Solicitudes

Una de don Marcial Recart en la que pide permiso i otras concesiones, para construir un ferrocarril a vapor desde la estacion Freire, de los ferrocarriles del Estado, hasta el lugar denominado Cunico, situado, mas o ménos, a sesenta kilómetros al oriente, i pasando por los lugares denominados Pedregoso, Maile, Chodoico, Trumpulo i Ziñico, con facultad de continuarlo hasta la República Argentina.

Pasó a la Comision de Industria i Obras Públicas.

#### Cuentas de Secretaría

I de haber presentado el pro-Secretario i Tesorero de esta Cámara la cuenta documentada de las entradas i gastos ocurridos en la Secretaría durante el segundo semestre de 1906.

Pasó a la Comision de Policía Interior.

Antes de entrar a la órden del dia, el señor Ministro de Hacienda pidió se eximieran del trámite de Comision, i se discutieran en la primera hora de la sesion próxima, despues de los incidentes, el proyecto de lei sobre cobro de las contribuciones, i el que autoriza al Presidente de la República para invertir hasta tres millones de pesos en la cancelacion de estado de pago de obras i servicios contratados i en el pago de jornales i materiales de ferrocarriles i demas servicios públicos correspondientes a diciembre de 1906 i enero de 1907.

El señor Besa dijo que habia leído en los diarios que el Consejo Directivo de los Ferrocarriles del Estado habia vuelto a la idea de suscitar dificultades a los particulares que desean colocar carros

propios en la línea férrea, en vez de facilitar ese medio de transporte.

Hizo el señor Senador algunas observaciones al respecto, i pidió al señor Ministro de Industria i Obras Públicas se sirviera mantener el propósito de dar facilidades a los particulares que quieran colocar carros propios en las líneas férreas del Estado.

Después de haber dado el señor Ministro de Industria i Obras Públicas algunas esplicaciones sobre el particular, usaron de la palabra en este incidente los señores Walker Martínez, Villegas, Besa, Sánchez Masenlli i Ministro de Industria i Obras Públicas.

El señor Ministro de Relaciones Exteriores pidió, a nombre de S. E. el Presidente de la República, se considerara retirado el mensaje, de fecha 31 de marzo de 1906, en que se solicita el acuerdo necesario para nombrar Delegado del Gobierno de la República al Segundo Congreso de la Paz que se celebrará en La Haya, con el carácter de Plenipotenciario *ad-hoc*.

Se acordó considerar retirado dicho mensaje.

El señor Fernández Concha preguntó si se había dado cuenta del informe de la Comisión de Industria i Obras Públicas acerca del proyecto sobre construcción del ferrocarril longitudinal, negocio que Su Señoría deseaba se despachara a la brevedad posible.

El señor Presidente contestó que probablemente en la sesión de mañana se daría cuenta de ese informe.

Terminados los incidentes, se dió por aprobada la indicación del señor Ministro de Hacienda.

Se suspendió la sesión.

A segunda hora se puso en discusión las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados en el proyecto de lei de Gastos de la Administración Pública para el año 1907, en la parte correspondiente al Ministerio del Interior.

Con el asentimiento tácito de la Sala, se dieron por aprobadas las siguientes modificaciones:

En la partida 2.<sup>a</sup>, «Cámara de Diputados», se ha aumentado de treinta mil a cuarenta mil pesos el ítem 48, para gastos jenerales de Secretaría; i de tres mil a cuatro mil quinientos pesos el ítem 50, para pago de la servidumbre de la misma Cámara.

En la partida 7.<sup>a</sup>, «Palacio de la Moneda», se ha aumentado de novecientos a mil doscientos pesos el ítem 81, que consulta el sueldo del mayordomo.

En la partida 34, «Policías de Seguridad, Provincia de Atacama», se ha intercalado a continuación del segundo ítem de la sección Policía de Vallenar, el siguiente:

Item. . . Un inspector segundo. . . . . \$ 1,200

En la partida 41, «Policía de Seguridad, Provincia de Curicó», se han reemplazado los ítem segundo i tercero de la partida, por los siguientes:

Item. . . Un inspector. . . . \$ 1,320  
 » . . . Cuatro sub-inspectores, con novecientos sesenta pesos anuales cada uno. . . . . 3,840

Las modificaciones que a continuación se copian, se dieron por aprobadas con el voto en contra del señor Balmaceda respecto del nuevo ítem de quinientos mil pesos, para aumento del personal de las policías.

En la partida 54, «Inspección Jeneral i Almacenes de Policía», se ha intercalado a continuación del ítem sin número que consulta un millón de pesos, para rancho del personal de las policías de la República, el siguiente:

Item. . . Para aumento del personal de las policías. . . . . \$ 500,000

Considerada la modificación relativa a la partida 55, «Estadística», que consiste en agregar en la Sección de «Gastos Variables» un ítem de sesenta mil pesos para los trabajos del censo, impugnaron

este ítem los señores Lazcano, Walker Martínez i Balmaceda.

Después de algunas observaciones del señor Ministro de Relaciones Exteriores, se acordó, a indicación del señor Besa, reservar la consideración de este ítem para la sesión próxima, a fin de que el señor Ministro tome los datos necesarios para saber a qué clase de trabajos se piensa destinar la suma que en él se consulta.

Por nueve votos contra cinco, i después de haber expresado el señor Balmaceda las razones que lo inducían a no aceptar ninguno de los aumentos introducidos en el servicio de correos, fué aprobada la modificación referente a la partida 56, «Correos», que consiste en elevar de treinta mil pesos a treinta i cinco mil pesos el ítem 1050, para gastos menores de las oficinas de correos, como luz, lumbre, agua, desagüe, barrido, etc.

Con el asentimiento tácito de la Sala, se dieron por aprobadas las siguientes modificaciones:

En la partida 59, «Administración principal de Antofagasta», se han aumentado los ítem que a continuación se indican, en la forma siguiente:

De tres mil quinientos a cinco mil pesos el ítem 1135, «administrador principal»;

De tres mil a tres mil trescientos sesenta pesos el ítem sin número que figura a continuación del anterior i que consulta el sueldo del secretario;

De dos mil doscientos cuarenta a tres mil pesos el ítem 1134, «oficial primero»;

De mil seiscientos ochenta a dos mil pesos el ítem 1137, «oficial tercero»;

De mil seiscientos ochenta a mil ochocientos pesos el ítem 1138, «oficial cuarto»;

De mil seiscientos ochenta a tres mil trescientos sesenta pesos el ítem 1149, «administrador de Carmen Alto»;

De dos mil ochocientos ochenta a cuatro mil doscientos pesos el ítem 1152, «administrador de Tocopilla»;

De mil seiscientos ochenta a tres mil trescientos sesenta pesos el ítem 1155, «administrador de Calama»;

Se han reemplazado los ítem 1135, 1136, 1139, 1140, 1148 i 1151, por los siguientes:

Item 1135	Dos oficiales primeros, con tres mil ciento cuarenta pesos anuales cada uno	\$ 6,280
„ 1136	Seis oficiales segundos, con dos mil doscientos pesos anuales cada uno. . . .	13,200
Item 1139	Dos oficiales quintos, con mil seiscientos pesos anuales cada uno. . . . .	\$ 3,200
„ 1140	Cuatro empaquetadores, con mil doscientos pesos anuales cada uno. . . . .	4,800
„ 1148	Administradores de Pampa Central, Chuquicamata i Aguas Blancas, con tres mil trescientos sesenta pesos anuales cada uno. . . .	10,080
„ 1151	Administrador de Sierra Gorda. . .	3,360

Estas modificaciones se dieron por aprobadas con el voto en contra del señor Balmaceda.

En la partida 62, «Administración principal de Aconcagua», se ha reemplazado el ítem sin número, que figura a continuación del 1308 en el proyecto del Gobierno, por este otro:

Item . . .	Valijero de San Felipe al Asiento. . .	\$ 360
------------	--	--------

En la partida 63, «Administración principal de Valparaíso», se ha intercalado, a continuación del ítem 1381, el siguiente:

Item . . .	Oficial segundo. . .	\$ 1,300
------------	----------------------	----------

En la Partida 64, «Administracion principal de Santiago», se ha restablecido el siguiente ítem sin número, que figura en el proyecto del Gobierno despues del 1523, i que fué suprimido por la Comision Mista:

Item . . Ajente de Lourdes. L.  
P. 1907. . . . . \$ 480

En la partida nueva, «Oficinas de correos» introducida en la Comision Mista, a continuacion de la partida 80, se ha eliminado en la glosa del ítem único de que consta, la palabra «esclusivamente».

En la partida 81, «Telégrafos», se han aumentado, en la forma que a continuacion se indica, los siguientes ítem:

De veinte mil a veinticinco mil pesos el ítem 2936, «para proveer a las oficinas telegráficas de útiles de escritorio i muebles en conformidad a lo dispuesto en el decreto de 30 de junio de 1890, sobre propuestas públicas»;

De quince mil a veintisiete mil pesos el ítem 2939, «para adquirir el forraje de los animales pertenecientes al telégrafo, en conformidad con el decreto de 30 de junio de 1890»;

De sesenta i cinco mil a setenta mil pesos el ítem 2940, «para gastos menores de las oficinas, como luz, lumbre, agua, gratificacion de mensajeros, etc., i para atender al mayorcánon de arriendo de las oficinas, pago de empleados suplentes i auxiliares, viáticos i otros gastos imprevistos»;

De diez mil a doce mil pesos el ítem 2943, «para pago de trasporte de empleados de telégrafos»;

De veinticinco mil a treinta i cinco mil pesos el ítem sin número que figura a continuacion del 2950, «para la reconstruccion de la línea de Rica Aventura a Iquique, agregándole un nuevo hilo»;

De cuarenta mil a cincuenta i cinco mil pesos el ítem sin número que figura a continuacion del anterior, «para la construccion de una línea de dos hilos entre Vallenar i Copiapó»; i

Se ha reemplazado por «Queule» el rubro «Carreras» que figura ántes del ítem 2813.

En la partida 82, «Beneficencia», se han aumentado, en la forma que se indica a continuacion, los siguientes ítem:

De doce mil a veinte mil pesos el ítem 2955, «Asignacion al hospital de Tocopilla»;

De doce mil a veinte mil pesos el ítem 2957, «Asignacion al hospital de Taltal»;

De nueve mil a diez mil pesos el ítem 2972, «Asignacion al hospital de La Ligua»;

De dieciocho mil a veintiocho mil pesos el ítem 2975, «Asignacion al hospital de San Felipe»;

De once mil a quince mil pesos el ítem 3018, «Asignacion al hospital de Quirihue»;

De trescientos mil a trescientos cuarenta i cinco mil pesos el ítem 3116, «Asignacion a la Casa de Orates de Santiago»;

De ocho mil a diez mil pesos el ítem 3029, «Asignacion al hospital de Lautaro»;

De nueve mil a doce mil pesos el ítem 3033, «Asignacion al hospital de Angol».

De ocho mil a doce mil pesos el ítem, sin número, introducido por el Honorable Senado, «Para terminar el hospital de Nacimiento»; i

Se han agregado los siguientes ítem nuevos:

A continuacion del ítem 3020, el siguiente:

Item . . . Para el mantenimiento de la sala de maternidad del hospital de Chillan. . . . . \$ 2,000

Despues del ítem 3089, el siguiente:

Item . . . A la Casa de la Providencia de Ovalle. \$ 5,000

En la seccion «Otros establecimientos i asignaciones especiales», el siguiente:

Item . . . Para el establecimiento de un dispensario en Ránquil, departamento de Coelemu. . . . . \$ 5,000

En la seccion «Gastos variables», los siguientes:

Item ... Para terminar los trabajos de construccion del hospital de Vicuña. . . . .	\$ 10,000
» ... Para los trabajos de construccion del hospital de Peumo. . . . .	5,000

Por diez votos contra tres, absteniéndose de votar el señor Balmaceda, fueron desechadas las siguientes modificaciones:

En la partida 84, «Consejo o Instituto de Higiene», se ha reemplazado el ítem 3303 por el siguiente:

Item 3303 Dos ayudantes bacteriologistas, con tres mil seiscientos pesos al año cada uno . . . . .	\$ 7,200;
--	-----------

Se han agregado en la Seccion de Seroterapia, los siguientes:

Item ... Un cuidador. . . . .	\$ 1,200
» ... Un caballero . . . . .	600
» ... Tres mozos, con seiscientos pesos cada uno . . . . .	1,800

Con el asentimiento tácito de la Sala, se dieron por aprobadas las siguientes modificaciones:

Se ha introducido a continuacion de la partida «Desinfectorio Público de Talca», la siguiente, que figuraba en el proyecto del Gobierno i que fué suprimida en la Comision Mista:

#### PARTIDA ....

#### *Desinfectorio público de Concepcion*

#### GASTOS FIJOS

##### Sueldos ↓

Item ... Medico-director del desinfectorio . . . . .	\$ 3,000
» ... Mecánico i mayor domo . . . . .	1,500

Item ... Desinfectador primario . . . . .	1,000
» ... Desinfectador secundario . . . . .	900
» ... Cochero . . . . .	800
» ... Caballerizo i mozo de patio . . . . .	720
	<hr/>
	\$ 7,920

#### GASTOS VARIABLES

Item ... Para alumbrado, agua, desagües i combustible. . . . .	\$ 1,000
» ... Gastos de conservacion i reparacion del edificio (seguros). . . . .	1,500
» ... Adquisicion de caballos i remonta, forraje, herraduras. . . . .	2,500
» ... Desinfectantes. . . . .	1,000
» ... Para carbon. . . . .	1,000
» ... Renovacion i reparacion del material de desinfeccion . . . . .	1,500
» ... Lavado de ropa i telas. . . . .	180
» ... Para telas impermeables i reparacion de telas, sacos - almopresas, etc. . . . .	800
» ... Adquisicion de trajes uniformes para los empleados . . . . .	500
» ... Gastos de menaje i su reparacion i renovacion . . . . .	1,250
» ... Suscripcion a un teléfono. . . . .	150
» ... Gastos de escritorio, citaciones, impresiones, etc., del desinfectorio . . . . .	\$ 600
» ... Imprevistos. . . . .	1,000
	<hr/>
	\$ 12,980

En la partida 86, «Ausilio a los Cuerpos de Bomberos», se ha intercalado a continuacion del ítem 3386, el siguiente ítem nuevo:

Item ... Al Cuerpo de Bomberos de Angol . . \$ 1,500

En la partida 87, «Jubilados», se han intercalado los siguientes ítem nuevos:

- Item ... A don José F. Silva, ex-oficial primero de la administracion de correos de Lota, decreto número 4,050, de 26 de junio de 1906 . . \$ 240
- » ... A don Alberto Gándara, diferencia de pension de jubilacion, en todo el año, como ex-Intendente, decreto número 770, de 28 de febrero de 1906. . . . . 450
- » ... A don Ramon Rosales, administrador de correos ambulante del tren de Santiago a Talcahuano, decreto número 6,075, de 27 de noviembre de 1906. . . . . 1,345 50
- » ... A doña Aurora Fartas de B., oficial primero de la oficina central telegráfica, decreto número 6,245, de 7 de diciembre de 1906. . . . . 292 50
- » ... A don Federico Parker, ex-jefe de la seccion de seguridad de la policia de Valparaiso, decreto número 3,975, de 23 de julio de 1906. . . . . 3,153 33

- Item ... A don Antonio Vázquez, ex-comisario de policia, decreto número 3,985, de 24 de julio de 1906 . . \$ 2,149 29
- » ... A doña Fortunata Herrera v. del guardian José María Briceño, decreto número 4,174. de 31 de julio de 1906 . . . . . 150
- » ... A don Godofredo Garcia, ex-comisario de policia, decreto número 4,252, de 3 de agosto de 1906. . . . . 3,960
- » ... A don José H. Zamudio, ex-subinspector de policia, decreto número 5,207, de 9 de octubre de 1906. . . . . 840
- » ... A don Tomas Freire, ex-inspector de policia, decreto número 5,584, de 26 de octubre de 1906. . . . . 1,644
- » ... A don Heriberto Romo, ex subinspector de policia, decreto número 5,584, de 26 de octubre de 1906 . . . . . 1,356
- » ... A doña Emilia Encina, v. del guardian Manuel Márquez, decreto número 6,089, de 29 de noviembre de 1906. . . . . 105
- » ... A don Ramon Salgado Torres, guardian tercero de policia, decreto número 6,126, de 30 de noviembre de 1906. . . . . 180

Item ... A don Jorge Clark Várgas, sub-inspector de policía, decreto número 5,275, de 11 de octubre de 1906 . . . . . 1,356

Se ha intercalado a continuacion de la partida 87, la siguiente nueva:

PARTIDA ...

*Premios del personal de policia*

Lei número 1,840, de 12 de febrero de 1906

Item . . Para pago de los premios al personal de las policias, que se decreten durante el año. . . . . \$ 30,000

La modificacion final, relativa a la partida 95, «Subvencion a Vapores», de la Seccion Gastos en Oro, que consiste en agregar a continuacion del ítem 3636, otro nuevo de cincuenta mil libras esterlinas, subvencion para la navegacion trasatlántica, se reservó para considerarlo en la sesion próxima a peticion del señor Walker Martínez.

Siendo avanzada la hora, se levantó la sesion».

**Cuenta**

*Se dió cuenta:*

1º De los siguientes mensajes de S. E. el Presidente de la República:

A.--«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

Tengo el honor de poner en vuestro conocimiento que, de acuerdo con el Consejo de Estado, he resuelto incluir entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso Nacional, en el actual periodo de sesiones extraordinarias, todos los proyectos pendientes sobre creacion, supresion o modificacion de los limites de comunas.

Santiago, 7 de enero de 1907.--PEDRO MONTE.--*V. Santa Cruz.*

B. «Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

El ministro de la Corte Suprema don Aniceto Vergara Albano, se halla con su salud seriamente quebrantada en condiciones tales que tendrá forzosamente que retirarse del servicio.

Durante medio siglo el señor Vergara ha servido al pais en la administracion, el Congreso i la diplomacia; pero no todos sus servicios han sido de aquellos que tengan remuneracion del Estado, de donde proviene que a pesar de que tiene una larga e importante hoja de servicios prestados a la nacion, éstos no le permiten retirarse en condiciones satisfactorias, pues, en conformidad a las leyes, no le son de abono para su jubilacion

Con motivo de los sucesos políticos de 1891, el señor Vergara permaneció alejado de la Administracion durante cinco años siete meses i dos dias, i el Gobierno considera que es obra de justicia declararle de abono ese tiempo para los efectos de su jubilacion.

En mérito de estas consideraciones, oido el Consejo de Estado, i con su acuerdo para incluirlo entre los asuntos de que podrá ocuparse el Congreso Nacional durante el actual periodo de sesiones extraordinarias, somete a vuestra aprobacion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Declárase de abono al ministro de la Corte Suprema don Aniceto Vergara Albano, los cinco años siete meses dos dias que permaneció alejado de la administracion, comprendidos entre el 24 de setiembre de 1891, fecha en que terminó en sus funciones de Director de la Caja de Crédito Hipotecario, hasta el 21 de abril de 1897, dia en que fué nombrado ministro de la Corte de Apelaciones de Santiago»

Santiago, 7 de enero de 1907.--PEDRO MONTE.--*Oscar Viel.*



2.º Del siguiente oficio de la Honorable Cámara de Diputados:

«Santiago, 5 de enero de 1907.— Con motivo del mensaje i antecedentes que tengo la honra de pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha dado su aprobacion al siguiente

**Proyecto de lei**

“Artículo único.—Fijase en las siguientes cantidades los sueldos de los operarios del Apostadero Naval de Talcahuano que se indican:

**POLVORIN QUIRIQUINA**

Un guardian del polvorin i de la isla Quiriquina..... \$ 1,560

**POLICÍA DE SEGURIDAD DEL DIQUE I APOSTADERO**

Un guardian mayor..... \$ 1,560

Diez guardianes primeros, con mil doscientos cuarenta i ocho pesos anuales cada uno..... 1,480

Diez guardianes segundos, con novecientos treinta i seis pesos anuales cada uno..... 9,360

**PARA ATENDER AL CUIDADO DEL FUNDO EL MANZANO I DEL AGUA PARA EL DIQUE**

Un guardian..... \$ 1,560

Dos peones, con trescientos noventa pesos cada uno..... 780

**DIQUE DE CARENA I MAESTRANZA**

*Personal del Dique de Carena, de sus talleres i anexos*

Un dibujante técnico de primera clase..... \$ 3,900

Un dibujante de segunda clase... 2,600

Dos escribientes de segunda clase, con mil quinientos sesenta pesos anuales cada uno..... 3,120

**CONTABILIDAD I ALMACENES**

*Contabilidad*

Dos escribientes de segunda clase, con mil quinientos sesenta pesos anuales cada uno..... \$ 3,120

Un alistador de jornales..... 1,800

*Almacenes*

Un contador guarda-almacenes... \$ 3,900

Un ayudante del guarda-almacenes 2,600

Un pañolero para la seccion maestranza de mecánicos..... 1,404

Un ayudante pañolero..... 468

Un fogonero primero para el pañol de la seccion maestranza... \$ 624

Un pañolero para la seccion dique i carpintería..... 1,404

Un ayudante de pañolero..... 468

*Dique*

Un maestro mayor del dique..... \$ 3,900

Un maestro de dique..... 2,600

Un pintor mayor..... 1,248

Diez apuntadores, con setecientos ochenta pesos anuales cada uno. 7,800

Diez marineros primeros, con quinientos cuarenta i seis pesos anuales cada uno..... 5,460

Diez marineros segundos, con cuatrocientos sesenta i ocho pesos anuales cada uno..... 4,680

Un maestro cantero (albañil)..... 1,560

Un ayudante de buzo..... 780

Cuatro aprendices de mecánico, con setecientos ochenta pesos anuales cada uno..... 3,120

**BARCOS-COMPUERTAS**

Un maestro de barcos-compuertas \$ 1,950

Dos marineros primeros, con quinientos cuarenta i seis pesos anuales cada uno..... 1,092

Dos marineros segundos, con cuatrocientos sesenta i ocho pesos anuales cada uno..... 936

**SECCION BOMBAS**

Un ingeniero de máquinas motrices..... \$ 3,900

Dos ayudantes de ingenieros, con dos mil trescientos cuarenta pesos cada uno..... 4,680

Dos obreros mecánicos, con mil doscientos cuarenta i ocho pesos anuales cada uno..... 2,496

Cuatro fogoneros primeros, con setecientos ochenta pesos anuales cada uno..... 3,120

Dos fogoneros segundos, con seiscientos veinticuatro pesos anuales cada uno..... 1,248

Dos carboneros, con cuatrocientos sesenta i ocho pesos anuales cada uno..... 936

SECCION DINAMO I ALUMBRADO ELÉTRICO			
Dos mecánicos electricistas, con dos mil trescientos cuarenta pesos anuales cada uno.....	\$ 4,680	Dos fogoneros primeros, con setecientos ochenta pesos anuales cada uno.....	1,560
Un mecánico electricista.....	\$ 1,560	Dos fogoneros segundos, con seiscientos veinticuatro pesos cada uno .....	\$ 1,248
Dos fogoneros, con setecientos ochenta pesos anuales cada uno	1,560	Dos carboneros, con cuatrocientos sesenta i ocho pesos anuales cada uno .....	936
MAESTRANZA DE MECÁNICA		COBRERÍA	
Un jefe de maestranza.....	\$ 6,240	Un maestro mayor cobrero.....	\$ 3,120
Dos jefes a cargo de los trabajos i reparaciones a flote, con tres mil ciento veinte pesos anuales cada uno.....	6,240	Un cobrero primero.....	1,690
Cinco ayudantes de ingeniero, con dos mil trescientos cuarenta pesos anuales cada uno.....	11,700	Un cobrero segundo.....	1,300
Ocho obreros mecánicos, con mil doscientos cuarenta i ocho pesos anuales cada uno.....	9,984	Dos ayudantes de cobreros, con seiscientos veinticuatro pesos anuales cada uno.....	1,248
Cuatro mecánicos, ajustadores, con mil doscientos cuarenta i ocho pesos anuales cada uno.....	4,992	Un hojalatero primero.....	1,404
Siete fogoneros primeros, con setecientos ochenta pesos anuales cada uno.....	5,460	Un fogonero segundo.....	624
Cuatro fogoneros segundos, con seiscientos veinticuatro pesos anuales cada uno.....	2,496	HERRERÍA	
Dos carboneros, con cuatrocientos sesenta i ocho pesos anuales cada uno.....	936	Un maestro mayor.....	\$ 3,120
Un maestro mayor calderero.....	\$ 3,120	Dos herreros primeros, con mil cuatrocientos cuatro pesos anuales cada uno.....	2,808
Cuatro caldereros primeros, con mil doscientos cuarenta i ocho pesos anuales cada uno .....	4,992	Un herrero cerrajero.....	1,404
Diez caldereros segundos, con novecientos treinta i seis pesos anuales cada uno.....	9,360	Dos fogoneros primeros, con setecientos ochenta pesos anuales cada uno .....	1,560
Cuatro fogoneros primeros, con setecientos ochenta pesos anuales cada uno.....	3,120	Tres fogoneros segundos, con seiscientos veinticuatro pesos anuales cada uno.....	1,872
Dos fogoneros segundos, con seiscientos veinticuatro pesos anuales cada uno.....	1,248	Un carbonero.....	468
Dos carboneros, con cuatrocientos sesenta i ocho pesos cada uno.	936	MAESTRANZA DE CARPINTERÍA	
FUNDICION		Un jefe de la maestranza de carpintería.....	\$ 4,680
Un maestro fundidor.....	\$ 3,120	Un maestro mayor.....	3,120
Un modelista mayor.....	3,120	Cuatro maestros carpinteros, con mil novecientos cincuenta pesos anuales cada uno.....	7,800
Un maestro modelista.....	2,340	Seis carpinteros, con mil doscientos cuarenta i ocho pesos anuales cada uno.....	7,488
Un maestro primero fundidor....	1,950	Seis carpinteros segundos, con novecientos treinta i seis pesos anuales cada uno.....	5,616
Un carpintero primero.....	1,248	Tres ayudantes de carpintero de primera clase, con seiscientos veinticuatro pesos cada uno....	1,872
Dos fundidores primero, con mil cuatrocientos cuatro pesos anuales cada uno.....	2,808	Diez ayudantes de carpintero de segunda clase, con cuatrocientos sesenta i ocho pesos anuales cada uno.....	4,680
		Un carpintero tonelero.....	1,248

SECCION DE CALAFATEO

Un maestro mayor .....	\$ 1,560
Cuatro calafates primeros, con mil doscientos cuarenta i ocho pe- sos anuales cada uno.....	4,992
Seis calafates segundos, con no- vecientos treinta i seis pesos cada uno.....	5,616
Seis ayudantes de calafates, con cuatrocientos sesenta i ocho pe- sos anuales cada uno.....	2,808

SECCION VELERIA

Un velero primero.....	\$ 1,170
Un sota velero.....	780

FERROCARRIL AL SERVICIO DEL APOSTADERO

Un conductor .....	\$ 1,248
Un maquinista.....	1,560
Un fogonero primero.....	780
Dos carboneros, con cuatrocientos sesenta i ocho pesos anuales cada uno.....	936

Dios guarde a V. E.—GUILLERMO ECHAVARRIA.—*Néstor Sánchez*, Secretario.»

3.º De los siguientes informes de la Comision de Industria i Obras Públicas:

a) «Honorable Senado:

La Comision de Industria i Obras Públicas ha estudiado con interes i detenimiento el proyecto de lei iniciado por el Ejecutivo, que tiene por objeto autorizar al Presidente de la República para que contrate, a precio alzado, en conjunto o por secciones, el estudio, la la construccion i el equipo de la parte del ferrocarril lonjitudinal comprendida entre la Ligua i Arica.

Este propósito viene a satisfacer una aspiracion sentida desde hace muchos años atras, claramente manifestada en la opinion pública, en la prensa i en los poderes del Estado.

La forma de pago que el proyecto establece es una feliz solucion del problema porque, ya que la nacion no puede acometer la empresa con sus rentas

ordinarias por su elevado costo, permitirá realizar las obras con capitales extranjeros sin comprometer el crédito del Estado con nuevos empréstitos.

Estas consideraciones bastan, a juicio de la Comision, para recomendaros la idea jeneral del proyecto, i se limita, por tanto, a proponeros que hagais en él las lijeras modificaciones de detalle que a continuacion se espresan:

A) En el artículo 1.º reemplazar la frase que dice: «La locomotora deberá llegar a Copiapó ántes de cinco años», por esta otra: «La línea entre Ligua i Copiapó deberá estar terminada i entregada al tráfico público ántes de cinco años».

B) En el artículo 4.º sustituir la frase que dice: «de Curicó a Llico», por la siguiente: «de la línea central a Llico».

C) Reemplazar los dos primeros incisos del artículo 5.º, por estos otros:

«Se declaran de utilidad pública los terrenos particulares o municipales que se requieran para la construccion de los ferrocarriles a que esta lei se refiere, sus estaciones i anexos i para los malecones, almacenes de aduanas i edificios públicos i municipales de los puertos de Papudo, Llico i Pichilemu, en conformidad a los planos que apruebe el Presidente de la República.

Las espropiaciones deberán llevarse a cabo ántes de que se contraten las obras i se efectuarán en conformidad a la lei de 18 de junio de 1857, pudiendo iniciarse las jestioncs del caso durante el término de cinco años».

Sala Comisiones, enero ... de 1907.—*Ramon Subercaseaux*.—*E. Charme*.—*Leonidas Vial*.»

b) «Honorable Senado:

La Comision de Industria i Obras Públicas ha tomado en consideracion la solicitud en que don Santiago de Toro Herrera i don Frak Lumley, por la Compañía Anónima Inglesa «The Mining Exploration Company Limited», que es dueño del importante asiento minero de las Choicas, situado cerca de la línea divisoria con la República Ar-

jentina, en cajon del rio Tinguiririca, piden que se conceda a dicha Compañía, o a quien sus derechos represente, permiso para construir un ferrocarril eléctrico, de vapor o de sangre, que partiendo de la estacion de Tinguiririca siga la direccion jeneral del cajon del rio del mismo nombre hasta llegar a la línea divisoria con la República Argentina.

Como se trata de un simple permiso, sin garantía ni gravámen alguno para el Estado, la Comision no divisa inconveniente para que accedais a la solicitud.

Lo único que piden, fuera de las concesiones que de ordinario se otorgan para esta clase de empresas, es que se les confiera derecho de aprovechar las aguas de los rios Tinguiririca, Damas, Herrera i Claro con el objeto de desarrollar la fuerza motriz para el ferrocarril, fundiciones, máquinas de concentracion i otros trabajos análogos i esta concesion no puede tener inconvenientes si se espresa que el permiso es sin perjuicio de terceros, que no debe considerarse como un derecho sobre todas las aguas de los rios nombrados sino que comprende simplemente la facultad de sacar en los puntos adecuados e indicados en los planos, la fuerza necesaria para los fines de la empresa i que las aguas despues de pasar por las instalaciones deben ser devueltas al curso del rio.

En mérito de estas consideraciones, la Comision tiene el honor de proponeros que accedais a la peticion dando vuestra aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º— Concédese a «The Mining Exploration Company Limited» o a quien sus derechos represente:

1.º Permiso para construir i explotar un ferrocarril eléctrico, de vapor o de sangre, que partirá de la estacion de Tinguiririca i seguirá la direccion jeneral del cajon del rio del mismo nombre hasta llegar a la línea divisoria con la República Argentina, en el boquete de las Damas; i

2.º El uso de los terrenos fiscales necesarios para la construccion de la via, sus estaciones, instalaciones para la produccion i trasmision de la fuerza motriz i edificios anexos.

Art. 2.º Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad municipal o particular que hayan de adquirirse durante el tiempo de la construccion de la línea para la via férrea, sus estaciones i anexos.

Se declara, asimismo, de utilidad pública el terreno necesario para las construccion, instalaciones i transmisiones destinadas al aprovechamiento de las fuerzas hidráulicas necesarias al servicio del ferrocarril i demas instalaciones de la empresa.

Las espropiaciones se llevarán a cabo en conformidad a la lei de 18 de junio de 1857.

Art. 3.º La trocha de la línea i los planos de la obra deberán ser aprobados por el Presidente de la República.

Art. 4.º El empresario queda obligado a presentar los planos definitivos de la obra para su aprobacion dentro del término de un año, contado desde la fecha de la promulgacion de la presente lei.

Si trascurridos tres meses desde la presentacion de los planos el Presidente de la República no decretare modificaciones, se considerarán dichos planos como aprobados i el concesionario podrá dar principio a la ejecucion de los trabajos.

Los trabajos de construccion se iniciarán en el término de seis meses, contados desde la fecha de la aprobacion de los planos.

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

Art. 5.º La construccion podrá hacerse en dos secciones.

La primera, comprendida entre la Cumbre, en el boquete de las Damas i Los Arenales, deberá estar terminada dentro de los dos años siguientes a la fecha de la aprobacion de los planos.

Entregada al tráfico esta seccion, el empresario tendrá derecho a dos años

mas, o sea cuatro años en todo, para completar la construccion de la línea desde Los Arenales hasta la estacion de Tinguiririca.

En caso en que la seccion entre la Cumbre i los Arenales no esté concluida ántes de la espiracion de los dos años siguientes a la aprobacion de los planos, el permiso para construir la seccion entre los Arenales i la estacion de Tinguiririca caducará de hecho.

Art. 6.º Caducará el permiso i las concesiones si el empresario no presenta los planos para su aprobacion, o no inicie los trabajos, o no los termina i entrega la línea al tráfico en los plazos fijados en el artículo precedentes.

Art. 7.º El concesionario, o quien sus derechos represente, tendrá el derecho de aprovechar las aguas de los rios Tinguiririca, Damas, Herrera i Claro para el fin de desarrollar la fuerza motriz para el ferrocarril, fundiciones, máquinas de concentracion i otros trabajos análogos.

Este permiso se otorga sin perjuicio de terceros i no se considerará como la constitucion de un derecho sobre todas las aguas de los rios nombrados, sino que comprende únicamente la facultad de sacar en los puntos adecuados e indicados en los planos, la fuerza necesaria para los fines de la empresa i las aguas, despues de pasar por las instalaciones, deben ser devueltas al curso del rio.

Art. 8.º Dentro de doce meses contados desde la fecha de la presente lei, el concesionario constituirá en arcas fiscales un depósito de diez mil pesos.

Este depósito quedará a beneficio fiscal i caducará la concesion si se faltare a cualquiera de los plazos estipulados.

Art. 9.º Esta concesion durará por el término de noventa años, contados para cada seccion desde la fecha en que se entregue al tráfico público i, vencido este plazo, la via con sus materiales, edificios e instalaciones pasarán a ser propiedad del Estado.

Sala de Comisiones, 8 de enero de 1907.—*Ramon Subercaseaux.*—*Leonidas Vial.*—*F. Charme.*

## INCIDENTES

### Tabla

El señor SECRETARIO.—La Mesa ha formado la siguiente tabla:

1.º Modificaciones introducidas por la Honorable Cámara Diputados en el proyecto de presupuesto del Ministerio del Interior.

2.º Modificaciones del presupuesto del Ministerio de Justicia.

3.º Proyecto de lei que concede una gratificacion a los empleados de la Secretaría i Redaccion de Sesiones del Senado.

4.º Proyecto que fija los sueldos de los operarios del Apostadero Naval de Talcahuano.

5.º Proyecto sobre construccion del ferrocarril longitudinal

6.º Proyecto que fija la cabecera de la comuna de Pichiguan.

7.º Proyecto sobre suministro de datos estadísticos.

8.º Proyecto que fija la planta i sueldos de los empleados del archivo del Gobierno.

9.º Proyecto sobre enajenacion de tierras fiscales en Magallanes.

10. Proyecto sobre pago de cuentas pendientes en el Ministerio de Marina.

11. Proyecto sobre aprovechamiento de las aguas de regadío como fuerza motriz.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Si no hai observacion, daré por aprobada la tabla que se ha leído.

Queda aprobada.

### Incidente entre empleados públicos

El señor ROZAS.—He tenido conocimiento de que en el Ministerio de Industria i Obras Públicas se ha producido un incidente entre dos de los jefes de seccion, i que el señor Ministro del ramo ha pedido a uno de ellos la renuncia de su puesto.

Ruego al señor Ministro de Hacienda, que está presente, tenga a bien manifestar a su colega el señor Ministro de Industria la conveniencia de enviar el testo

de esa renuncia al Senado, i que entretanto suspenda el curso de la referida renuncia.

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda).—Trasmitiré al señor Ministro de Industria el deseo de Su Señoría. Sin embargo, creo del caso no dejar pasar sin alguna observacion la última insinuacion de Su Señoría.

No sé con qué facultad un honorable Senador o uno de los cuerpos colegisladores pretenderia esterbar las facultades privativas del Presidente de la República en materia de nombramientos o destitucion de empleados de su dependencia, ni cómo podria decirle a un Ministro de Estado que se abstenga de aceptar una renuncia que el mismo Ministro ha exijido.

Por deber de cortesía no dudo que el señor Ministro de Industria se apresurará a enviar a la Cámara el documento que solicita el señor Senador; pero, dentro de las prescripciones constitucionales, creo que Su Señoría sale de su papel de fiscalizador. Si el Ministro ha procedido mal, puede Su Señoría interpellarlo, si cree el acto de bastante importancia para justificar ese temperamento; pero no me parece correcto ni constitucional el que Su Señoría pretenda impedir o suspender la ejecucion de un acto que es de la exclusiva facultad del Presidente de la República.

El señor ROZAS.—Yo no he tenido el propósito de que el Presidente de la República se abstenga de ejercer sus facultades, pero he considerado prudente que no se dé curso a esa renuncia mientras el Senado no conozca los antecedentes, porque espero que la apreciacion que el Senado haga de este asunto podrá modificar el juicio del señor Ministro de Obras Públicas

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda).—Está bien, señor.

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

Terminados los incidentes.

## Lei de contribuciones

El señor SANFUENTES (Presidente).—Continúa la discusion jeneral del proyecto que autoriza el cobro de las contribuciones.

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

En votacion, i si no se pide votacion, lo daré por aprobado en jeneral.

Aprobado.

Si no hai inconveniente, entraremos a la discusion particular.

En discusion el artículo 1.º

El señor PRO - SECRETARIO.—Dice así:

### PROYECTO DE LEI:

“Art. 1.º Se autoriza, por el término de dieciocho meses, el cobro de las contribuciones i tarifas fiscales i municipales i el de los emolumentos, derechos o aranceles que a continuacion se espresan:

### I

#### CONTRIBUCIONES FISCALES

1.º Derechos de internacion, esportacion i almacenaje, con arreglo a las leyes número 980, de 23 de diciembre de 1897; número 990, de 3 de enero de 1898; números 1,003 i 1,004, de 21 de enero de 1898; número 1,187, de 26 de enero de 1899; números 1,207 i 1,208, de 2 de febrero de 1899; número 1,287, de 29 de noviembre de 1899; número 1,466, de 21 de junio de 1901; número 1,478, de 16 de setiembre de 1901; número 1,489, de 10 de diciembre de 1901; número 1,515, de 18 de enero de 1902; número 1,782, de 20 de diciembre de 1905 i número 1,855, de 13 de febrero de 1906.

2.º Tarifas del servicio de descarga, despacho i movilizacion de bultos en las aduanas, con arreglo a las leyes números 1,024, de 25 de enero de 1898, i 1,316, de 30 de diciembre de 1899, i artículo 7.º de la Convencion sobre encomiendas postales celebrada en Washington en 1897.

3.º Tarifas del servicio del muelle fiscal de Valparaiso con arreglo a la lei de 27 de enero de 1884 i número 1,525, de 23 de enero de 1902.

4.º Impuesto de papel sellado, timbres i estampillas, conforme a las leyes de 1.º de setiembre de 1874 i de 18 de enero de 1878.

5.º Patentes de pertenencias de sustancias minerales comprendidas en el inciso 3.º del artículo 2.º del Código de Minería, con arreglo a la lei número 1,728, de 28 de enero de 1905.

6.º Impuesto sobre alcoholes, conforme a la lei número 1,515, de 18 de enero de 1902.

7.º Contribucion de faros i valizas, con arreglo a la lei número 1,638, de 23 de enero de 1904.

8.º Patentes de compañías de seguros sobre la vida, contra incendios i otros riesgos con arreglo a la lei número 1,712, de 17 de noviembre de 1904 i contribucion de dos por ciento sobre las primas líquidas impuestas por la misma lei a las compañías de seguros contra incendios.

9.º Tarifa de los servicios de correos i telégrafos con arreglo a las leyes de 5 de noviembre de 1857; 19 de noviembre de 1874; número 1,080, de 26 de setiembre de 1898; número 1,093, de 30 de setiembre de 1898, i número 1,198, de 2 de febrero de 1899; al reglamento de jiros postales de 21 de mayo de 1897 i a las convenciones postales vijentes.

II

CONTRIBUCIONES MUNICIPALES

1.º Impuesto sobre haberes muebles e inmuebles conforme a la lei de 22 de diciembre de 1891, con escepcion de los depósitos a plazo que se hagan en los bancos o en otras instituciones, i de los bonos adquiridos con fondos correspondientes a las imposiciones ordinarias hechas en las cajas de ahorro declaradas de beneficencia por el Presidente de la República. Lei de contribuciones de 1895.

2.º Impuesto de patentes sobre profesiones e industrias, conforme a las leyes de 22 de diciembre de 1866 i 22 de diciembre de 1891.

3.º Patentes a los establecimientos en que se espendan bebidas alcohólicas, conforme a la lei número 1,515, de 18 de enero de 1902, debiendo entenderse que el monto de la patente es anual i nó trienal.

4.º Impuesto de mataderos i carnes muertas, segun la lei de 26 de noviembre de 1873.

5.º Patentes de minas, con arreglo al título XII del Código de Minería i lei número 1,708, de 10 de noviembre de 1904.

6.º Patentes de carruajes, conforme a las leyes de 20 de setiembre de 1854 i 23 de setiembre de 1862; i número 1,611, de 13 de setiembre de 1903.

7.º Impuesto para el servicio obligatorio de desagües, segun las leyes número 342, de 19 de febrero de 1896; número 1,359, de 29 de setiembre de 1900, i número 1,404, de 29 de diciembre de 1900.

8.º Derechos de agua en Copiapó, conforme al artículo 23 de la ordenanza de policía fluvial i de irrigacion para el valle de Copiapó, aprobado por decreto supremo de 30 de enero de 1875.

9.º Privilejios de lanchas cisternas en Valparaiso, conforme a la lei de 10 de agosto de 1850.

10. Derechos de andamios en Santiago i Valparaiso, decretos de 8 de junio de 1872 i 12 de enero de 1871, i reglamento ratificado por las asambleas de electores de Santiago, de 18 de enero de 1903.

11. Servicio de pavimentacion de Santiago, con arreglo a la lei número 1,463, de 11 de junio de 1901, i de nivelacion i pavimentacion de Valparaiso, conforme a la lei número 1,887, de 5 de diciembre de 1906, sobre trasformacion de esa ciudad.

III

CONTRIBUCIONES ESPECIALES EN LA PROVINCIA DE TACNA, CON ARREGLO A LAS LEYES DE 23 DE ENERO DE 1885 I NÚMERO 32 DE 4 DE FEBRERO DE 1893.

1.º Contribucion de seguridad i alumbrado público.

2.º Contribucion de patentes de carruajes.

3.º Contribucion de patentes industriales.

4.º Contribucion de mercados i abastos.

5.º Contribucion de matadero i albéitar.

6.º Contribucion de mojonazgo i sisa, sobre las mercaderías introducidas por ferrocarril.

7.º Contribucion de comprobacion de pesos i medidas e inspeccion de líquidos.

IV

CONTRIBUCIONES, EMOLUMENTOS, DERECHOS O ARANCELES ESTABLECIDOS A FAVOR DE CIERTAS INSTITUCIONES O FUNCIONARIOS PÚBLICOS.

1.º Aranceles de cementerios, dictados en virtud de las leyes de 10 de enero de 1844, de 2 de junio de 1852, de 5 de noviembre de 1857 i número 254, de 21 de enero de 1895,

con exclusion de los artículos 12 i 17 del arancel de 18 de enero de 1896, quedando facultado el Presidente de la República para modificar los actuales aranceles.

2.º Aranceles parroquiales, según la lei de 17 de julio de 1844.

3.º Derecho de los fieles ejecutores, conforme a la lei de pesos i medidas de 29 de enero de 1851.

4.º Aranceles de ingenieros de minas, lei de 25 de octubre de 1854 i decreto de 11 de abril de 1857.

5.º Aranceles consulares, con arreglo a la lei número 928, de 4 de marzo de 1897, i número 1,025, de 28 de enero de 1898.

6.º Aranceles judiciales, según la lei de 15 de setiembre de 1865, i decretos de 21 de diciembre del mismo año i de 31 de mayo de 1882.

7.º Impuesto de tonelaje a favor de los hospitales, lei de 15 de setiembre de 1865.

8.º Derechos de rol, lei de navegacion de 24 de junio de 1878.

9.º Impuesto sobre marcas de fábrica, conforme a la lei de 12 de noviembre de 1874.

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda).—En el inciso 2.º del párrafo de contribuciones fiscales se ha agregado al final, la frase que dice: «i artículo 7.º de la Convencion sobre encomiendas postales celebrada en Washington en 1897», que autoriza para cobrar veinticinco céntimos por encomienda, cobro que antes no estaba autorizado.

El señor URREJOLA.—Cuando se puso por primera vez en discusion jeneral este proyecto, me permití hacer algunas observaciones sobre la redaccion que le habia dado el Ejecutivo i sobre las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados; i pedí, en virtud de esas observaciones, que no se discutiera desde luego, sino que fuera enviado a Comision.

La Comision de Hacienda parece que no se ha reunido, i como el plazo de vijencia de las contribuciones va a terminar, el señor Ministro de Hacienda pidió en la sesion de ayer que se le eximiera de ese trámite i se entrara a discutirlo hoy.

Voi a espresar brevemente cuál es el punto que me merece observaciones i cuáles son los fundamentos que tengo

para pedir al Senado que deseche la modificacion introducida, en esta parte, por la otra Cámara en el proyecto del Ejecutivo.

Mis observaciones se refieren al número tercero del párrafo segundo, sobre el pago de patentes de los establecimientos destinados al espendio de bebidas alcohólicas.

Dice el proyecto de lei de contribuciones en esa parte: «3.º patentes a los establecimientos en que se espendan bebidas alcohólicas, conforme a la lei número 1,515, de 18 de enero de 1902, *debiendo entenderse que el monto de la patente es anual i no trienal*».

Esta última frase «debiendo entenderse que el monto de la patente es anual i no trienal» es la que se ha agregado por la Comision de Hacienda de la Cámara de Diputados i que pasó en aquella Cámara sin observacion alguna.

La lei de alcoholes estableció patentes de primera, segunda i tercera clase i dispuso al mismo tiempo que estas patentes deberian rematarse por las municipalidades respectivas i por el monto tal o cual, cada tres años.

Hubo dudas e interpretaciones diversas, al principio, sobre el alcance i significado de esta disposicion; los alcaldes de algunas comunas, vivamente interesados en que el monto de las contribuciones municipales fuera el mayor posible, resolvieron que el valor del remate debia pagarse anualmente. Esto motivó no pocas alarmas, sobre todo entre los viticultores i fabricantes de bebidas fermentadas, como los cerveceros. Con una patente tan subida como la que creian algunos alcaldes que debiera pagarse, la venta de bebidas fermentadas, que no son de ninguna manera tan dañinas como las destiladas, sufrían un rudo golpe.

Los viticultores de todo el país se pusieron en movimiento i formaron asambleas para pedir la reforma de la lei en la parte en que se imponían iguales gabelas a la venta del alcohol como a la de la cerveza i del vino o de la chicha. La «Liga Vinícola», formada de respetables viticultores de Santiago, se dirijió al



Congreso para que se tomaran en cuenta los intereses de los viticultores, reformando los artículos que les eran especialmente adversos.

Estos intereses habian sido consultados en el proyecto de lei cuya redaccion, en lo referente a las patentes, era debida al honorable Diputado don Eleodoro Yáñez, exclusivamente. El artículo 95 de este proyecto, que fué aprobado en la Cámara de Diputados por unanimidad, segun mis recuerdos, disponia que «los establecimientos en que se vendiera exclusivamente, para ser consumidos en el mismo lugar, vinos, cerveza, chichas o cidra, estarian exentos de la licitacion i limitacion establecidas para los que vendieran alcohol i pagarian solo el tercio de la patente».

Esta escepcion del artículo 95 fué suprimida por la Comision del Senado (compuesta de miembros que hoy no pertenecen a este alto cuerpo) i el Senado, sin debate, tambien la suprimió.

Vuelto el proyecto de lei de alcoholes a la Cámara de Diputados, ésta insistió en mantener la escepcion del artículo 95 en favor de las bebidas fermentadas, por gran mayoría (mas de los dos tercios). El Senado volvió a suprimirla; i, como se pidiera en la de Diputados que se rechazara de nuevo la supresion, el Ministro de Hacienda, que lo era entonces nuestro honorable colega señor Villegas, manifestó que si se insistia de nuevo, no habria lei, puesto que el Senado habia suspendido sus sesiones; que, por lo demas se podria presentar en las sesiones ordinarias del 902 un proyecto de lei en que se estableciera la escepcion consultada en el artículo 95.

Por esta razon se dejó la lei como estaba i se le dió en esa forma la sancion lejislativa.

Vino mas tarde la aplicacion de sus disposiciones; muchos alcaldes creyeron que el monto del remate debia pagarse anualmente i no trienalmente. Pero la controversia que esta cuestion suscitó fué fallada por los Tribunales de Justicia en el sentido de que lo que la lei disponia era que el monto de las patentes

por que se remataba el derecho de espendar estas bebidas, ya fuesen fermentadas o destiladas, era trienal i no anual; i esta disposicion, así entendida i aplicada, ha rejido desde entonces hasta la fecha.

Hai presentados varios proyectos de lei que tienden a modificar la lei de alcoholes en muchos puntos; sin embargo, la Cámara de Diputados, anticipándose a un estudio detenido de todas aquellas disposiciones que ofrecian dudas i suscitaban controversia en su aplicacion, ha procedido de plano a zanjar la cuestion modificando algunos artículos de la lei.

Como he tenido el honor de manifestarlo, esto de que ahora se trata ¿es una modificacion de la lei?

Muchos no lo creen así, porque segun la Constitucion, el Congreso tiene derecho de interpretar las leyes. Pero yo estimo, al reves, que la agregacion de la frase que impugno es una modificacion, pues la lei es clara i los tribunales la han interpretado en el sentido de que la contribucion es trienal; i no veo la urgencia de hacerle esta modificacion de carrera i sin estudio, ya que no es posible retardar el despacho de la lei de contribuciones, con debates que podrian demorarla indefinidamente.

Por lo demas, debo observar que esta modificacion no podria producir efectos inmediatos, por cuanto las patentes han sido rematadas recientemente i tienen el plazo de tres años, plazo que no se cumplirá hasta 1908 o 1909; de manera que ella no vendria desde luego a innovar lo existente. Lo natural es esperar entonces que una lei especial venga a modificar la disposicion de que se trata.

Desde luego, no tiene oportunidad, puesto que, aunque se decretase esto por la lei que autoriza el cobro de las contribuciones, se seguirian rijiendo los establecimientos en que se venden bebidas alcohólicas, tal como ahora, desde que tienen ya derecho adquirido, hasta la terminacion de los tres años.

Deberia dejarse esta reforma, como muchas otras dignas de consideracion con respecto a la lei de alcoholes, para discutirse en los diversos proyectos de lei pre-

sentados por el Ejecutivo i por congresales para modificar esa lei.

Yo ayer vi con complacencia al señor Ministro de Hacienda manifestar que a su juicio es conveniente dejar esta reforma para la ocasion propicia i no hacerla en la lei que autoriza el cobro de las contribuciones.

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda).—En el primer momento que se habló de la reforma a que se alude hecha por la Cámara de Diputados en la lei de contribuciones, me pareció que ella no tenia gran alcance; pero cuando el honorable Senador por Ñuble me indicó privadamente que la lei de alcoholes establece diferencia entre los establecimientos que espendeden bebidas no fermentadas i aquellos que espendeden bebidas alcohólicas, me han parecido mui atendibles las observaciones de Su Señoría i la indicacion para que no se apruebe la reforma o interpretacion que quiere hacerse de la lei de alcoholes en lo relativo a las patentes en la lei que autoriza el cobro de las contribuciones.

Por esto rogaria al Senado que no acepte la agregacion de la frase que dice «debiendo entenderse que el monto de la patente es anual i no trienal».

El señor SUBERCASEAUX.—Voi a permitirme disentir de la opinion manifestada por los honorables Senadores que me han precedido en el uso de la palabra.

Daré mi voto a la frase de que se trata aprobada por la Cámara de Diputados, a pesar de que el honorable Senador por Ñuble ha dado algunas razones en contra, relacionadas sobre todo con la historia de la lei sobre alcoholes.

Hai que considerar tambien que desde que se dictó la lei hasta hoy dia, el alcoholismo ha crecido estrordinariamente, haciendo grandes estragos. Hoy mismo los diarios publican noticias sobre lo ocurrido en Valparaiso por no haberse clausurado las cantinas el domingo anterior; como consecuencia, la criminalidad recrudesció en proporciones enormes.

Lo aprobado por la Cámara de Diputados tiende a atacar el mal, por cuanto

tendrá por resultado que se cierren muchas cantinas que no podrian pagar la patente.

El honorable Senador por Ñuble ha aducido la razon de que lo aprobado por la Cámara de Diputados sobre las patentes no va a rejir sino despues de algun tiempo, porque ya se han adjudicado las patentes por tres años; pero Su Señoría no toma en cuenta que desde luego restringirá el mal, por lo ménos, impidiendo o dificultando la apertura de nuevas cantinas, que puede hacerse en cualquier tiempo.

Yo acepto, pues, lo resuelto por la Cámara de Diputados en el punto a que me refiero.

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda).—Es indudable que el propósito de la Cámara de Diputados, al resolver la interpretacion que ha dado a la lei de alcoholes, ha sido el de procurar que disminuya el número de cantinas; pero, como lo ha observado el honorable Senador por Ñuble, la medida es contraproducente, porque los negocios a los cuales afectará mas directamente aquella interpretacion de la lei, no serán propiamente los que venden bebidas alcohólicas, sino aquellos en que se espendeden otras que no se consideran alcohólicas como cidra, chicha i cerveza; estos últimos no podrán soportar la patente, al paso que aquellos que espendeden bebidas alcohólicas quedarán siempre en condiciones i con clientelas necesarias para resistir el mayor gravámen, que será pagado por los consumidores.

El señor URREJOLA.—Yo fui el primero en aplaudir la iniciativa de mi honorable colega el Senador por Arauco en la reciente campaña promovida en el Congreso contra el alcoholismo; pero he tenido el sentimiento de no estar de acuerdo con Su Señoría en la manera de proceder, en cuanto a los medios eficaces para combatir al alcoholismo.

Como dije en dias pasados, creo que antes que nuevas medidas legislativas se requiera cumplir las existentes. Es sabido, como he dicho tambien anteriormente, que el ochenta por ciento de los estable-

cimientos que espendeden bebidas alcohólicas no pagan patente: ¿por qué no se procede administrativamente a cerrar esos establecimientos? Para qué buscar nuevas medidas? Es que tenemos el verdadero vicio de legislar, aunque las leyes caigan en el vacío.

Se quiere modificar la lei de alcoholes elevando al triple la patente que pagan los establecimientos que proceden honradamente, por decirlo así, pagandola patente en la forma que ha quedado establecida por los tribunales, i no se clausuran infinitos establecimientos que eluden el pago de toda patente. Convendria, pues, que dejásemos de estar modificando continuamente la lei, i que en cambio estimulásemos a las municipalidades para que cumplan las disposiciones existentes i procedan a clausurar las cantinas que no pagan patente. Así se conseguiria mas eficazmente reducir el número de los lugares de espendio, i restringir con ello el alcoholismo.

El señor SUBERCASEAUX.—No puedo ménos de aprobar la idea que acaba de espresar el honorable Senador por Ñuble, para conseguir que se cumpla la lei; que las cantinas paguen patente o se clausuren. Pero cuando veo que se hace caso omiso de muchas disposiciones legales, yo quisiera asirme a una de ellas con el propósito de disminuir la plaga del alcoholismo.

Hoi mismo me hasorprendido saber por los diarios lo que pasa en Santiago, que es escandaloso. La lei ha dispuesto la clausura de las cantinas que se encuentran a cierta distancia de los establecimientos que la misma lei indica.

Pues bien, en vez de cumplirse esta disposicion se ha hecho el juego del gran boneton: el juez dice que eso le toca al alcalde, el alcalde que le toca al Gobierno, i al fin, despues de convenirse en que sea el alcalde, éste declara que se necesita un acuerdo de la Municipalidad. Esta es una burla de la lei, i cuando las cosas se presentan de esta manera, tengo derecho para asirme a cualquier recurso legal que encuentre a la mano.

Esto es lo que la Cámara de Diputa-

dos ha hecho, i supongo que será despues de haber tomado el asunto detenidamente en consideracion, i no procediendo a la lijera.

De manera que, repito, daré mi voto a la modificacion hecha por la Cámara de Diputados.

El señor VALDES VALDES.— Yo encuentro que tiene alguna gravedad este asunto. Es cierto que el Congreso quiso, al dictar la lei, que la patente fuése anual; pero esta cuestion ha sido resuelta ya por los tribunales, quienes han interpretado la lei en el sentido de que el pago debe ser trienal. De modo que el acuerdo tomado por la Cámara de Diputados importa, no una interpretacion, sino una modificacion de la lei. Yo seria partidario de que se propusiera un proyecto de lei especial, para establecer que la patente es anual; porque me parece grave hacer modificaciones de las leyes permanentes en la lei que autoriza el cobro de las contribuciones. Ha habido precedentes a este respecto. En la Cámara de Diputados, en sesion de 10 de enero de 1900, el señor Walker Martínez (don Joaquin) formuló indicacion para aumentar el derecho que paga el azúcar prieta i para reducir el que paga el azúcar refinada.

Objetada la inconstitucionalidad de esta indicacion por el señor Alessandri (don Arturo), fué en su primera parte aprobada por diecisiete votos contra dieciseis.

El Senado en sesion de 14 de enero de 1901 rechazó esta modificacion, opinando por su rechazo los señores Ossa (don Manuel) i González Errazúriz (don Alberto), Ministro de Hacienda.

Vuelta la lei a la Cámara de Diputados i observada la inconstitucionalidad de la modificacion a que me refero por los señores Salinas (don Manuel) i Robinet (don Cárlos Toribio), ésta aceptó en sesion de 16 de enero la supresion hecha por el Senado.

Haí otro caso en que no sucedió exactamente lo mismo. En sesion de la Cámara de Diputados, de 7 de julio de 1902, el señor Serrano Montaner (don Ramon), en circunstancia análoga a la anterior,

propuso una modificación en el impuesto establecido por la lei de alcoholes.

Objetado tambien el procedimiento por los señores Pinto Agüero (don Guillermo), Alemany (don Julio), Vial Ugar te (don Daniel) i Echenique (don Joaquín), resultó aprobada la indicacion por veinticinco votos contra cinco.

El Senado, en sesion de 15 de julio, tomó conocimiento de esta lei.

El señor Mac Iver (don Enrique) objetó, bajo el punto de vista constitucional, la modificación hecha por la Cámara

De la misma opinion fué el señor Barros (don Guillermo), Ministro de Hacienda, i el Senado rechazó por gran mayoría las modificaciones introducidas en la lei por la Cámara de Diputados.

Vuelto el proyecto a esta Cámara, ella insistió por veintiocho votos contra nueve en mantener las modificaciones que habia acordado, las cuales fueron de nuevo rechazadas por el Senado por quince votos contra uno.

La Cámara no insistió mas.

De modo que esta misma cuestion se ha presentado ya en dos ocasiones. La Cámara de Diputados ha sido mas benévola en aceptar modificaciones de leyes permanentes en la lei que autoriza el cobro de las contribuciones; pero el Senado ha sido inflexible en creer que no hai conveniencia, que no es correcto hacerlo.

En cambio, podria proponerse una lei separada para resolver el punto, manteniendo esta doctrina, que creo que es la verdadera i la que tiene la mayoría del Senado, porque es la mas conveniente i la mas conservadora.

Creo, pues, que lo mejor será no aceptar la modificación introducida por la Cámara de Diputados.

El señor REYES.—Voi simplemente a hacer una observacion referente a la doctrina constitucional a que acaba de referirse el honorable Senador por Colchagua.

Siento no estar de acuerdo con Su Señoría. Segun la Constitucion, las contribuciones se decretan solo por dieciocho meses, sea que procedan de lei espe-

cial o que tengan su oríjen en la lei jeneral de contribuciones; esta lei importa el establecimiento de las contribuciones por dieciocho meses, i vencido ese plazo, las contribuciones caducan, cualquiera que sea su oríjen, lo repito.

En consecuencia, si no hai diferencia alguna entre las contribuciones de uno u otro oríjen, i si todas ellas caducan despues de dieciocho meses, no veo por qué se ha de infringir el precepto o la buena doctrina constitucional cuando se modifican algunas de esas contribuciones, i no se infrinje cuando se modifican otras.

Podrian citarse precedentes a este respecto. La contribucion de herencia, que estaba establecida por lei especial, se dejó sin efecto al discutirse la lei jeneral de contribuciones, i hasta ahora está suprimida sin necesidad de derogacion espresa de la lei especial. En efecto, no se ha dictado lei alguna especial que derogue la lei de 1868, sobre contribuciones de herencias; no ha habido otra disposicion a este respecto que la eliminacion hecha en lei jeneral de contribuciones.

Creyendo yo que el Congreso puede hacer esto, me ha parecido necesario decirlo como fundamento de mi voto, que será en el sentido que ha espresado el honorable Senador por Arauco.

Si el propósito de la lei fué establecer una contribucion anual, i solo por una mala intelijencia, por un error, se ha estado entendiendo que el pago de la patente es por tres años, ¿por qué no declarar aquí lo que es conforme con la verdad i con la disposicion efectiva de la lei? Esto, naturalmente, no afectaria las resoluciones judiciales dictadas anteriormente respecto de determinados casos; la lei no estatuye sino para lo futuro.

No encuentro, pues, inconveniente constitucional, i por el contrario, encuentro ventaja en restablecer claramente el verdadera propósito del lejislador, i daré por eso mi voto a la modificación hecha por la Cámara de Diputados.

El señor VALDES VALDES.—Reconozco que mi situacion es en realidad orijinal al encontrarme en desacuerdo con la autorizada opinion del honorable

Senador por Santiago en una cuestion constitucional. Pero me permitiré todavía hacer una observacion.

Las contribuciones no se establecen, sino que se autorizan por la lei que se dicta cada dieciocho meses. ¿I qué contribuciones se autorizan? Las que están ya establecidas por leyes permanentes.

La contribucion de herencias, a que se ha referido el honorable Senador, está establecida; es verdad que no se cobra, porque ha sido eliminada de la lei jeneral; pero el Congreso podría decir hoy: cóbrese la contribucion de herencias, porque está establecida por lei permanente.

¿Cuál sería la situacion del comercio i de la industria del pais si cada dieciocho meses hubieran de estar modificándose las contribuciones? Las fábricas no tendrían una base segura, el comercio no podría hacer sus encargos al extranjero, porque no sabría si en una época próxima se había alterado la contribucion de aduanas. En una palabra, ocasionaría ese sistema una perturbacion profunda en el movimiento industrial i comercial.

Por eso es que el Congreso no se sirve de lei que autoriza el cobro para establecer nuevas contribuciones, i solo se limita, en ocasiones, a suprimir algunas de las existentes.

Me parece que estas consideraciones tienen alguna influencia para demostrar los peligros de que los derechos de aduana no tengan fijeza sino que queden espuestos a modificaciones súbitas introducidas en la lei que autoriza el cobro de las contribuciones. Los inconvenientes de estas modificaciones son graves i numerosos, pero no me extenderé en su análisis detallado por no prolongar el debate.

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda).—En un principio, yo raciocinaba como el señor Senador por Santiago, i en el fondo del asunto sigo pensando como Su Señoría, sin perjuicio de haber modificado mi parecer en cuanto al caso concreto que nos ocupa, cual es resolver sobre la agregacion introducida por la Cámara de Diputados en el número 3.º del párrafo II.

Creo, como el señor Senador por San-

tiago, que el propósito de la lei de alcoholes fué establecer una patente anual, i que habiéndose dictado sentencias judiciales en las cuales se declara que la patente es por tres años, sería conveniente aprobar la agregacion como una interpretacion auténtica de la lei. La interpretacion judicial, esto es, la aplicacion hecha por los Tribunales, solo sirve para el caso concreto en que se dicta, para el pleito que con ella se resuelve.

Sin embargo, las observaciones que me hizo el señor Senador por Nuble me han producido el convencimiento de que la agregacion sería contra-productente, porque la contribucion vendría en realidad a perjudicar i talvez a matar los establecimientos de bebidas que no son alcohólicas, dejando subsistentes los otros que se quiere gravar.

Otro inconveniente que encuentro para introducir aquí una interpretacion jeneralmente obligatoria de la lei, es que las leyes interpretativas deben ser de carácter permanente, i no de duracion transitoria como la que está en discusion, que solo rejirá por dieciocho meses. Por esto me parecería preferible que la interpretacion se haga en una lei separada.

Por lo que toca al punto constitucional, creo incuestionable que la lei de contribuciones puede aclarar las dudas que se hubiesen presentado sobre la correcta aplicacion de otra lei, pero no aumentar o modificar la tasa de las contribuciones.

Me parece mas conveniente, lo repito, que no se apruebe la agregacion, porque importa una interpretacion de una lei permanente, i lo mejor es que esta interpretacion se haga por otra lei del mismo carácter. Por una parte, no conviene hacer aquí la interpretacion de la lei de alcoholes, i por otra parte, la interpretacion es necesaria. ¿Qué hacer entónces? Reservar la interpretacion para una lei especial. Creo que ésta es la mejor solucion.

El señor REYES. —Un artículo de nuestro Código Civil, creo que el 19, establece que cuando la lei es clara no se desatenderá su tenor literal, so pretesto de consultar su espíritu.

En esta materia de contribuciones no existe en la Constitucion sino lo que dispone el artículo 28, esto es, que solo en virtud de una lei se puede establecerlas, i que las contribuciones se decretan solo por el término de dieciocho meses.

Dado el tenor de estas disposiciones, no sé de cuál otro precepto constitucional pudiera derivarse la doctrina de que las contribuciones no pueden establecerse sino por leyes de carácter permanente, i no por la lei jeneral de contribuciones, que solo dura dieciocho meses. Como quiera que se establezca una contribucion, sea por la lei jeneral o por lei especial, ella no puede rejir por mas de dieciocho meses. El comerciante, el industrial deben contar con que tal o cual contribucion que afecta a su negocio, no puede estar en vijencia sino por el plazo máximo de dieciocho meses, cualquiera que sea la manera como haya sido establecida.

¿Cuál seria la situacion de las industrias i el comercio, dice el señor Senador por Colchagua, si se estableciese en esta lei temporal una contribucion nueva, o si en ella se declarase fenecida otra? Pero el mismo señor Senador acepta que una contribucion no se puede cobrar, esto es, que fenece prácticamente, si no se la incluye en esta lei que se vota cada dieciocho meses. Yo no veo que el peligro para la industria i el comercio sea mayor por modificarse las contribuciones por esta lei o por lei separada.

Las leyes separadas o especiales pueden dictarse en veinticuatro horas, de manera que en cuanto a estabilidad, la situacion de la industria i del comercio es la misma con un procedimiento o con el otro. Mañana se podria presentar i aprobar un proyecto para establecer una nueva contribucion con que los industriales no habian contado, o suprimir otra que creian establecida a firme, i quedarian por cierto sujetos a sus disposiciones i espuestos a sus efectos. ¿Qué diferencia habria, entónces, sea del punto de vista constitucional, sea del punto de vista práctico? Ninguna, los resultado serian en ambos casos los mismos.

Se dice que por la lei que discutimos se pueden suprimir contribuciones, pero no crear otras, ni interpretar las leyes que han establecido las contribuciones existentes. Pero si se reconoce que puede suprimirse una contribucion ¿qué obstáculo hai que impida crear otra? ¿Acaso la supresion de contribuciones no es tan grave como su creacion? Indudablemente que lo es, no solo en cuanto al precepto institucional, sino tambien por los efectos que la supresion puede producir en el comercio i las industrias.

Suprimir los derechos de internacion para una mercadería, puede tener consecuencias graves, favoreciendo al comercio de importacion i perjudicando i aun arruinando las industrias creadas o fomentadas con el establecimiento de aquellos derechos.

Yo no veo nada en la Constitucion que obste para aprobar la frase introducida por la otra Cámara. Yo voi hasta sostener que en la presente lei se pueden establecer contribuciones i modificar las existentes; pero ni siquiera se trata ahora de hacer eso porque, como lo ha recordado el señor Ministro de Hacienda, lo que estableció la lei de alcoholes, en realidad de verdad, fué una patente anual.

La agregacion, que consiste en decir que la lei de 1902 debe entenderse en el sentido de que el monto de la patente es anual i no trienal, no modifica en nada la condicion actual de los que ya han tomado las patentes. Estos no sufrirán perjuicio de ninguna especie, porque la declaracion que se introduce no tiene efecto retroactivo, no tiene siquiera el pleno efecto de las leyes interpretativas. Seria una prescripcion destinada a rejir solamente para el futuro, seria únicamente restablecer en esta lei el sentido jenuino de la lei de 1902. De manera que los que han tomado patente por tres años, la seguirán utilizando hasta enterar ese término de tres años; pero los que subastan patentes en lo sucesivo, sabrán que no les valdrá mas que por un año. De manera que el peligro de ser consideradas las patentes que ya existen como sujetas a los efectos de una lei interpretativa, no tiene razon de ser. Esta lei no impor-

taria decir: «se declara que la lei de alcoholes de 1902 dice tal o cual cosa», sino simplemente «se autoriza el cobro de una contribucion establecida por aquella lei, pero con esta condicion».

No veo peligros de que esto pueda producir complicaciones en los negocios ya efectuados o en los remates ya hechos; los que hayan pagado su patente quedarán como están ahora.

Por otra parte, la cuestion constitucional es mas teórica que práctica, lo que no obsta para que diga que no encuentro en la Constitucion disposicion alguna que declare que no pueden establecerse o modificarse las contribuciones sino por una lei especial.

Pero aun cuando pudiera el precepto constitucional prestarse a esa interpretacion, ahora solo se trata de explicar una disposicion legal, i no para que surta efecto en el pasado, sino para el porvenir.

El señor BALMACEDA.—No he estado presente al desarrollo de este debate, i no he tenido ocasion de imponerme de todas las observaciones que se han hecho sobre si el Congreso puede o nó modificar las contribuciones en la lei jeneral que discutimos; pero creo, como el honorable señor Reyes, que es esta una cuestion mas teórica que práctica.

Por lo que hace al punto concreto que se discute, me parece mui aceptable la agregacion hecha por la Cámara de Diputados, que corresponde al espíritu con que se dictó la lei de alcoholes, pues los lejisladores tuvieron el propósito de que el impuesto fuera anual.

Desco, por otra parte, referirme a algo que ya he manifestado en sesiones anteriores.

Hai una comuna en el norte en donde ha tomado un desarrollo extraordinario la minería i en donde las patentes que esta industria paga suman una cantidad considerable. Es la comuna de Pica, que percibe por esta causa mas de doscientos cuarenta mil pesos anuales, los mismos que se pierden sin provecho alguno para esa seccion del territorio.

Yo haria indicacion para que se estableciera que esta contribucion de las pa-

tentes de minas en Pica, se divida tal como la lei de 1900 divide la contribucion salitrera, esto es, destinando una parte a la comuna de Iquique, otra a la beneficencia, etc.

El señor BESA.—Tambien deseo yo decir unas pocas palabras sobre la contribucion de minas, que acaba de recordar el honorable Senador de Tarapacá.

Sabe el Senado que la lei de 1.º de noviembre de 1904 dispone que una tercera parte del producido de esta contribucion debe invertirse en la compostura de caminos.

¿Como se ha cumplido con esta obligacion?

Desde luego, puedo afirmar que jamas se la ha respetado. Seria mui conveniente que el señor Ministro del Interior dirigiera una circular a los intendentes i gobernadores pidiéndoles datos exactos i comprobados sobre la manera como las municipalidades han cumplido esa disposicion legal.

La lei que adjudicó a las municipalidades el producto de esa contribucion, no tuvo mi voto; i aun hoy se le no habérselo dado, i tengo el propósito de presentar un proyecto para derogar esa lei, tan luego como pueda hacerlo en el período de sesiones ordinarias.

Me consta que a lo ménos en el norte las municipalidades no han gastado un solo centavo en compostura de caminos, cuyo mal estado detiene el progreso de la industria minera, a pesar de que en aquellas rejiones es esta industria precisamente la que da rentas mas abundantes a esas corporaciones.

Por lo que hace al punto en debate, opino como el honorable Senador de Colchagua, que no es posible modificar en esta lei jeneral las contribuciones establecidas por leyes permanentes.

En este punto no estoi de acuerdo con el honorable Senador de Santiago; me parece que son dos cosas mui diversas crear o modificar contribuciones por medio de la lei transitoria que discutimos i por medio de una lei especial de carácter permanente.

Lo primero se hace en un instante,

basta la indicacion de un Senador; lo segundo requiere mas tiempo: la presentacion del proyecto, el estudio de comision, a donde puede llegar la voz de los interesados, i la opinion de la prensa, i por fin una discusion mas o ménos larga en la Cámara. En tanto que injertada la modificacion en esta lei se despacharia en pocos minutos i sin que pudieran hacerse oír los interesados a quienes afecta.

El señor REYES.— Una lei especial puede despacharse tambien en veinticuatro horas.

El señor BESA.— No se ha visto nunca el caso; a lo ménos yo no tengo recuerdo de que eso haya ocurrido.

Encuentro tan impropio del Congreso hacer una cosa semejante, que estoi seguro de que hasta ahora no ha ocurrido nunca; eso seria en realidad dictar una lei de verdadera espoliacion.

Tomemos por ejemplo el impuesto que pesa sobre la internacion de ganado, i supongamos que dijera el Congreso: desde mañana el ganado que se interne no pagará el impuesto que ahora paga, sino la décima parte o nada. ¿Qué sucederia? Que vendrian a perturbarse todas las transacciones comerciales que se hacen sobre este artículo, todos los contratos i todos los negocios pendientes.

Igual cosa sucederia con las demas industrias, si de la mañana a la noche se modificara el impuesto que grava la internacion de los artículos que con ellas tienen relacion.

Si las contribuciones pudieran aumentarse, disminuirse o suprimirse en la discusion de esta lei, sucederia que en veinticuatro horas cambiaria la condicion de todos los negocios, i que las transacciones comerciales i las industrias carecerian de base estable i permanente para sus cálculos i operaciones.

No quiero insistir mas sobre una cuestion tan clara i sencilla, ocupando inútilmente su tiempo a la Cámara; pero insisto en pedir al Gobierno que pase la circular a que me refiero, i el señor Ministro se sorprenderá—estoi seguro—de ver el resultado realmente extraordinario

que le suministrarán las municipalidades sobre esta materia.

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

En votacion.

Si no se exige votacion, se dará por aprobado el artículo i se votará la frase final del número tercero del párrafo segundo, agregada por la Cámara de Diputados, i en seguida la indicacion del señor Senador por Tarapacá.

Aprobado el artículo.

El señor SECRETARIO.— Se va a votar si se suprime o nó la frase siguiente: «Debiendo entenderse que el monto de la patente es anual i no trienal».

*Se acordó suprimir la frase, por doce votos contra nueve.*

El señor BALMACEDA (*al votar*).— Nó, porque esta agregacion no hace mas que confirmar el propósito de la lei.

El señor FIGUEROA.— Entiendo que la supresion importa la declaracion de que no pueden modificarse las contribuciones en esta lei jeneral.

El señor SECRETARIO.— Se va a votar la indicacion del señor Balmaceda para que en el inciso 5.º del párrafo 2.º, contribuciones municipales, se agregue la frase: «debiendo dividirse la contribucion de minas de la comuna de Pica en la misma forma que divide la contribucion salitrera la lei de 29 de diciembre de 1900».

*Votada esta indicacion, fué desechada por trece votos contra siete, absteniéndose de votar los señores Urrejola i Reyes.*

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda, *al votar*).— Nó, señor, porque eso modifica la lei orgánica de municipalidades.

El señor BALMACEDA.— No sé en qué sentido puede modificar la lei orgánica de municipalidades.

El señor BESA (*al votar*).— Nó, señor, pero sí aceptaria la supresion de la comuna de Pica.

El señor BALMACEDA.— He ahí la moralidad administrativa de que se hace tanto alarde, i la manera como la



entienden los que vienen a rejenerar al pais.

Yo podria traer al Senado algunos antecedentes que le harian ver con asombro lo que pasa en la comuna de Pica.

El señor BESA.—Su Señoría no ha comprendido lo que acabo de decir.

He dicho precisamente lo contrario de lo que Su Señoría me supone.

El señor BALMACEDA.—Desde el año 93 vengo yo pidiendo la supresion de esa comuna, i se oponen a ello los que quieren moralidad administrativa!

El señor BESA —Repito que Su Señoría no me ha oido bien: yo he dicho que pienso que debe suprimirse la comuna de Pica; pienso respecto de esta comuna lo mismo que Su Señoría. De modo que lo que me supone Su Señoría i el reproche que me hace carecen de fundamento.

El señor BALMACEDA.—Quede entónces constancia de la declaracion de Su Señoría, que elle le hará honor. Siento haberle oido mal.

El señor SANFUENTES (Presidente).—En discusion el artículo 2.º

El señor SECRETARIO.—Art. 2.º Se autoriza en el Territorio de Magallanes el cobro de las contribuciones municipales espresadas en los números 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 10 del párrafo 2.º del artículo anterior, que serán percibidas i administradas por la comision de alcaldes del Territorio con arreglo al decreto supremo de 7 de junio de 1898.

La cuota del impuesto sobre haberes será del tres por mil.

Se autoriza, asimismo, el cobro de las patentes de minas en conformidad con las disposiciones del Código de Minería, que será percibido por la comision ántes citada i administrado con arreglo a la lei número 1,708, de 1.º de noviembre de 1904, i al decreto indicado anteriormente.

Se autoriza igualmente, dentro de este Territorio, el cobro de las contribuciones espresadas en los números 1, 2, 3, 4, 6, 8 i 9 del párrafo 4.º del artículo 1.º, las que serán percibidas por quienes corresponda.

El señor FERNANDEZ CONCHA.

—El párrafo segundo de este artículo dice que la cuota del impuesto sobre haberes será de tres por mil. Pediria que se agregara la frase «en el Territorio de Magallanes», a fin de evitar que pudiera interpretarse que esto es aplicable a las demas provincias.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Si no hai observacion, se dará por aprobado el artículo con la agregacion propuesta por el señor Fernández Concha.

Queda aprobado en esa forma.

El señor PRO SECRETARIO.—Artículo 3.º Esta lei rejirá desde su promulgacion en el *Diario Oficial*.

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda).—Mejor seria decir «publicacion» en vez de «promulgacion».

El señor SANFUENTES (Presidente).—Si no se hace observacion, daré por aprobado el artículo con la modificacion que indica el señor Ministro.

Aprobado.

Se suspende la sesion.

*Se suspendió la sesion.*

## SEGUNDA HORA

### Ferrocarril longitudinal

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

Algunos señores Senadores desean que se trate de preferencia el proyecto relativo al ferrocarril longitudinal; si no hai inconveniente, se modificará la tabla en esta forma.

Acordado.

*El señor pro-Secretario da lectura al mensaje del Ejecutivo en que inicia un proyecto de lei que lo autoriza para construir el ferrocarril de Ligua a Arica, i el informe de la Comision de Obras Públicas del Senado, documentos ya publicados en este Boletín*

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

El señor SANJUAN MASSELLI.—No he alcanzado a leer todo el proyec-

to que se ha puesto en discusion; pero entiendo que el objetivo que en él se propone el Gobierno es llevar el ferrocarril lonjitudinal hasta Copiapó en el término de cinco años.

Por palabras que he oido al señor Ministro en otras ocasiones, he entendido que el Gobierno tiene la idea de que este ferrocarril debe hacerse en mas o ménos tiempo hasta Arica; desearia saber con exactitud lo que piensa el Gobierno al respecto para hacer algunas observaciones.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Como habrá comprendido el honorable Senador, mi deseo, mi ánimo personal, sin comprometer la palabra del Gobierno, es que en el menor tiempo posible se llegue con el ferrocarril hasta Arica; pero por el momento, armonizando las opiniones, lo que propone el Gobierno es la construccion del ferrocarril lonjitudinal hasta Copiapó, en el término de cinco años.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—Bien, señor Ministro; eso es lo que yo habia entendido.

Me parece que circunscribirse a llevar el ferrocarril lonjitudinal en cinco años hasta Copiapó solamente, es quedarse muy corto en los deseos i aspiraciones nacionales.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Permítame Su Señoría una interrupcion.

Lo único sobre lo cual hasta ahora hai acuerdo i sobre lo cual se han hecho proposiciones con carácter de seriedad, es la seccion hasta Copiapó. Pero esto no quiere decir que se detenga ahí la autorizacion que solicita el Gobierno. Se dice hasta Copiapó como para expresar el mínimo de un deseo jeneral; es ese un modo de decir, es una frase sustantiva que corresponde a un anhelo comun de que en cinco años esté la obra hecha. Pero esto no significa que el Gobierno no pueda ir mas adelante i avanzar los trabajos mas al norte, si se presentan circunstancias favorables, que por el momento no existen.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—Despues de la esplicacion que hemos oido al señor Ministro, veo que el Gobierno limita su deseo de llevar a cabo esta obra, que será una gloria de esta administracion, a la seccion que se estiende hasta Copiapó. El Gobierno aspira, pues, a una gloria restringida, porque si es verdad que su propósito sea llegar hasta Arica, en el hecho restringe ese deseo i lo limita hasta Copiapó. Por esto deseaba decir unas pocas palabras sobre el particular.

Debo reconocer que en todo caso es ya una gloria para la actual administracion el haber iniciado este ferrocarril; i esto probará que cuando se quieren hacer las cosas basta dar el primer paso i que los hombres se dediquen a ellas para que puedan realizarse. I es en realidad motivo de un justo reproche para todas las administraciones anteriores, el no haber dedicado jamas un momento de empeño i resolucion a realizar una obra no solo tan necesaria para la seguridad nacional, sino tambien llamada a ponernos en contacto con otras naciones de la América del Sur, i cuya importancia ha sido reconocida en el último Congreso Panamericano.

Yo me hago un deber en formular este reproche, porque es necesario convencerse de que la falta de iniciativa i de accion de nuestros Gobiernos, nos tiene en un estado de verdadera decadencia. Este pais ha podido encontrarse en mejores condiciones que las que hoy tiene. Yo deseo dejar establecido que la culpa de nuestra mala situacion no recae sobre el Congreso, sino sobre el Gobierno, sobre los hombres que, llegados a las alturas del poder, no hacen lo que es necesario, no hacen ningun esfuerzo para alcanzar el engrandecimiento nacional. Digo esto i lo acentúo para que nos convenzamos de nuestra desidia i de que es necesario hacer siempre algo, estar siempre en accion, i no dejar pasar el tiempo esperando que los acontecimientos nos sorprendan desprevenidos.

Por esto tributo mis aplausos calurosos al Gobierno actual que inicia esta

obra, que ha debido iniciarse muchos años ántes.

Pero ¿por qué limita a un término reducido el total de las aspiraciones nacionales? ¿Qué dificultades tan extraordinarias nos detienen en Copiapó, para dejar a otras jeneraciones la gloria de realizar el ferrocarril longitudinal en su totalidad? Yo creo que es tan fácil hacer una parte como hacerlo todo. Creo que si el Gobierno pensara en construir otra seccion de Antofagasta al sur, seria muy fácil realizarla por medio de contrato, presentando con ese objeto al Congreso el respectivo proyecto de lei. ¿Habria escasez de trabajadores? Yo creo que no la habria, porque se podrian traer de otras naciones; así, podrian traerse tres o cuatro mil japoneses con el objeto de emprender los trabajos de Antofagasta al sur.

De manera que la gloria del Gobierno actual, si se penetra de las facilidades de realizar esta obra, puesto que en esta materia basta querer para hacer, no quedará limitada a la seccion que llega solo a Copiapó, sino que podrá estenderse hasta Antofagasta. Antofagasta es la provincia mas rica de nuestro pais, i debemos cuidarla como a la niña de nuestros ojos; sus riquezas equivalen a las riquezas de la República entera. Por eso debemos asegurarla cuanto ántes a fin de que por ninguna circunstancia desgraciada se escape de nuestras manos.

Al hacer estas observaciones, tengo en mira las contingencias del porvenir i creo que cualquier esfuerzo que se haga en el sentido de asegurar el territorio nacional, estará bien compensado con la garantía de que siempre podremos defenderlo. En cambio, si no hacemos esta obra, siempre tendremos sobre nosotros la amenaza de un peligro que el día ménos pensado puede surgir, i quien sabe si tendríamos que perder aun la provincia de Tarapacá.

En este sentido llamo la atencion del señor Ministro de Obras Públicas, para que se penetre de esta manera de pensar, que representa un deseo nacional. De esta manera coadyuvo tambien por mi

parte a esta obra que ha de ser honra i gloria para la administracion actual.

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda).—Las observaciones que ha hecho el señor Senador por Valdivia parecen nacidas de un error. Talvez Su Señoría no ha alcanzado a leer todo el proyecto. De la última parte del artículo 1.º, donde se dice que la locomotora deberá llegar a Copiapó ántes de cinco años, deduce el señor Senador que la intencion del Gobierno se limita a construir la línea solo hasta esa ciudad.

Mientras tanto, el mismo artículo establece que la autorizacion se estiende a construir los ferrocarriles necesarios para unir la ciudad de Ligua con el puerto de Arica. Esta es, no solo la mente del artículo, sino su letra misma, pues se dice testualmente:

«Se autoriza al Presidente de la República, por el término de tres años, para contratar a precio alzado en conjunto o por secciones, el estudio, la construccion i el equipo de los ferrocarriles necesarios para unir la ciudad de Ligua con el puerto de Papudo i el de Arica.»

El propósito del Gobierno es hacer lo posible por llegar a Arica; pero hasta ahora no ha tenido insinuaciones serias sino sobre las secciones del sur hasta Copiapó, respecto de las cuales hai un sindicato interesado que ofrece garantías de seriedad i responsabilidad. Hai otro sindicato, alemán, que manifiesta interes i hace estudios respecto de la seccion comprendida entre Copiapó i Arica. De manera que el señor Senador ha estado discurrendo sobre una base errada. La idea del Gobierno es que se haga el ferrocarril hasta Arica, como el proyecto lo espresa; pero solo se ha podido indicar por ahora el plazo en que podrá llegar a Copiapó, porque solo hasta ahí hai una propuesta formulada, mediante estudios previos que permiten establecer ese dato, como lo ha dicho mi honorable colega el señor Ministro de Obras Públicas. El sindicato que se propone presentar propuestas para la continuacion hasta Arica, no ha hecho todavía los estudios que le

permitan señalar el tiempo que necesitaria.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—¿I por qué no se haria por administracion la línea de Copiapó al norte?

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda).—¡Por administracion! ¡No sabe el señor Senador, seguramente, el tiempo que se emplea i lo que cuesta cada kilómetro, no digo de construcción, sino de simple estudio!

El señor SANCHEZ MASENLLI.—Siento mucho tener que insistir en mis observaciones.

Yo veo que el propósito del Gobierno no va mas allá que hacer la línea hasta Copiapó. Me parece que no he incurrido en ningun error, i que esa es la verdadera mente del Gobierno. Se nos podrá decir que el propósito del Gobierno es el que espresa el artículo; pero no es ménos cierto que esa idea no se traduce en hechos reales i positivos.

Se dice que se van a hacer estudios; pero yo temo que suceda con éste lo mismo que con la mayor parte de los ferrocarriles, que consumen años i mas años en estudios que no acaban nunca, de donde proviene que la construcción, a pesar de los fondos que se votan por el Congreso, marcha de la manera mas lenta. De modo que siento mucho que los señores Ministros no estén animados de este espíritu que me anima a mí i que me induce a espresarme en la forma que lo hago. Siento infinito que Sus Señorías encuentren tantas dificultades para hacernos esperar que el ferrocarril en cinco años pueda ser un hecho si quiera hasta Antofagasta, que seria el ideal que yo perseguiria.

Pero, de todos modos, me limito a hacer mis observaciones sobre el particular. La responsabilidad de estos actos administrativos pesa toda sobre el Gobierno, a quien tambien corresponde la gloria de estas obras de progreso nacional. Los que nos se itan en estos bancos no podemos ir mas allá de insinuaciones, de esponer nuestras ideas i manifestar nuestros anhelos. Creo que en esta ocasion no se hará cargo ninguno al Senador que ha-

bla por estas instancias para procurar que el Gobierno se interese i acoja en términos eficaces, la idea de hacer llegar la locomotora a Antofagasta en el plazo de cinco años.

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda).—No seria materialmente posible hacer eso en un plazo tan corto como el que indica el señor Senador.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Es evidente que el propósito fundamental que ha dominado en la ejecución de este ferrocarril, cual es el de atender a la seguridad nacional, no se consultaria si las obras debieran detenerse en Copiapó. Pero se ha preferido empezar por esa seccion, porque ha parecido lo mas natural, así como es lo mas factible. Hai construidos i en explotación por el Gobierno cerca de cuatrocientos kilómetros de esa línea; hai en construcción, por tres contratos distintos, ciento cuarenta i nueve kilómetros, i hai estudios sobre otras partes del trayecto. Lo natural es terminar lo que está empezado, i aprovechar los estudios ya practicados, que habilitan para establecer con alguna precisión en cinco años el tiempo que tomaria esa terminación, procediendo con toda actividad.

En la otra seccion, de mas de mil trescientos kilómetros, comprendida entre Copiapó i Arica, mal podríamos fijar desde luego término alguno, i mucho ménos un término tan estrecho como el que desearia el señor Senador por Valdivia. Esto que digo no importa que el Gobierno deje de mano la prosecución de una obra que significa una aspiración nacional; es simplemente la esposición de los hechos.

El señor Senador dice que las palabras del Gobierno, espresadas en el mensaje i en el proyecto que se discute, pueden quedar reducidas al papel, i no llegar a traducirse en hechos. Sobre este particular, espero que el señor Senador, que me ha oculto lo su aplauso al Gobierno por iniciar la obra, habrá de dispensarnos tambien un poco de confianza, i de convenirnos de que no hemos querido traer esas palabras a la consideración

del Congreso i a las expectativas del país, testigo de nuestras palabras i de nuestros actos.

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

Cerrado el debate.

En votacion.

Si no se exige votacion, se dará por aprobado el proyecto en jeneral.

Aprobado.

Si no hai inconveniente, se procederá en el acto a la discusion particular.

En discusion el artículo 1.º

El señor PRO-SECRETARIO.—Dice así:

«Artículo 1.º Se autoriza al Presidente de la República, por el término de tres años, para contratar a precio alzado en conjunto o por secciones, el estudio, la construccion i el equipo de los ferrocarriles necesarios para unir la ciudad de Ligua con el puerto de Papudo i el de Arica. La locomotora deberá llegar a Copiapó ántes de cinco años.

La Comision propone reemplazar la frase que dice: «La locomotora deberá llegar a Copiapó ántes de cinco años», por ésta: «La línea entre Ligua i Copiapó deberá estar terminada i entregada al tráfico público ántes de cinco años».

El señor SUBERCASEAUX.—Como puede verlo fácilmente el Senado, la mente de la Comision ha sido proponer un cambio mas bien literario que de fondo. Nos pareció que la forma tan imperativa usada en el proyecto no correspondia bien a la intencion que se tenia.

La modificacion no reviste mayor importancia, isin duda el Senado la aprobará sin dificultad.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Acaso la idea propuesta por la Comision puede encerrar algo mas que una modificacion de pura forma. La enrielladura puede quedar terminada i correr una máquina, sin que la vía pueda entregarse al tráfico público. Puede pasar bastante tiempo entre una i otra cosa. Por eso rogaria al Senado que no aceptase la modifica-

cion. He conversado con el señor Cousin i le manifestaba que consideraba atrevida la idea de consignar el plazo de cinco años para llegar a Copiapó. Me contestó que él estimaba que en ese plazo podria llegarse hasta Copiapó aunque fuese con obras provisionales, si bien la entrega definitiva al público tardaria un poco mas, talvez.

El señor SUBERCASEAUX.—Siendo así, no insisto en la modificacion.

El señor WALKER MARTINEZ.—Yo creo que debe insistirse en modificar esa frase de alguna manera. O es un trozo literario que significa, descartando la figura, que debe llegar la línea, el tren, mejor dicho, en cinco años a Copiapó, lo que parece no podrá realizarse, i que por tanto no responde a la verdad de las cosas; o bien, no es una figura literaria i debe tomarse al pié de la letra, i en tal caso bastaria para cumplir la lei que se empujara una locomotora hasta ese punto, sobre rieles tendidos de cualquier modo.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Cuando se dice que la locomotora debe recorrer la línea dentro de cinco años, se da a entender que la línea estará construida en ese tiempo; pero no puede obligarse al contratista a entregar el ferrocarril al tráfico en plazo tan estrecho, pues esto supone la conclusion definitiva de todas las obras de arte, viaductos, equipo, etc. Si se establece esa exigencia, convendria ampliar el plazo a seis años.

El señor WALKER MARTINEZ.—Podria dejarse el plazo de cinco años i quitar la frase que dice que debe entregarse al tráfico.

En esa forma me parece que quedaria bien la disposicion

Suplico al señor Secretario que lea el artículo haciendo la supresion que he indicado.

El señor SECRETARIO.—Diria así:

«Artículo 1.º Se autoriza al Presidente de la República, por el término de tres años, para contratar a precio alzado en conjunto o por secciones, el estudio, la construccion i el equipo de los ferrocarriles».

les necesarios para unir la ciudad de Ligua con el puerto de Papudo i el de Arica. La línea entre Ligua i Copiapó deberá estar terminada antes de cinco años.»

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Acepto el artículo en esa forma.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Si no hai inconveniente, quedará aprobado el artículo en la forma propuesta por el honorable señor Walker Martínez.

Aprobado.

El señor PRO SECRETARIO.—Artículo 2.º El precio total de las obras no excederá de siete millones quinientas millibras esterlinas i se pagará con una amortizacion acumulativa que no baje de un medio por ciento anual. Mientras no se cancele dicho precio, los contratistas explotarán de su cuenta las líneas férreas con tarifas aprobadas por el Gobierno i el Estado les garantiza un interes de cinco por ciento al año.

El señor WALKER MARTINEZ.—Voi a proponer la agregacion de un inciso a este artículo.

Como se trata de preparar la base de un contrato con una compañía extranjera, contrato que probablemente será exhibido fuera de Chile, conviene hacer una agregacion que resguarde los derechos del pais en caso de guerra extranjera o de conmocion interior.

La lei jeneral de ferrocarriles ha previsto ese caso, i dice en su artículo 62:

«En caso de conmocion interior o de invasion extranjera, el Gobierno podrá tomar de su cuenta el uso de los ferrocarriles, abonando a la empresa la cantidad que correspondiere, tomando por base para el avalúo el término medio de lo que hubiere producido el camino, durante los últimos seis meses».

Aquí se trata de un ferrocarril del Estado que vamos a entregar a la explotacion de particulares mientras se paga el valor de su construccion.

¿No podrán ocurrir cuestiones con los contratistas en los casos de conmocion interior o guerra extranjera, sobre si el

Estado tiene o nó derecho para tomar a su cargo el ferrocarril?

Para prevenir esas cuestiones, me parece que debe intercalarse una disposicion como la que he citado. Así resguardaremos nuestros derechos i evitaremos conflictos posibles.

Someto esta idea al señor Ministro; pero si no la cree conveniente, no insistiré en ella.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Estoi de acuerdo con Su Señoría i acepto la idea que propone.

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda).—Podria decirse:

«En caso de explotacion de la línea por los contratistas, quedarán sujetos a la lei de policía de los ferrocarriles».

El señor WALKER MARTINEZ.—Está bien; es la misma idea.

El señor URREJOLA.—Yo encuentro un inconveniente en esa redaccion. Se dice: «en caso de explotacion por los contratistas», cuando es sabido que ellos explotarán necesariamente la línea.

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda).—Los contratistas explotarán la línea solo en el caso que el Gobierno no la pague.

El señor URREJOLA.—Entonces, i como esto es lo que ha de suceder, convendria decir: «durante la explotacion por los contratistas, etc.»

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda).—Acepto esa forma.

El señor WALKER MARTINEZ.—Se ha olvidado un punto capital. Establece la lei de policía de ferrocarriles cierta tuicion del Estado sobre los ferrocarriles particulares, pero aquí no se trata propiamente de un ferrocarril particular, sino de una empresa del Estado, construida con dinero de particulares. El caso no está previsto por la lei de ferrocarriles.

Siendo así, algunos abogados demasiado listos podrian formar cuestion sobre este punto, i eludir las disposiciones de la lei jeneral de ferrocarriles, alegando que esas disposiciones no rijen con este ferrocarril, o mejor dicho, que la lei no

contiene disposicion alguna aplicable a un ferrocarril de esta especie.

Por eso creo que mi primera indicacion es la mas conveniente; en vez de hacer una alusion jeneral a la lei de ferrocarriles, que podria ser burlada, conviene mas agregar esplicitamente la disposicion de que el Estado se reserva el derecho de tomar la administracion de ese ferrocarril en caso de conmocion interior o guerra extranjera.

El señor CIFUENTES.—A mí me parece que toda duda se disiparia incluyendo el artículo 62 de la lei de policía de ferrocarriles, como inciso 2.º del artículo que discutimos. Propongo esto porque responde, a mi juicio, a la idea espresada por el señor Senador de Santiago.

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda).—Pero, diciéndose que los contratistas de este ferrocarril están sujetos a la lei de policía de ferrocarriles, se entiende claramente que están sujetos tambien a la disposicion del artículo a que se ha referido el honorable Senador por Santiago, señor Cifuentes.

En cambio, si se dijera que quedaban sujetos a ese solo artículo, podria entenderse que no quedaban sujetos a todos los demas de la lei.

El señor FIGUEROA.—Me parece que es mas conveniente aprobar la indicacion del señor Ministro de Hacienda que la formulada por el honorable Senador por Santiago, señor Walker Martínez. No creo prudente que en la lei se tomen en cuenta los casos de conmocion interior i de guerra exterior. La indicacion del señor Walker Martínez tiene el defecto de provocar alarmas o una mala impresion en los paises extranjeros; el hecho de que el lejislador se ponga en el caso tan extraordinario i alarmante como el de conmocion interior o guerra exterior, puede ser interpretado en el extranjero como que esos casos son frecuentes en nuestro pais.

Esto, como digo, haria mal efecto, i, por mi parte, creo que no habria dificultad alguna para decir lisa i llanamente que mientras se hace la explotacion por

contratistas, el ferrocarril quedará sometido a la lei de policía de los ferrocarriles en la parte que reglamenta la explotacion i el servicio de los ferrocarriles particulares, ya que tampoco sería posible consultar solo el caso propuesto por el señor Senador por Santiago, sino tambien el de las tarifas, itinerarios, responsabilidad de los empleados, etc.

En consecuencia, me parece preferible la indicacion hecha por el señor Ministro de Hacienda, en la forma en que Su Señoría acaba de espresar.

El señor WALKER MARTINEZ.—Habia encontrado razon al señor Ministro en la necesidad de dar mayor amplitud a la disposicion, para que se tomaran en cuenta otros casos que pueden ocurrir, i por eso iba a proponer que se postergase este asunto para tener tiempo de formular una redaccion que espresase mejor esa idea.

Pero la razon de que puede producir mal efecto el hablar de conmocion interior o de guerra exterior, no me parece que debe tomarse en cuenta. Las Constituciones de todos los paises del mundo hablan de conmocion interior i de guerra exterior; todos los Congresos del mundo consignan en sus leyes disposiciones tendentes a mantener el órden público i la integridad del territorio.

Así es que no debemos asustarnos porque se ponga la misma idea en esta lei. El consignarla aquí nos evitaria en cambio muchas dificultades en lo futuro.

Sin embargo, retiro mi indicacion i me reservo para proponer oportunamente un artículo final, que salve el inconveniente que todos deseamos precaver, i que llene el objeto que todos perseguimos.

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda).—¿Habria inconveniente para prolongar la sesion hasta que termine la discusion de esta lei?

El señor SANFUENTES (Presidente).—Si al Senado le parece, quedará así acordado.

Acordado.

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

En votacion el artículo,

Si no se exige votacion, se dará por aprobado, i se tendrá por retirada la indicacion del honorable señor Walker Martínez.

Queda aprobado el artículo.

En discusion el artículo 3.º

El señor PRO-SECRETARIO. — «Artículo 3.º Se autoriza el arrendamiento de las líneas férreas fiscales intermedias entre Ligua i Chañaral durante la construccion de los ferrocarriles a que se refirió el artículo 1.º, i durante su explotacion por los contratistas. Las tarifas se fijarán con aprobacion del Gobierno».

El señor BALMACEDA. — Yo habria deseado hacer varias observaciones sobre este proyecto pero no quiero embarazar de ninguna manera su pronto despacho, porque es un proyecto que aplaudo de todas veras, así es que dejaré muchas de las observaciones que podria hacer para otra ocasion, en que tengan tambien cabida.

En cuanto al artículo en discusion debo sí decir que él da una facultad mui absoluta al Presidente de la República, porque lo autoriza para dar en arrendamiento una línea férrea sin indicar en la autorizacion el cánón del arriendo. Quizas habria sido conveniente fijar siquiera el minimum de ese cánón, en un tanto por ciento del costo de la línea. Desearia oír al respecto la opinion del señor Ministro.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas). — La necesidad de introducir esta disposicion en la lei proviene de las facilidades que es menester dar a los contratistas para activar la construccion de la línea en proyecto. Si no se les entregan por arrendamiento los ferrocarriles a que se refiere el artículo en debate, se verán embarazados para el acarreo de materiales para la línea que van a construir.

En cuanto a fijar en la lei el cánón de arriendo, no me parece posible o conveniente. Como se sabe, todos los ferrocarriles del norte producen pérdida, ninguno costea siquiera sus gastos. El ferrocarril de Coquimbo, por los aluviones, ha dejado hasta trecientos mil pesos de

pérdida; del de Chañaral puede decirse lo mismo; i el de los Vilos a Illapel no costea tampoco sus gastos.

De modo que el Estado, al entregar estos ferrocarriles, se libra de pérdidas, del trabajo de administrarlos, i en el presente caso, dan facilidades que son indispensables para la construccion del ferrocarril longitudinal.

El señor BALMACEDA. — Es verdad que no es posible fijar en la lei un mínimo para el arriendo; esto podria dificultar la construccion del ferrocarril longitudinal, como lo observa el honorable Ministro de Obras Públicas; pero parece que seria natural establecer por lo ménos que el contrato de arrendamiento debe someterse a la aprobacion del Congreso. De otro modo seria demasiado amplia la autorizacion dada al Presidente de la República.

El señor SANFUENTES (Presidente). — ¿Hace alguna indicacion el señor Senador en ese sentido?

El señor BALMACEDA. — Espreso una idea simplemente; no hago ninguna indicacion.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas). — Si hubiera de aceptarse la idea del señor Senador, se dificultaria la construccion del ferrocarril longitudinal, porque como probablemente terminen luego las sesiones del Congreso, para someter a su consideracion el arriendo de que tratamos habria que esperar hasta junio o julio.

Por lo demas, espero que el señor Senador tendrá confianza en que el Gobierno procurará hacer el arriendo en las mejores condiciones posibles.

El señor BALMACEDA. — Por las mismas declaraciones del señor Ministro, de que estos ferrocarriles dejan pérdida, lo mas probable es que los contratistas de la línea longitudinal no querrán tomar esas líneas sino de balde, sin pagar nada.

El señor SANFUENTES (Presidente). — Si no hai inconveniente, daré por aprobado el artículo.

Aprobado.

El señor PRO-SECRETARIO. — «Artículo 4.º Se autoriza al Presidente



de la República, por el término de un año, para contratar a precio alzado la construcción de los ferrocarriles de Curicó a Llico del Arbol a Pichilemu, por sumas que no excedan de siete millones quinientos mil pesos oro de dieciocho peniques el primero i de dos millones quinientos mil pesos de la misma moneda el segundo».

La Comisión propone sustituir la frase que dice: «de Curicó a Llico», por la siguiente: «de la línea central a Llico».

El señor LAZCANO.—Yo ruego a la Cámara que mantenga la redacción del proyecto del Gobierno, porque a mi juicio la modificación introducida por la Comisión no se justifica.

Todas las leyes que se han dictado para construir el ferrocarril de Curicó a la costa tienen por base que la línea debe arrancar desde la ciudad de Curicó i no de otro punto de la línea central. Curicó, por su antigüedad i por su importancia, tiene razón para esperar que el arranque de esta línea estará ahí.

Se ha discutido el trazado de esta línea, pero siempre en el concepto de que el punto de partida será Curicó. Ha habido el propósito de llevar el trazado un poco al sur, atravesando los campos de Lontué i el Mataquito, pero siendo siempre Curicó el punto de partida.

Ha habido también el proyecto de arrancar la línea de Curicó, traerla al norte aprovechando el puente actual sobre el Teno, atravesar los ricos i valiosos campos que se extienden al norte de este río i llegar con la línea a Llico.

Hai todavía un tercer trazado, que es la línea recta de Curicó a la costa.

Pero todos estos proyectos consultan la idea de partir con el ferrocarril desde Curicó. ¿Por qué entonces habríamos de modificar ahora esta situación? A mi juicio, no hai razón ninguna para ello.

Estableciendo, como establece el proyecto, que el Presidente de la República quedará autorizado para contratar por precio alzado el ferrocarril de Curicó a la costa, queda habilitado el Gobierno para hacer los estudios correspondientes a dar a la línea dentro de estos tres tra-

zados, el que mas convenga al propósito de economía i al servicio de los intereses jenerales del país. Cualquiera de ellos que se adopte, siempre la línea partirá de Curicó.

Siendo esto así, puesto que nadie pretende hacer una cosa diversa, ¿por qué entonces modificar la redacción del proyecto del Gobierno? ¿Por qué no mantenerla? No hai para qué ponerse en el caso de que la línea no partiera de Curicó; esto no seria posible. Entonces ¿para qué producir alarma en el pueblo de Curicó, haciéndole ver que queda suspendida sobre él esta espada de Damócles, de que hai el riesgo de que el ferrocarril no parta de esa ciudad?

Por estas consideraciones, pido al Senado que mantenga la redacción del proyecto del Gobierno.

El señor VIAL.—Estoi de acuerdo con el honorable Senador por Curicó en que el ferrocarril debe partir de Curicó; nadie se opone a ello. La única cuestión que ha habido es si debe atravesar el valle del Lontué o si es preferible otro trazado. La Comisión no ha querido resolver el punto, sino dejar al Gobierno en libertad de elegir el trazado que resulte mas barato i conveniente al interes jeneral.

El señor SUBERCASEAUX.—Por mi parte, iba a decir lo mismo que ha espuesto el honorable Senador por Talca.

La Comisión no ha pretendido sustraer de Curicó el arranque del ferrocarril. Pero ha querido que el Gobierno, al llevar a cabo la union de la línea central con el puerto de Llico, lleve el ferrocarril por donde mas convenga a los intereses jenerales.

Creo que si los vecinos de Curicó se sienten alarmados porque el ferrocarril pudiera no partir de ese punto, están en un error; puesto que, si no partiera de la ciudad misma, necesariamente partiria de un punto tan cercano, que llevaria allí todo el tráfico. Esto es tanto mas necesario cuanto que se ha previsto el caso de que ese mismo punto va a ser el arranque de un ferrocarril trasandino, que ha

brá de construirse por el cajón del Teno, que está frente a Curicó. De suerte que no deben encontrarse alarmados por esta causa los vecinos de Curicó.

Tales han sido las consideraciones que ha tenido en vista la Comisión para hacer esta lijera modificación que, en el fondo, no significa sino dejar en libertad al Gobierno para que estudie la cuestión i adopte el trazado que mas convenga a los intereses jenerales.

El señor LAZCANO.—El honorable Senador por Arauco que deja la palabra, ha dado una razón mas, que a mí se me habia escapado, i quiero tomar nota de ella, para justificar el arranque de este ferrocarril desde Curicó cosa que, vuelvo a repetirlo por tercera o cuarta vez, no se ha discutido jamas. Todos los estudios que se han hecho i las leyes que se han dictado consultan el arranque desde Curicó. Es cierto que algunos intereses lo hacen ir hácia Lontué; otros hácia los campos del Teno, i los demas prefieren la línea recta de Curicó a la costa. Pero todas las leyes dictadas i las solicitudes remitidas al Gobierno por los propietarios de aquella zona dan el arranque del ferrocarril desde Curicó. ¿Por qué entonces, introducir ahora una novedad que nada justifica?

Por el contrario, la razón señalada por el honorable Senador por Arauco i que yo habia olvidado, viene a confirmar mas la conveniencia de mantener la redacción del proyecto del Gobierno.

El honorable Senador de Arauco habla de esto con conocimiento propio, puesto que ha recorrido aquella zona i ha atravesado la cordillera en aquella parte. Pues bien, los estudios de distinguidos ingenieros i las observaciones de hombres prácticos, han dejado establecido que en la zona central de Chile no existe un punto mas fácil para la construcción de un ferrocarril trasandino que el cajón del Teno. Así lo dejaron establecido los señores Santa María, Huet i Mujica, ingenieros encargados por el Gobierno de estudiar este punto. Las conclusiones a que arribaron estos distinguidos ingenieros estaban de

acuerdo con los estudios que la casa Baring Brothers habia hecho anteriormente.

De manera que, si andando el tiempo, tiene que realizarse ese ferrocarril, es de Curicó de donde debe partir, lo que es una razón mas para que el ferrocarril a la costa salga tambien de Curicó, si es que alguien pretendiera lo contrario, pues hasta ahora, vuelvo a decirlo, nadie lo ha pretendido.

Insisto, por consiguiente, en pedir que se apruebe la redacción del proyecto del Gobierno.

El señor VALDES VALDES.—Creo que sería fácil poner de acuerdo las dos opiniones que distan mui poco entre sí.

Si se optara por la forma empleada en el proyecto del Ejecutivo, bastaría agregar una frase para que la salida de Curicó sea por la vía actual, duplicándola, lo que no importaría mas que adelantar la realización de una idea que se tiene en proyecto.

Si se prefiriera la redacción aconsejada por la Comisión, se podría agregar: «pudiéndose en este caso duplicar la vía central».

Se podría dar esta autorización sin modificar el costo.

Así me parece que se podrían conciliar las opiniones. No hago indicación, sino que me limito a insinuar una solución que me parece salvaría las dificultades.

El señor SUBERCASEAUX.—Creo que la solución que propone el señor Senador por Colchagua es conveniente, pero estimo que sería superfluo hacer las agregaciones que indica Su Señoría, ya que en todo caso el Gobierno podría acordar la doble línea.

El señor VALDES VALDES.—¿I con qué fondos se haría la doble vía?

El señor SUBERCASEAUX.—Se está haciendo ahora con fondos propios de la empresa.

El señor VALDES VALDES.—Pero figurando la partida respectiva en los presupuestos.

El señor SUBERCASEAUX.—Entiendo que nó, señor Senador, i que esos gastos se hacen dentro de los presupuestos propios de la empresa, esto es, sin

que haya partida especial en el presupuesto jeneral de la nacion.

De suerte que creo que la situacion no cambiaria mucho con la insinuacion del señor Senador por Colchagua.

Aceptándose la forma amplia i libre que propone la Comision, quedarian satisfechos los deseos del señor Senador por Curicó, i al mismo tiempo se dejaria la puerta abierta a las jestioniones de los agricultores de Lontué, reservando a la justicia del Gobierno dar la solucion que encuentre mas conveniente a este problema.

I parece lo mas natural dejar la solucion al Gobierno, desde que puede tambien influir otro factor, cual es la probabilidad de que Curicó sea la cabeza de una línea trasandina. La línea central no pasa de Curicó directamente al sur, sino que hace una marcada inclinacion al poniente, de manera que viniendo el trasandino en direccion recta del oriente al poniente, podria empalmar mui bien utilizándose una parte de la via actual; pero, de todos modos, el Gobierno deberia ver que el trazado a la costa se llevase por la parte donde mas beneficio reportase a los intereses jenerales de la agricultura. Todo esto es un poco complejo, como se ve, i mejor seria deferir la solucion al Gobierno, dejándolo resolver con plena libertad.

El señor BALMACEDA.—Sin conocer mucho aquellas rejiones, yo optaré por el proyecto del Gobierno.

La mayor dificultad para la aprobacion i construccion de líneas férreas en el pais, consiste en estos intereses encontrados: quiénes quieren el ferrocarril en el norte, quiénes en el sur, quiénes en otra parte que mas acomoda a sus intereses. No resolviendo nada la lei, se encontraria despues el Gobierno con las mayores dificultades, puesto que dejaríamos la puerta abierta a una lucha de preferencia entre toda suerte de intereses. Toda la demora de los ferrocarriles, con verdad, puede decirse, se debe a esa pecha de los intereses particulares.

De manera que creo que haremos obra útil i patriótica resolviendo en este proyecto lo que la opinion pública tiene

resuelto de muchos años atras, o sea, la construccion del ferrocarril de Curicó a Llico. Si la importancia de los valles que quedan a alguna distancia es tan considerable que exija su union con la línea a Llico, en hora buena, mas tarde se podrian hacer los ramales necesarios.

Me parece necesario pronunciarnos de una manera decidida, que aleje los temores de ulteriores dilaciones, i que aprovechemos esta corriente propicia a las obras ferrocarrileras, que cuando ménos evita continuar en el derroche vanal de los dineros públicos.

Por lo dicho, daré mi voto al proyecto orijinal del Gobierno, i no a la forma propuesta por la Comision.

El señor VIAL.—Hai por ahora dos proyectos que se hallan en estudio. El primero es para llevar la línea por Lontué, i el otro por Curicó, que segun el señor Senador por aquella provincia, seria la direccion mas recta.

Sobre esto debo hacer notar que todas las personas conocedoras de aquellos lugares dicen que el trazado por Lontué es mucho mas corto, i que saliendo de Curicó el costo seria mayor.

La Comision no exige un pronunciamiento inmediato sobre cual de las dos ideas ha de prevalecer. La solucion queda confiada al Gobierno, quien la daria despues de tener en su poder los estudios que al presente practica una comision de ingenieros.

La Comision solo pide que se haga lo que sea mas económico i mas conveniente para el Estado; i en este concepto se inspira la redaccion que ha dado al artículo.

El señor LAZCANO.—He pedido la palabra para rectificar una afirmacion que acaba de hacer el señor Senador por Talca.

Ha dicho Su Señoría que la línea por Lontué es mas corta, i esto no es exacto, pues en realidad es casi el doble mas larga que por Curicó.

La comprobacion de lo que digo, i sin necesidad de demostraciones técnicas, es evidente, teniendo solamente en vista el

principio jeométrico de que la línea recta entre dos puntos es mas corta que la angulosa: el trayecto de Curicó a Llico es recto, miéntras que llevar la línea por Lontué importa hacer una curva enorme.

El señor VIAL.—Eso lo dirán los ingenieros que están haciendo los estudios sobre el terreno.

El señor LAZCANO.—Eso lo tenemos sabido todos lo que conocemos aquellas rejiones.

Creo que el Gobierno quedará en todo caso habilitado para hacer lo que mejor le parezca, porque no se le fija un trazado obligatorio. Solo se le dice que la línea ha de arrancar de Curicó; respetando este punto de partida, queda en libertad para consultar los intereses del pais segun el concepto que de ellos se forme, pudiendo llevar la línea directamente al poniente, o bien desviarla hácia al sur para atrevesar por los campos de Lontué. Tambien podria el Presidente de la República, si lo cree mas justo i conveniente, llevar la línea por el norte, por Teno, que es la tercera idea que se ha propuesto, i cuenta con buen número de adherentes. Nosotros no vamos a imponer un trazado al Gobierno.

Como he recordado hace tiempo, la solicitud de los propietarios de Lontué no es nueva. Hace cinco años que se discutió latamente la cuestion de si el trazado que ellos indican es el mas conveniente. Fué al dictarse la lei de 16 de setiembre de 1901 cuando los propietarios de Lontué formularon esta misma solicitud; examinada entónces esta idea se rechazó, porque el mayor costo de su ejecucion i otros inconvenientes la hacian irrealizable, a juicio del Gobierno.

Como lo ha dicho el honorable Senador de Tarapacá, construida la línea de Curicó a Llico, todos los campos de los alrededores tendrán líneas secundarias que les permitan sacar sus productos.

El señor VIAL.—Creo que no vale la pena de insistir mas en la idea de la comision. El punto está ya bien esclarecido.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Se pondrá en votacion la indicacion

de la comision, dándose lo restante del artículo por aprobado.

El señor LAZCANO.—Lomejor seria votar el artículo del proyecto del Gobierno; si fuese rechazado, se votaria la indicacion de la Comision.

El señor WALKER MARTINEZ.—Lo lójico es votar la indicacion de la Comision.

El señor VALDES VALDES.—Reglamentariamente, debe votarse en la forma que propuso primero el señor Presidente.

El señor SECRETARIO.—Queda entónces aprobado el artículo, i se va a votar la indicacion de la Comision.

*Votada la indicacion, resultaron ocho votos por la afirmativa i ocho por la negativa.*

*Repetida la votacion, dió el mismo resultado de ocho votos contra ocho.*

El señor SANFUENTES (Presidente).—Rechazada la modificacion de la Comision.

El señor URREJOLA.—Antes de entrar a discutir el artículo 5.º, voi a permitirme hacer una indicacion de acuerdo con el señor Ministro de Obras Públicas, quien me ha honrado con encomendarme esta iniciativa, talvez porque he luchado desde hace largo tiempo por la realizacion de la obra de que voi a ocuparme.

El ferrocarril lonjitudinal no es el único objetivo de esta lei, sino que lo son tambien otras obras de verdadera importancia nacional que tienden a descargar en lo posible la línea central. Por eso es que el proyecto que discutimos comprende tambien el ferrocarril de Curicó a Llico i el del Arbol a Pichilemu.

Yo me voi a permitir pedir que se incluya el ferrocarril de Chillan al puerto de Tomé, del que hai ya dieciocho kilómetros contratados con el Sindicato de Obras Públicas, faltando por contratar solamente el resto, setenta i seis kilómetros.

Al paso que hoi va, la construccion de esta parte, haciéndose como se hace por cuotas de poca monta, que se consul-

tan en el presupuesto todos los años, la obra demorará lo ménos dieciocho años en terminarse.

El Gobierno ha recibido últimamente una nota del ingeniero señor Jorge Várgas Salcedo, quien ha hecho los estudios de esta línea i dirige la construccion ya con tratada. Ha presentado al respecto el informe mas amplio que le ha sido posible, dentro del apremio con que se le pidió.

Lo paso a la Mesa no con el objeto de que se lea sino para que se inserte en el *Boletín*, pues es bastante minucioso i contiene informaciones de importancia que merecen ser conocidas.

Me basta por el momento llamar la atencion del Gobierno i la del Senado a la conclusion jeneral de ese informe: «Este interesante problema del ferrocarril al Tomé, — dice el señor Várgas Salcedo, — i la union con la línea que tiene su punta de rieles en Lirquen, mas las obras del puerto del Tomé, i la considerable economía de la doble vía de San Rosendo a Concepcion, que entónces ya no tendria razon de ser, se resuelve con el siguiente presupuesto:

Moneda corriente . . . . .	\$ 6.900,000
Moneda en oro de dieciocho peniques. . . . .	1.610,000»

No alcanzaria, por consiguiente, a siete millones de pesos, oro de dieciocho peniques, lo que costaria hasta su completa terminacion esta línea, que servirá a una zona importantísima del pais i que descargará considerablemente a la línea central.

En los estudios mas o ménos concienzudos hechos por la Direccion de Obras Públicas, se deja ver que la economía que proporcionaria esta nueva línea a los que llevan sus productos a Talcahuano, desde cualquiera de las estaciones de la provincia de Ñuble i mas al norte, es de ochenta kilómetros; economía realmente considerable.

Entre tanto, si el Gobierno pensara construir la doble vía de San Rosendo a Concepcion, tendria que hacer un de-

sembolso excesivo; baste saber que la línea de San Rosendo a Concepcion va por la orilla del Bio-Bio, en la falda de cerros que ofrecen todo jénero de dificultades i por un terreno muy poco a propósito para la ejecucion de esta obra. Esto haria que esa doble vía fuera excesivamente costosa. I todo esto se evitaria con la línea del Tomé, que seria el camino obligado para llevar a la costa todos los productos que hoy van a Talcahuano desde las estaciones al norte de Búlnes i que vendria a dar nueva vida a estensos i ricos territorios que hoy viven aislados, sin medios de comunicacion i de acarreo.

Creyendo que estas ligeras esplicaciones bastarán para que los señores Senadores comprendan que el proyecto que discutimos es un verdadero plan de obras públicas, i que este ferrocarril corresponde a una verdadera necesidad, no solo regional sino nacional, termino declarando que, a mi juicio, el Senado haria bien i un bien positivo al pais, aprobando la indicacion que he tenido el honor de pasar a la Mesa, i que es la siguiente:

«Se autoriza igualmente al Presidente de la República por el término de un año para contratar a precio alzado la construccion del ferrocarril de Chillan a Tomé i Concepcion, en la seccion de Río Itata a la caleta de Lirquen, i las obras del puerto de Tomé».

*El documento a que se refiere el señor Urrejola es el siguiente:*

«Chillan, a 5 de enero de 1907.— Señor Inspector Jeneral: Contestando su telegrama de ayer, debo decir a Ud. que el infrascrito tiene terminados los estudios definitivos hasta Coelemu (kilómetro 50), hecho el levantamiento del estudio preliminar hasta el rio Rafael (kilómetro 70) i ejecutadas las exploraciones i reconocimientos, desde este último punto hasta el mismo puerto de Tomé (kilómetro 94).

Tomando en consideracion la situacion por que atraviesa el pais, i que parece que no ha de pasar tan luego, todo lo informado con anterioridad i con relacion a esta obra, tiene que sufrir modificaciones de importancia en cuanto a

su presupuesto, modificación que, estimada con toda prudencia, debe alcanzar a cerca de un cuarenta por ciento en mas.

Es digno de notar, conjuntamente con el alza de los jornales, un notable encarecimiento de los materiales de construcción i de los materiales de enrioladura. Quiere decir esto que las nuevas obras se encontrarán en las mas desfavorables condiciones, puesto que hai artículos que han duplicado su valor i otros han subido en mas de un sesenta por ciento del valor que tenian en plaza hace apénas unos seis meses.

Felizmente, junto con estas calamidades que han traído las causas extraordinarias, imprevistas i fortuitas que han sacudido al pais, ha llegado para él un resurgimiento industrial firme i seguro, i lo que es mas, una alza mui considerable en todos sus artículos de producción, i da mas actualidad i mayor importancia al problema de la construcción de nuevos ferrocarriles.

Toma, por lo tanto, esta línea mayor interes i es digno, por lo tanto, de prestarle la mas decidida atención.

El ferrocarril de Chillan a Tomé ha sido considerado desde que se hicieron sus primeros estudios—hace treinta i cuatro años— como una obra magna, difficilísima, i ello era natural, dadas las soluciones que ántes se habian propuesto.

Adoptada la solución que yo he propuesto, estudiado i recomendado, se puede ver fácilmente que su trazado cabe con todo descanso, dentro de las características máximas que exige la trocha de un metro sesenta i ocho centímetros; i si con ella se resuelve este gran problema, quiere decir que tendrá el futuro ferrocarril una explotación descansada i económica: *el ideal de una obra ferrocarrilera, aunque ella sea un poco costosa.*

Este ferrocarril tendrá, pues, un presupuesto un poco subido, porque como todos los que van a los puertos de la República tiene que atravesar la cordillera de la costa; además tendrá un presupuesto un poco subido, porque se consulta

este ferrocarril con todas sus obras enteramente terminadas i con el carácter de definitivas. Con todo, tendrá al final un costo kilométrico inferior al ferrocarril de Santiago a Valparaiso, al de Santiago a San Antonio i al de San Fernando a Pichilemu; quedando, finalmente, en mucho mejores condiciones para hacer una buena explotación, porque sus pendientes son menores, los radios de sus curvas mayores i una zona de atracción como no tendrá nunca ningun ramal que se construya en Chile.

Aparte de todas estas consideraciones, este ferrocarril está llamado a formar parte del longitudinal i a ser el verdadero ferrocarril estratégico, de servicio del puerto militar i de los fuertes, como que será el ferrocarril de circunvalación de la bahía de Talcahuano. No hai que detenerse, pues, a dudar ni un segundo del éxito del ferrocarril mas importante que queda por realizar en la zona comprendida entre Valparaiso i Valdivia.

Como los estudios definitivos de sus primeros cincuenta kilómetros están terminados, i por terminarse los planos para proceder inmediatamente a pedir propuestas i continuar la construcción hasta Coelemu, el presupuesto que va a continuación lo estimo bastante aproximado para formarse una idea bastante exacta del costo kilométrico de este ferrocarril.

*Sección de Rucapequen a Río Itata* (kilómetro 0.000 a 18.140).—Esta sección está en construcción i es el contratista el Sindicato de Obras Públicas de Chile; su costo kilométrico es el siguiente:

Moneda corriente. . . .	\$ 39,500
Moneda en oro de 18d . . .	12,600

*Sección de Río Itata a Coelemu* (kilómetros 18.140 a 50).—Esta sección estará lista con todos sus planos, presupuestos i expropiaciones dentro de tres meses; la zona de atraveso es bastante difícil, bordea el río Itata en dieciocho kilómetros por faldas sumamente empinadas i difíciles; cruza en su iniciación el río Itata (afluente) con un gran puente de trescientos veinte metros de largo; tiene,

ademas, seiscientos metros de puente metálico, repartidos entre varios puentes, i sesenta metros de puente de fábrica, sin contar los pasos inferiores i alcantarillas. Tiene, ademas, dos pequeños túneles, cuyo largo total alcanza a doscientos cuarenta metros.

Costo kilómetro:

Moneda corriente.....	\$	65,000
Moneda en oro de 18 peniques.....		18,000

Presupuesto de la seccion:

Moneda corriente.....	\$	2.100,000
Moneda en oro de 18 peniques.....		600,000

*Seccion de Coelemu a Rio Rafael* (kilómetro 50 a kilómetro 70).—Esta es la zona de atraveso de la cordillera de la costa; inmediatamente que se pasa el estero o rio de Coelemu, se le faldea hasta subir al portezuelo de Ranguelmo, siguiendo los afluentes llamados Tabul i La Higuera.

Esta será una seccion de un gran movimiento de tierras, pues durante casi todo el trayecto se faldea.

Habrán en esta seccion solo dos puentes de alguna consideracion i dos túneles, ninguno mayor de doscientos cincuenta metros. Sin embargo, habrán muchas obras de arte de menor importancia; se tendrá que hacer caminos i la estacion intermedia tendrá un costo un poco elevado; todavía hai que tomar en cuenta que los trasportes en esa seccion serán los mas distantes i costosos.

Costo kilométrico:

Moneda corriente.....	\$	70,000
Moneda en oro de 18 peniques.....		18,000

Presupuesto de la seccion:

Moneda corriente.....	\$	1.400,000
Moneda 18 peniques.....		360,000

*Seccion de Rio Rafael a Dichato* (kilómetro 70 a kilómetro 84).—Esta seccion

se desarrolla íntegra por las laderas del rio Rafael, llamado Pingüeral cerca de la bahía de Dichato; queda por resolver únicamente el punto en donde convenga mas pasar el rio i faldear el cerro Neuque, cuyas faldas llegan al puerto de Tomé, tendrá trasportes cortos i no tendrá estacion intermedia, por lo que la considero mas barata. No se ven obras de gran importancia fuera del atraveso de dos o tres quebradas, que se hará con puente de fábrica o viga metálica si así convinieren mas, despues de hechos los estudios.

Costo kilométrico:

Moneda corriente.....	\$	50,000
Moneda en oro de 18 peniques.....		18,000

Presupuesto de la seccion:

Moneda corriente.....	\$	700,000
Moneda en oro de 18 peniques.....		250,000

*Seccion de Dichato a Tomé* (kilómetro 84.000 a kilómetro 94.000).—Se inicia esta seccion con unos grandes cortes para tomar las vegas de Coliumo, faldeando hasta romper un túnel i entrar al puerto de Tomé por el lado llamado de los Frutillares.

Costo kilométrico:

Moneda corriente.....	\$	60,000
Moneda en oro de 18 peniques.....		18,000

Presupuesto de la seccion:

Moneda corriente.....	\$	600,000
Moneda en oro de 18 peniques.....		180,000

*Resúmen.*—Sumando, pues, los valores ya anotados, llegamos al siguiente presupuesto para el ferrocarril a Tomé en las secciones desde el rio Itata (kilómetro 18.140) hasta el puerto de Tomé (kilómetro 94):

Moneda corriente.....	\$ 4.800,000
Moneda en oro de 18 peni- ques.....	1.390,000

Lo que da el siguiente promedio kilo-  
métrico:

Moneda corriente.....	\$ 63,200
Moneda en oro de 18 peni- ques.....	18,000

Pero hasta aquí no he considerado la verdadera solucion del ferrocarril, por cuanto esto seria inútil i hasta perjudicial (se arrumarian las mercaderías) si no consultamos el puerto de Tomé, por cuanto la estacion deberá quedar en terrenos que hoi ocupa el mar. Considero que seria un buen proyecto i se satisfarian las necesidades del puerto por mas de cincuenta años, consultando un millon de pesos de moneda corriente como límite para estudiar la formacion del puerto de Tomé.

Una vez el ferrocarril en Tomé, quedaria únicamente una distancia de doce kilómetros, para llegar al puerto de Lirquen i unir la línea ancha que viene de Concepcion i darle, por lo consiguiente, el valor real que tendrá este ferrocarril. Mientras no se una, no pasará de tener la importancia de un buen ferrocarril local.

Esta union ha sido estudiada por el ingeniero don Cárlos Aguirre Luco, llevando sus estudios por el alto; siento estar en desacuerdo con el señor Aguirre Luco, pues estimo que aunque sumamente difícil el costeo, no hai otra solucion, gastando en este caso los dineros en defenderse del mar.

A pesar de esto, es imposible evitar el túnel de Punta de Parra, que tendrá al rededor de cuatrocientos metros.

*Seccion de Tomé a Lirquen (kilómetros 94 a 106).*

Costo kilométrico:

Moneda corriente.....	\$ 90,000
Moneda en oro de dieciocho peniques.....	18,000

Presupuesto de la seccion:

Moneda corriente.....	\$ 1.100,000
Moneda en oro de dieciocho peniques.....	220,000

Este interesante problema del ferrocarril al Tomé i la union con la línea que tiene su punta de rieles en Lirquen, mas las obras del puerto de Tomé, i la considerable economía de la doble via de San Rosendo a Concepcion, que entónces ya no tendria razon de ser, se resuelve con el siguiente presupuesto:

Moneda corriente.....	\$ 6.900,000
Moneda en oro de dieciocho peniques.....	1.610,000

Saluda atentamente a Ud.—*Jorje Vargas Salcedo*.

El señor BALMACEDA.—No me he encontrado presente en la primera parte de la sesion, i no podria darme cuenta de los detalles de este debate. Pero despues de oír la indicacion del honorable Senador del Nuble, i ya que se trata de proponer un plan de obras públicas, voi a permitirme a mi vez hacer otra indicacion.

Este proyecto de ferrocarril lonjitudinal no puede ser considerado como un ferrocarril que vaya a llevar a Tarapacá i a Arica los productos de Santiago, ni que vaya a traernos de Tarapacá el salitre, que no consumimos nosotros.

No se concibe que el Estado construya ferrocarriles sin salida a ningun punto de la costa. Bajo este punto de vista, parece lójico lo que indica el señor Senador que deja la palabra.

Pero yo temo que este proyecto de ferrocarril lonjitudinal vaya a convertirse por el camino de las indicaciones, ménos en un ferrocarril lonjitudinal que en una serie de ferrocarriles transversales i regionales.

Sin embargo, como considero que esos ferrocarriles transversales son indispensables, absolutamente indispensables, en algunos puntos bien conocidos, no me opondré a la agregacion del que se propone.



Debo hacer presente que la construccion misma del ferrocarril lonjitudinal hará indispensable la construccion de los ramales a la costa. El ferrocarril de Copiapó a Caldera, el de Taltal, el del Coloso, el de Tocopilla i el de Antofagasta como el de Iquique, difieren en la trocha al que construirá el Estado. De lo que se infiere que es indispensable construir algunos de esos ramales simultáneamente con el lonjitudinal del que son parte i que mas tarde habrá de ser igualmente indispensable la espropiacion de esos ferrocarriles particulares para dar salida al lonjitudinal.

La construccion de un ferrocarril del Estado por Melipilla corresponde sin duda a las necesidades mas elementales de una provincia como Santiago, en que tantos i tan valiosos intereses están radicados.

Mas al norte, la construccion del ferrocarril de Iquique al interior, es una de aquellas exigencias de nuestra seguridad i de nuestro porvenir comercial de todo punto indeclinable. De ahí que yo considere que no es posible, respecto de aquella rejion del norte, prescindir de estos ferrocarriles transversales que habrán de ser la puerta por donde sacará el ferrocarril lonjitudinal los productos del territorio circunvecino.

Repito que no concibo como pueda hacerse este ferrocarril sin ramales, desde que uno de los fines que con él se persigues el de la estraccion de los productos de aquellas rejiones a la costa.

Si todavía se mira este ferrocarril lonjitudinal como un ferrocarril estratégico, los necesita tambien.

De manera que no es posible prescindir de la ejecucion de estas obras complementarias, i entre ellas un ferrocarril de Mejillones al interior, esto es, a algun punto inmediato del ferrocarril lonjitudinal que cruzará sin duda en la direccion de Sierra Gorda.

Hago, pues, indicacion en este sentido, es decir, que se agregue al proyecto la construccion de un ferrocarril de Mejillones al interior.

El señor SECRETARIO.—¿Cuál es la indicacion del señor Senador?

El señor BALMACEDA.—Mi indicacion es para que se agregue como parte de esta obra del ferrocarril lonjitudinal, el ramal del puerto de Mejillones.

Ese ferrocarril, repito, corresponde a una necesidad verdaderamente sentida; toda la rejion de Aguas Blancas al norte carece de ferrocarril; la rejion del Boquete, riquísima por sus mantos de caliche, no tiene ferrocarril para la esportacion de sus productos.

Por lo jeneral, dentro de los objetivos del ferrocarril lonjitudinal, se impone la necesidad de hacer partir de esta línea ramales a la costa. Prescindir de estas líneas seria realmente absurdo, seria dejar su construccion en manos de los empresarios de ferrocarriles particulares que seguirian constituyendo como hasta hoy monopolios perjudiciales al interes público.

La cuestion de ubicacion de la ciudad de Mejillones, que parece una cosa resuelta en el Gobierno, sin que hasta ahora se hayan traído al Senado los datos i antecedentes que en repetidas ocasiones se han pedido....

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda).—Está dictado ya el decreto.

El señor BALMACEDA.—Su Señoría prometió traer los antecedentes i no los trae; sin embargo, nos dice ahora que el decreto está dictado. Esto sucede estando el Congreso abierto; por lo ménos Su Señoría es mas franco que el Ministro que prometió no dar curso al decreto, i lo puso en vijencia inmediatamente que se clausuraron las sesiones ordinarias del Congreso.

Tengo la firme conviccion de que se ha querido favorecer los intereses monopolizadores de la compañía inglesa del ferrocarril de Antofagasta al darle la concesion del ferrocarril a Mejillones i la bahía donde debia establecerse la ciudad. Con esto el país i el Fisco recibirán perjuicios considerables, i la única manera de contrarrestar o evitar esos perjuicios es construir por el Estado una línea fé-

rea a Mejillones. Con esto se evitará el monopolio i se favorecerá a una rejion productora del norte que da los recursos que sirven para construir líneas en el sur.

Se ha insinuado ántes que la construcción de la línea longitudinal se haría solo hasta Copiapó. Yo creo que las necesidades nacionales, el interés de la industria i la seguridad misma de los territorios del norte, exigen proceder desde luego a la construcción del ramal de Mejillones.

En consecuencia, hago indicación para que se incluya, entre las líneas que deben construirse, este ramal de Mejillones, reservándome para proponer en un proyecto especial la construcción del ferrocarril de Iquique al interior.

El señor CASTELLON.—Deseo que se dé lectura a la indicación del señor Senador por Ñuble.

El señor PR. SECRETARIO.—La indicación del señor Urrejola es para que se consulte un nuevo artículo que diga:

«Art. 5.º Se autoriza igualmente al Presidente de la República por el término de un año para que contrate a precio alzado, por sumas que no excedan de siete millones quinientos mil pesos, o de dieciocho peniques, la construcción del ferrocarril de Chillan a Tomé i Concepción, entre el río Itata i la caleta de Lirquen, i las obras del puerto de Tomé.»

El señor CASTELLON.—Sin duda alguna que el ferrocarril longitudinal habrá de traer mas tarde la construcción de muchos ferrocarriles transversales. ¿Cuántos serán éstos? Pueden ser diez, cincuenta o mas las líneas transversales que en mas o ménos tiempo haya que construir en toda la República, para unir diversos puntos con el ferrocarril longitudinal. Pero creo que por el momento agregar muchos ramales al proyecto actual sería complicarlo i entorpecerlo.

Creo, sí, que pueden consultarse en él, como una escepcion, las líneas de Curicó a Llico, de El Arbol a Pichilemu i la de Rucapequen a Tomé i Concepción, por tratarse de líneas que están ya mui bien estudiadas i que son indispensables.

Esta última línea vendría a prestar un

servicio mui positivo, descargando la línea actual de San Rosendo a Concepción, que es la de mayor tráfico entre todas las de Chile; tiene aun mas tráfico que la de Santiago a Valparaíso.

La doble vía entre San Rosendo i Concepción es indispensable desde hace mucho tiempo, pero es excesivamente difícil i costosa porque, teniendo por un lado el Bio-Bio i por el otro cerros escarpados, i habiendo en la línea un tráfico tan grande día i noche, es casi imposible efectuar los desmontes necesarios.

El ferrocarril de Rucapequen a Tomé i Concepción descargaría la línea de San Rosendo, prestando un gran servicio a toda la rejion de la frontera.

En cuanto a las otras dos líneas que consulta el proyecto, están destinadas a dar salidas a la rejion central entre Valparaíso i Talcahuano, cosa que es mui necesaria, que nadie puede discutir; además, esas líneas están ya perfectamente estudiadas.

Por esto creo que pueden incluirse en este proyecto las tres líneas a que me refiero, pero no otras que vendrían, como acabo de decir, a complicarlo i dificultarlo; por hacer lo mejor, dejaríamos de hacer lo bueno.

Las otras líneas, como aquella a que aludía el honorable Senador por Tarapacá, no tienen estudios ni presupuestos hechos. Seguramente se ejecutarán después, porque no se concibe que un país de la enorme longitud de Chile, solo encuentre salida en los extremos de su territorio, i no tenga por cincuenta o mas puntos acceso al mar, que se encuentra a un paso de todos sus centros poblados i productores.

Me parece, pues, obra buena la que se hará incluyendo en este proyecto las líneas de Curicó a Llico, del Arbol a Pichilemu i de Chillan a Tomé.

El señor REYES.—Creo que los honorables Senadores tienen mucha razón en todo cuanto han dicho relativamente a las ventajas i aun a la necesidad de las líneas férreas a que se han referido. Pero siento que se complique mas este proyecto con la agregación de obras estrañas a él.

El ferrocarril longitudinal es una necesidad imperiosa reclamada no solo por el interes público, por las necesidades del comercio i las industrias, sino tambien por exigencias patrióticas del pais; no solo va a servir los intereses materiales, sino tambien necesidades de otro orden i propósitos mas elevados; es un ferrocarril estratégico, que nos pone a cubierto de peligros en el porvenir. Seria, por consiguiente, de desear que esta idea no se complicara con otras estrañas que dificultasen su realizacion.

Si hemos de entrar en indagaciones sobre cuales son los ferrocarriles útiles que pueden hacerse para incluirlos aquí, me parece que en la otra Cámara se pondrán veinte, treinta, cuarenta indicaciones para ferrocarriles que se consideraran indispensables.

De manera que está en el interes del pais, en la bien entendida conveniencia pública, que convengamos todos en no complicar este proyecto con otros nuevos.

Se ha injertado en él el ferrocarril de Curicó a Llico i el del Arbol a Pichilemu. Yo lo siento. Pero, en fin, esas líneas venian ya incluidas en el proyecto del Gobierno i hemos de suponer que el Gobierno se ha preocupado de estudiarlas i se ha convencido de la necesidad de llevarlas pronto a término, por lo que nosotros, al ménos los que no somos técnicos en estas materias, es natural que deferamos al propósito del Gobierno.

Yo habria preferido que no se diera cabida en este proyecto a otra obra que al ferrocarril longitudinal. Pero el ferrocarril de Curicó a Llico satisface tambien una aspiracion jeneral del pais, la de tener habilitado ese puerto, que se considera dotado por la naturaleza de condiciones especiales, bajo el aspecto militar. El ferrocarril del Arbol a Pichilemu es una pequeña parte de una línea que ya está casi concluida. Se comprende entónces que el Gobierno haya querido incluir estos dos ferrocarriles en la autorizacion de que se trata. Pero si entramos en el estudio de otros proyectos, no tendremos cuándo acabar.

Puesto que hai una lei que autoriza la ejecucion del ferrocarril de Chillan a Tomé, ¿por qué incluído en este proyecto? Lo natural es que el Congreso provea al Gobierno de los fondos necesarios, sea en la lei de presupuestos, sea por una lei especial, para que ese ferrocarril se lleve adelante.

He oido al honorable Senador que deja la palabra que hai una lei a este respecto.

El señor URREJOLA.—Hai una lei parecida a las que se refieren a otros ferrocarriles, esto es, para hacer estudios, i hai tambien la lei de presupuestos. Pero ejecutando la obra en esa forma, se calcula que tardará dieciocho años en concluirse.

Mi indicacion es que se autorice al Ejecutivo para contratar esta línea, que tiene estudios definitivos en casi toda su estension, i a la cual solo faltan pequeños trozos por estudiar, pero sobre los cuales hai tambien ante-proyectos o estudios preliminares.

El señor REYES.—Si no hai lei especial, mas natural es entónces que no se incluya aquí ese ferrocarril, porque seria necesario dictar primero la lei que autorizara su ejecucion.

Yo no objeto absolutamente ese ferrocarril; creo que será mui útil, como creo que será mui útil aquel a que ha aludido el honorable Senador por Tarapacá. Pero mi observacion es de otro carácter; ella tiende a que no se perturbe este proyecto, que viene a satisfacer una gran necesidad pública; este es mi deseo.

Creo que será mui util el ferrocarril de Tomé; ¿qué ferrocarril no es útil? Quiero, sin embargo, atribuir a éste una utilidad especial; aun así yo preferiria que no se incluya en esta lei i que nos concretemos al ferrocarril longitudinal del norte, que no solo va a servir a la rejion minera, sino que va a satisfacer una necesidad pública, una necesidad política.

No quiero prolongar mas este debate, que creo no terminará hoi, i por eso me limito a estas consideraciones de carácter jeneral, para expresar el deseo de que nos

limitemos exclusivamente al proyecto del Gobierno, i que si hai otros ferrocarriles útiles que realizar, se formulen los proyectos respectivos i se pida al Gobierno su inclusion en la convocatoria.

Ahora no se trata de un plan de obras públicas; el proyecto en discusion está mui léjos de eso. Este plan completo, por el cual se ha reclamado tanto tiempo, no se ha formulado todavía. Así como se invoca la necesidad del ferrocarril a Tomé, pueden proponerse muchos otros a la consideracion del Senado. No se dirá que no es útil el ferrocarril de Osorno a Puerto Montt, por ejemplo, que va a completar la línea lonjitudinal por el sur.

El señor URREJOLA. — Ha sido aprobado recientemente el proyecto respectivo.

El señor REYES. — ¿Irámos por eso a incluirlo en esta lei?

No he querido sino espresar un deseo, sin analizar la importancia de los ferrocarriles a que han aludido los señores Senadores; si entráramos en ese terreno, probablemente esta lei no se despacharia en las presentes sesiones estraordinarias.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas). — En realidad, el propósito del Gobierno habria sido limitar este proyecto al ferrocarril lonjitudinal hácia el norte. Pero en el deseo de satisfacer necesidades urjentes que se hacen sentir en la rejion central del país, se dió cabida en él a los ferrocarriles de Curicó a Llico i del Arbol a Pichilemu.

Por lo demas, con respecto a las observaciones del señor Senador por Tarapacá, me parece del caso hacer presente que la necesidad de un ramal al puerto de Mejillones es algo que no admite discusion, porque no seria posible hacer los trabajos de la línea central sin contar con un centro de abastecimiento para llevar de la costa las provisiones i los artículos necesarios. La necesidad de la línea de Mejillones va a ser ineludible; pienso en esto lo mismo que el honorable Senador por Tarapacá, sin que esto quiera decir que yo asienta a que la línea actual, construi-

da por la empresa del ferrocarril de Antofagasta, constituye un monopolio.

Un monopolio viene de la lei o de la naturaleza, i en el presente caso no figura ninguno de estos dos factores.

En efecto, la lei no ha concedido un privilejio esclusivo, se ha dejado abierto el camino para otorgar una concesion análoga a quien lo solicite; i por otra parte, la naturaleza no ha impuesto tampoco una solucion única, desde que se puede llevar por cualquier direccion una línea desde el puerto al interior, i la mejor prueba de esto es que hai otra concesion a un señor Palacios, i aun una tercera, segun me dice mi honorable colega el Ministro de Hacienda.

El señor WALKER MARTINEZ. — Habria que fijar alguna suma. Nada se puede hacer sin gastar, i no es posible tampoco dar una autorizacion ilimitada.

El señor BALMACEDA. — Es una autorizacion que se da al Presidente de la República, subordinada a la construccion del ferrocarril lonjitudinal, i cuyo costo podria quedar incluido en la suma total concedida para estas obras. Podria aumentarse la cantidad en sesenta mil libras esterlinas.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas). — Puedo darle al señor Senador por Tarapacá el dato de que la empresa del ferrocarril de Antofagasta ha gastado en su ramal a Mejillones doscientas treinta mil libras.

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda). — El monopolio que ve el señor Senador, le cuesta a la empresa cinco mil libras por kilómetro.

El señor BALMACEDA. — Costará mas sin duda; pero en una construccion económica, no costaria arriba de tres mil quinientas libras por kilómetro, incluyendo equipo, que fué el costo en el difícil ferrocarril de Antofagasta a Bolivia.

Tanto es así, que los señores Pellé i Rogers ofrecieron ejecutar la obra a ese precio.

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda). — Hoi no lo harian con eso.

El señor BALMACEDA. — No fué

aceptada la propuesta porque se la consideró mui onerosa.

De Mejillones al interior, la línea sería de unos cuarenta kilómetros, si el empalme se hiciera en Cerrillos. Hai que tener presente tambien que podrian aprovecharse los terraplenes del ferrocarril boliviano a Cerro Gordo, lo que significaría una economía de importancia.

Pero, si parece pequeña la suma de sesenta mil libras, que se eleve a cien mil.

El señor PRO SECRETARIO.—Se agregaría entónces al artículo un inciso que dijera:

«Se autoriza tambien al Presidente de la República para que invierta hasta cien mil libras esterlinas en los estudios i construcción de un ramal que, partiendo de un punto del ferrocarril longitudinal, termine en el puerto de Mejillones».

El señor SANFUENTES (Presidente).—Si no hai inconveniente, se dará por aprobada la indicacion del señor Senador por Ñuble.

El señor WALKER MARTINEZ.—Nó, señor, que se vote. Yo no acepto mas que el artículo del proyecto del Gobierno.

El señor SANFUENTES (Presidente).—El artículo del proyecto del Gobierno está ya aprobado. Lo que hai que votar son las indicaciones.

El señor SECRETARIO.—Lo que se va a votar es un artículo propuesto por el señor Urrejola, i una indicacion del señor Balmaceda.

El señor CIFUENTES.—He pedido la palabra para suplicar a mis honorables colegas que han hecho indicaciones que tengan a bien retirarlas, porque temo por la suerte del proyecto cuya aprobacion dificultarán seguramente esas indicaciones.

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda).—Se podrian presentar proyectos separados que comprendieran los ferrocarriles a que se han referido los señores Senadores.

El señor CIFUENTES.—Yo participo de la opinion del honorable señor Reyes, i he lamentado que el Gobierno haya intercalado en este proyecto otros

ferrocarriles fuera de la línea central, dando así margen a las indicaciones que se han hecho. La del honorable Senador de Ñuble nació de ahí, i de esta se orijinó la del honorable Senador de Tarapacá.

Mucho temo que en la Cámara de Diputados se tome pié de esto para hacer nuevas indicaciones que entorpezcan el despacho de la lei.

El señor URREJOLA.—¿I cómo las evita Su Señoría? ¿Suprimiendo la indicacion propuesta por mí? ¿Cree que con esto va a cerrar la boca a los señores Diputados?

El señor CIFUENTES.—Yo no pretendo cerrar la boca a nadie, me he limitado a hacer una súplica en beneficio del objetivo que todos perseguimos i en que todos estamos de acuerdo.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Ruego al señor Senador por Ñuble que retire su indicacion, i prometo a Su Señoría que oportunamente presentará el Gobierno un proyecto especial que satisfaga el propósito que persigue.

El señor URREJOLA.—Accediendo a la peticion del señor Ministro, retiro mi indicacion; pero no por las razones fútiles alegadas por el honorable señor Cifuentes, que no creo puedan tomarse en consideracion.

Como lo dije, no me parece que se pueda cerrar la boca a los señores Diputados para que hagan las indicaciones que tengan a bien. Además, creo que nosotros somos ya grandes i serios, i aceptaremos o rechazaremos esas indicaciones, segun lo tengamos por conveniente.

El señor BALMACEDA.—Cuando usé de la palabra manifesté el temor de que cualquiera innovacion pudiera ser un estorbo para el despacho del proyecto.

Sin embargo, considero tan importante estos ramales que procuran una salida absolutamente necesaria para los productos, que me pareció indeclinable hacer la indicacion que formulé.

Pero como a la vez que el señor Ministro ha reconocido su importancia, ha prometido presentar un proyecto sepa-

rado para la ejecucion del ferrocarril a Tomé, yo, en la esperanza de que ha de hacer igual cosa para el ferrocarril a Mejillones, no tendria inconveniente en retirar mi indicacion.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—No hai inconveniente para presentar el proyecto que desea Su Señoría.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Quedan retiradas las indicaciones.

El señor PRO-SECRETARIO.—«Art. 5.º Se declaran de utilidad pública los terrenos particulares o municipales, que se requieran para la construccion de los anteriores ferrocarriles, sus estaciones i anexos, en conformidad a los planos que apruebe el Presidente de la República.

La espropiacion se llevará a cabo en conformidad a la lei de 18 de junio de 1857, pudiendo iniciarse las jestionés del caso durante el término de cinco años.

Serán libres de derechos de internacion los materiales necesarios para la construccion de las líneas férreas indicadas en el artículo 1.º i para su explotacion durante cinco años. El Presidente de la República fijará la clase i cantidad de los artículos liberados.»

La Comision ha propuesto reemplazar los dos primeros incisos por estos otros:

«Se declaran de utilidad pública los terrenos particulares o municipales que se requieran para la construccion de los ferrocarriles a que esta lei se refiere, sus estaciones i anexos i para los malecones, almacenes de aduanas i edificios públicos i municipales de los puertos de Papudo, Llico i Pichilemu, en conformidad a los planos que apruebe el Presidente de la República.

Las espropiaciones deberán llevarse a cabo ántes de que se contraten las obras i se efectuarán en conformidad a la lei de 18 de junio de 1857, pudiendo iniciarse las jestionés del caso durante el término de cinco años.»

El señor FERNANDEZ CONCHA.—No me parece conveniente lo que propone la Comision.

La modificacion dice que las espropiaciones deberán llevarse a cabo ántes de

que se contraten las obras; esto es un inconveniente, porque subordina el contrato del ferrocarril a las espropiaciones, que puede dar lugar a litijios i demoras prolongadas.

De modo que yo daré mi voto al artículo orijinal.

El señor CIFUENTES.—Por mi parte encuentro verdadera contradiccion en los términos de este inciso 2.º, lo que hará imposible la realizacion del contrato. Por una parte se dice que las espropiaciones se harán ántes de que se contraten las obras, i por la otra se agrega que hai un plazo de cinco años para hacer las jestionés a este respecto.

La cita de la lei del 57 parece que responde al temor de que los precios de los terrenos que se espropien puedan subir a consecuencia de las obras que se emprendan. Pero ese temor es ilusorio, completamente quimérico.

Desde el propio año de 1857 hai jurisprudencia uniforme en esta materia, i los tribunales han resuelto siempre que el valor de la propiedad se justiprecia por el que tenia ántes de la obra que motiva la espropiacion, i no por el que pueda adquirir a consecuencia de ella.

La lei de Procedimiento Civil ha venido a consagrar ese principio. Dice así en su artículo 1092:

«No se tomará en cuenta para este avalúo el mayor valor que pudieran obtener los bienes espropiados a consecuencia de las obras a que estuviere destinada la espropiacion.»

La condicion que impone la Comision podria ser tambien un obstáculo para la construccion de las obras contratadas, porque si la espropiacion ha de hacerse ántes de contratar las obras, es mui posible que como lo ha observado el señor Senador por Maule, demore mucho, a causa de los pleitos que se promuevan, cuya tramitacion i resolucion requieren mucho tiempo.

Creo, por consiguiente, preferible la disposicion consignada en el proyecto del Gobierno.

El señor SANFUENTES (Presidente)

te).—¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

Cerrado el debate.

En votacion.

El señor SECRETARIO.— Se va a votar el artículo 5.º del proyecto del Ejecutivo.

*Votado dicho artículo, fué aprobado por once votos contra uno.*

El señor PRO-SECRETARIO.— «Art. 6.º Se autoriza la inversion de tres millones de pesos en espropiaciones de terrenos, inspeccion técnica i otros gastos de los ferrocarriles autorizados por los artículos anteriores, i de trescientos mil pesos para estudios de puertos.»

El señor SANFUENTES (Presidente).—En discusion.

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

Cerrado el debate.

En votacion.

Si no se exige votacion, se dará por aprobado.

Aprobado.

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda).—Aquí cabe, señor, el artículo propuesto por el honorable Senador por Santiago, señor Walker Martínez, para que la construccion i explotacion de esta obra queden sujetas a la lei de 6 de agosto de 1862.

En consecuencia, podría agregarse como artículo 7.º el siguiente:

«Art. 7.º La explotacion de la línea de Ligua al puerto de Arica por los contratistas, estará sometida a la lei de 6 de agosto de 1862».

El señor SANFUENTES (Presidente).—En discusion la indicacion del señor Ministro.

Si no se hace observacion, la daré por aprobada.

Aprobada.

El señor CIFUENTES.—Conven-

dria agregar todavía una disposicion análoga a la que se ha incluido en otras leyes de esta especie, para evitar toda cuestion diplomática que pudiera suscitarse, sometiéndose a la aprobacion del Presidente de la República la transferencia de los contratos que se hagan, i sujetando en todo caso a los contratistas a las leyes de la República.

El señor SECRETARIO.—El artículo propuesto por el honorable señor Cifuentes dice así:

«Art. 8.º Los contratos que se celebren en conformidad a la presente lei no podrán transferirse sin autorizacion del Presidente de la República.

Los contratistas i las personas que representen sus derechos, aun cuando sean extranjeros i no residan en Chile, se considerarán como domiciliados en la República i quedarán sujetos a las leyes del pais, como si fueran chilenos, para todo cuanto se relacione con el cumplimiento de dichos contratos, entendiéndose que éstos o quienes adquieran sus derechos no podrán recurrir al amparo diplomático en cualquiera dificultad que por la misma causa se produjere».

El señor SANFUENTES (Presidente).—En discusion el artículo propuesto por el honorable Senador por Santiago.

Si no se hace indicacion, lo daré por aprobado.

Aprobado.

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda).—Ruego al Senado que acuerde tramitar el proyecto de lei de contribuciones sin esperar la aprobacion del acta.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Si no hai inconveniente, se hará así.

Queda acordado.

Se levanta la sesion.

*Se levantó la sesion.*

RAFAEL EGAÑA,  
Jefe de la Redaccion.

