

# Sesion 45.<sup>a</sup> extraordinaria en 24 de Diciembre de 1903

PRESIDENCIA DEL SEÑOR LAZCANO

## SUMARIO

Acta: Se da lectura a la de la sesion anterior i es aprobada.—Cuenta: Se dió cuenta de lo siguiente: Un informe de la Comision de Guerra sobre solicitud de don Eduardo Pérez; Dos telegramas de Petorca sobre continuacion del ferrocarril a Cabiido.—Se pone en discusion el proyecto sobre construccion de obras públicas.—Es aprobado en jeneral.—Se pone en discusion particular.—Usan de la palabra los señores Barros Luco, Mac-Iver i Saavedra.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa la sesion.—Usan de la palabra los señores Silva Ureta, Montt, Puga Borne i Ministro de Obras Públicas.—Se levanta la sesion.

### *Asistieron los señores:*

Balmaceda, José Elias  
Ballesteros, Manuel E.  
Bannen, Pedro  
Barros Luco, Ramon  
Blanco, Ventura  
Charme, Eduardo  
Errázuriz Urmeneta, R.  
Escobar, Ramon  
González, Juan Antonio  
Letelier Silva, Pedro  
Mac-Iver, Enrique  
Montt, Pedro

Puga Borne, Federico  
Reyes, Vicente  
Rozas, Ramon Ricardo  
Saavedra, Cornelio  
Sanfuentes, Juan Luis  
Silva Cruz, Raimundo  
Silva Ureta, Ignacio  
Varela, Federico  
Vial, Alejandro  
Walker Martínez, Carlos  
I el señor Ministro de Industria i Obras Públicas.

*Se dió lectura al acta siguiente, la que fue aprobada:*

«SESION 44.<sup>a</sup> EXTRAORDINARIA DEL 23 DE DICIEMBRE DE 1903

Asistieron los señores Lazcano, Balmaceda, Ballesteros, Bannen, Barros Luco, Errázuriz Urmeneta, Escobar, González, Latorre, Letelier, Mac-Iver, Montt, Puga Borne, Reyes, Rozas, Saavedra, Silva Cruz, Silva Ureta, Tocornal, Varela i Vial, i los señores Ministros de Hacienda i de Guerra i Marina.

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

## Mensajes

Uno de S. E. el Presidente de la República en el que inicia un proyecto de lei que crea para el servicio de la Corte Suprema una tercera plaza de relator, con la dotacion que a los funcionarios de esta clase asigna el artículo 8.<sup>o</sup> de la lei número 1,562, de 28 de agosto de 1903.

Se reservó para segunda lectura.

## Oficios

Dos del Tribunal de Cuentas en los que comunica, respectivamente, que ha procedido a tomar razon, por haberlo así ordenado S. E. el Presidente de la República, i despues de representarlos por estimarlos ilegales, de los siguientes decretos supremos:

Números 1,685 i 1,703, de fechas 24 i 30 de noviembre último, espeditos por el Ministerio de Guerra; el primero de estos decretos ordena a la Tesorería Fiscal de Tacna pagar a la Empresa del Ferrocarril de Arica i Tacna la suma de ciento cincuenta i cinco pesos ochenta i cinco centavos, oro de dieziocho peniques, o su equivalente en moneda corriente, que se adeuda por pasajes proporcionados a oficiales del Ejército i tropa que viajaban en comisiones del servicio, durante el mes de agosto del presente año, i flete del ganado, carga i equipaje de los mismos, e imputa el gastos al ítem 11476 del presupuesto de Guerra vijente; i el segundo ordena a la Tesorería Fiscal de Tacna pagar a la Empresa del Ferrocarril de Arica i Tacna la suma de sesenta i cuatro pesos setenta cantavos, oro de dieziocho peniques, o su equivalente en moneda corriente, que se

le adeuda por pasajes i fletes proporcionados durante el mes de octubre próximo pasado, a oficiales i tropa que viajaban en comision del servicio e imputa el gasto al ítem 11476 del presupuesto de Guerra; i

Número 3,104, de 17 de noviembre último, espedido por el Ministerio de Marina, que ordena descargar del inventario del crucero *Chacabuco*, un piano en mal estado que se entregará al Círculo Naval en calidad de préstamo.

Pasaron a la Comision Permanente de Presupuestos.

### Telegrama

Uno suscrito por «Los vecinos i comerciantes de Petorca», en el que dicen que los telegramas apócrifos recibidos por el Senado, recomendando el trazado del ferrocarril de Rayado al norte, han sido despachados desde Chincolco, Petorca i probablemente de otras comunas, por el administrador de Longotoma, don Pedro A. Olea, en jira especial con ese objeto, i agregan que esos pueblos esperan fundadamente la continuacion del ferrocarril por la cuesta de la Gurupa, por ser mas conveniente para el departamento i para el pais.

Se mandó agregar a sus antecedentes.

Antes de entrar a la órden del dia, el señor Ministro de Hacienda hizo indicacion para que, a continuacion de la solicitud de empréstito de la Municipalidad de Santiago, se ocupara la Sala del proyecto de lei, remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que reorganiza los resguardos de cordillera.

El señor Rozas propuso que se destinaran los primeros diez minutos de la sesion próxima, a la discusion del proyecto de lei que crea para el servicio de la Corte Suprema una tercera plaza de relator.

El señor Balmaceda dijo que Su Señoría aceptaba la indicacion formulada por el señor Ministro de Hacienda, pero deseaba que ella tuviera efecto despues de despachado el proyecto sobre mensura de terreno salitral, negocios para el cual se habia acordado preferencia en una sesion anterior.

Hizo, en seguida, el señor Senador de Tarapacá algunas observaciones acerca de la cuestion relativa a la forma en que debe hacerse el pago de los trabajos en las oficinas salitreras, i llamó la atención

del señor Ministro de Hacienda sobre el particular.

El señor Mac-Iver espresó las razones por las cuales negaria su voto a la indicacion formulada por el señor Rozas, la que en concepto de Su Señoría necesitaba unanimidad para ser aprobada, por no tener cabida dentro de las prescripciones reglamentarias.

Hizo, en seguida, el señor Senador algunas observaciones con motivo de lo espuesto por el señor Balmaceda, respecto del proyecto sobre mensura de terrenos salitrales.

El señor Balmaceda contestó las observaciones del Honorable Senador de Ñuble, i dijo que convenia en aceptar la indicacion del señor Ministro de Hacienda, siempre que se dejara el proyecto sobre mensura de terrenos salitrales en el lugar de la *tabla* que se le habia ya asignado.

Despues de haber espresado el señor Rozas las razones que lo inducian a mantener la indicacion que habia formulado, el señor Reyes recordó que Su Señoría habia pedido, en sesiones anteriores, preferencia para el proyecto sobre servicios eléctricos, cuyo despacho era de evidente urgencia, i dijo que, en su concepto las preferencias que ahora se solicitaban debian tener efecto despues de las ya acordadas, pero que aceptaba la indicacion del señor Ministro de Hacienda, siempre que el proyecto a que ella se referia no suscitara discusion, pues de otra manera, Su Señoría pediria que quedara para despues de los negocios a los cuales se ha acordado ya preferencia.

Con motivo de algunas esplicaciones dadas por el señor Ministro de Hacienda, acerca del proyecto para el cual Su Señoría habia pedido preferencia, el señor Reyes dijo que no insistia en sus anteriores observaciones i aceptaria la indicacion formulada por el señor Ministro.

Respecto de la indicacion del señor Senador de Llanquihue, el señor Reyes espresó que, a su juicio, el proyecto que crea una tercera plaza de relator para el servicio de la Corte Suprema, no encontraria tropiezos para su despacho, pero estimaba mas conveniente agregarlo a la *tabla*.

El señor Balmaceda pasó a la mesa, a fin de que se tome en cuenta en la discusion del proyecto sobre servicios eléctricos, un nuevo artículo que Su Señoría propone se agregue a dicho proyecto despues del artículo 7.º

El señor Bannen modificó la indicacion del señor Ministro de Hacienda en el sentido de que el proyecto que reorganiza los resguardos de cordillera se trate de preferencia a la solicitud del empréstito de la Municipalidad de Santiago.

El señor Presidente preguntó al honorable Senador de Malleco si la indicacion de Su Señoría postergaba tambien el proyecto relativo a la construccion en el hospital de San Vicente de Paul de un pabellon destinado a la Clínica Obstétrica i en habilitar otro pabellon en el hospital del Salvador destinado a particulares, proyecto del cual debía ocuparse la Sala en la sesion actual.

El señor Bannen contestó que podría tratarse de ese proyecto despues de desechado el proyecto que reorganiza los resguardos de cordillera.

El señor Ballesteros espresó las razones por las cuales daría su voto a la indicacion formulada por el señor Senador de Llanquihue aun cuando no le parecia bien la forma en que se habia hecho esa indicacion.

Con este motivo hicieron algunas observaciones los señores Presidente, MacIver i Reyes, quien dijo que creia que podría allanarse la dificultad que habia suscitado la indicacion del señor Rozas, por la forma en que ha sido hecha, proponiendo que el proyecto a que ella se refiere se trate en la primera hora de la sesion próxima, despues de los incidentes.

El señor Rozas aceptó esta indicacion.

El señor Balmaceda fundó su voto negativo a las indicaciones de los señores Rozas i Bannen.

Terminados los incidentes, se procedió a votar las indicaciones formuladas.

La indicacion del señor Bannen que modifica la del señor Ministro de Hacienda en el sentido de que se trate del proyecto que reorganiza los resguardos de cordillera de preferencia a la solicitud de empréstito de la Municipalidad de Santiago, fué desechada por doce votos contra siete.

La formulada por el señor Ministro de Hacienda se dió por aprobada con el asentimiento tácito de la Sala.

La del señor Rozas para que en la primera hora de la sesion próxima, despues de los incidentes, se trate del proyecto que crea una tercera plaza de relator para el servicio de la Corte Suprema, fué aprobada por doce votos contra siete.

Se suspendió la sesion.

S. E. DE S.

A segunda hora, se puso en discusion, jeneral i particular a la vez, i se dió por aprobado, sin debate, el siguiente proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la Republica:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Se autoriza a la Junta de Santiago para invertir el saldo de cincuenta i siete mil pesos, que existe en su poder de los fondos destinados por las leyes de presupuestos de los años 1899 i 1900 al establecimiento de un sanatorio para tuberculosos, en la construccion en el hospital de San Vicente de Paul de un pabellon con sus anexos destinados a la Clínica Obstétrica i en habilitar otro pabellon en el hospital del Salvador destinado a parturientas.»

A propuesta del señor Presidente, se acordó tramitar este proyecto sin esperar la aprobacion del acta.

Continuó despues la discusion jeneral, pendiente en sesion de 22 del actual, del proyecto de lei que autoriza a la Municipalidad de Santiago para contratar, en licitacion pública, un empréstito que no exceda de setecientos setenta mil pesos, destinados esclusivamente a cancelar las deudas pendientes de la corporacion.

El señor Bannen, que habia quedado con la palabra en aquella sesion, siguió usando de ella para hacer algunas observaciones acerca de este negocio i espuso que examinando la lista de las deudas de la Municipalidad, solo encontraba aceptables la de ciento veinte mil pesos por embargos judiciales, i la de cincuenta i ocho mil cuatrocientos pesos por servicio de la deuda municipal, i que, por lo tanto, oportunamente haria indicacion para que el monto del empréstito se reduzca a la suma de ciento setenta i ocho mil cuatrocientos pesos.

Siendo avanzada la hora, se levantó la sesion, quedando con la palabra el señor Senador de Malleco.»

*En seguida se dió cuenta:*

1.º De un informe de la Comision de Guerra, relativo a la solicitud de don Eduardo Pérez R., oficial segundo de la Secretaria de esta Cámara, en la que pide que para los efectos de su jubilacion, le sea de abono el tiempo que sirvió en la Guar-

dia Nacional durante la guerra iniciada contra el Perú i Bolivia en el año de 1879.

*Pasó a la Comision de Peticiones.*

2.º De los siguientes telegramas:

a) «Petorca, 23 de diciembre de 1903.—A. E. S. el señor Presidente de la Honorable Cámara de Senadores.—Santiago.—Ayer se dirijió al Senador señor Silva Ureta i Diputado señor Espinosa Jara por vecinos i comerciantes de ésta el telegrama siguiente: Los abajo suscritos nos hacemos un deber de desmentir el artículo sobre ferrocarril lonjitudinal que publica el diario «Ferrocarril» de ayer, pues no ha habido tal asamblea. Pedimos al honorable Senador que gestione sin descanso por nuestro propósito, a fin de obtener la continuacion del ferrocarril Cabildo via Gurupa a Chicolco.—Rafael Rojas.—José R. Espinosa.—Pedro A. Escobar.—Luis A. Cabezon.—Horacio Rodríguez.—Sabino Moreno.—Salvador Frigolet.—Enrique Auset.—Ejidio Acuña.—Pedro Gallardo.—Francisco Urrutia.—Tomas Serrano Novoa.—P. Huberto Pressac.—P. Moraga Olivos.—Eduardo Silva de la Barra.—Como vecino de la Ligua protesto del ferrocarril por la costa i de la aseveracion del meeting.—*Ernesto Vargas.*»

b) «Petorca, 24 de diciembre de 1903.—S. E. el Honorable Presidente de la Cámara de Senadores.—Santiago.—Los vecinos i comerciantes de Chicolco, tenemos el honor de protestar i desmentir el telegrama leído en sesion del 21 sobre asambleas en ésta para pedir al Supremo Gobierno la continuacion del ferrocarril lonjitudinal del Rayado al norte.—Dicho telegrama fué dirijido por Pedro A. Olea, administrador de Longotoma, en jira por estos pueblos para poner telegramas falsos. No escapará a la penetracion de V. E. la conveniencia de que dicho ferrocarril sea llevado de Cabildo al norte, via Gurupa, pues de otra suerte quedaríamos completamente aislados.—Jesus S. Prado.—Melquidades Espinosa.—José Jesus Proboste.—Julio Silva Espic.—Samuel Guzman.—José del C. Muñoz.—Manuel F. Torres.—Carlos Silva García.—Carlos Silva Vildósola.—M. Ferran.—Julio Izarnótegui.—Prado i Guzman.—Primitivo 2.º Prado.—Martiniño Miranda.—Francisco J. Palma.—Manuel A. Jorquera.—Valen-

tin Proboste.—Luis Bruna.—Nicanor Daza.» (Siguen las firmas).

*Se mandó agregarlas a los antecedentes del proyecto que autoriza al Presidente de la República para contratar la direccion de diversas obras públicas.*

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

El señor SILVA URETA.—Solo voi a decir una palabra a propósito de los telegramas que se han leído. Yo tambien he recibido telegramas i cartas en que se me dice que es un hacendado de la costa quien ha estado mandando los telegramas de que se ha dado cuenta.

No son sino una broma i no pueden tomarse en serio.

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

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

Terminados los incidentes.

El señor SECRETARIO:

«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

A poco de entrar en vijencia el Código de Procedimiento Civil, la Excma. Corte Suprema hizo saber al Gobierno, por intermedio de uno de los miembros de la Comision Revisora del Proyecto de Código de Tribunales, que creia absolutamente necesaria la creacion de una tercera plaza de relator para dicho Tribunal.

Esta necesidad que, con carácter de urgencia se deja sentir, ha sido nuevamente representada por medio de un oficio que la Corte Suprema ha dirijido al Ministerio de Justicia.

En ese oficio se dice, entre otras cosas, lo siguiente:

«Disposiciones consignadas en las leyes de 19 de enero de 1889 i de 2 de febrero de 1892, autorizaban a esta Corte para funcionar en dos salas, contando para su servicio con tres relatores, los cuales se distribuian el trabajo, a razon de dos dias cada uno a la semana, cuando el Tribunal funcionaba en una sola sala, i de cuatro dias, cuando lo hacia en dos.

La lei número 153, de 5 de enero de 1894, dispuso que quedara suprimida una plaza de relator cuando vacara una de las tres que existian.

Se dió cumplimiento a esta disposicion legal en el mes de enero de 1899 con la promocion de don Eleazar Donoso Vildósola al cargo de Ministro de la Corte de Apelaciones de Santiago, i desde entónces hasta la vijencia del Código de Procedimiento Civil la Corte Suprema funcionó en una sala i con solo dos relatores.

Las prescripciones legales anteriormente citadas permitian a los relatores reemplazarse fácilmente unos a otros i les dejaban tiempo bastante para dedicarse al estudio de las causas de que debian hacer relacion.

No sucede otro tanto desde la vijencia de la lei que promulgó el Código de Procedimiento Civil.

Bajo el imperio de esta lei, la Corte Suprema funciona en dos salas i cuenta para su servicio con solo dos relatores; de modo que cada uno de estos funcionarios se ve obligado a hacer relacion durante todos los dias de la semana.

De esta organizacion se derivan inconvenientes que pueden llegar hasta impedir el funcionamiento del Tribunal que ya no es difícil que se repita el hecho que ocurrió a mediados del año en curso en que por enfermedad del relator correspondiente se vió obligada una de las salas de esta Corte a suspender sus tareas.

Basta enunciar este hecho—que ha ocurrido ya—para que se comprenda la necesidad que existe de tomar la única medida que impediria su repeticion.

Cabe observar—por otra parte—que la mision del relator es árdua i delicada i parece equitativo no hacer pesar sobre estos funcionarios, de modo tan constante, una labor que para ser llenada cumplidamente necesita en quien la ejerce de estudio i de reposo.

Escepcion hecha de las Cortes de Tacna i la Serena, cuya estadística acusa un movimiento reducido, todos las demas Cortes cuentan, para su servicio, con mas de un relator para cada sala. Así la Corte de Apelaciones de Santiago, que está dividida en tres salas, tiene cinco relatores, los cuales apénas bastan para su servicio: la de Talca, que consta de una sala, tiene dos; i la de Concepcion, que cuenta con dos salas, tiene cuatro relatores.

Es del caso agregar todavía que las consideraciones anteriores adquirirán mayor vigor a medida que la aplicacion mas constante del nuevo Código de Procedimiento dé orijen a un aumento de trabajo en este Tribunal.»

Cree el Gobierno, como la Corte Suprema, que la creacion de una tercera plaza de relator para dicho Tribunal obedece a un propósito de buen servicio i está destinada a satisfacer una necesidad verdaderamente sentida.

Fundado en estas consideraciones, i oido el Consejo de Estado, tengo la honra de someter a vuestra deliberacion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Créase para el servicio de la Corte Suprema una tercera plaza de relator, con la dotacion que a los funcionarios de esta clase asigna el artículo 8.º de la lei número 1,552, de 28 de agosto de 1903.

Santiago, 18 de diciembre de 1903.—  
JERMAN RIESCO.—*Francisco J. Concha.*»

El señor LAZCANO (Presidente).—En discusion jeneral i particular el artículo único del proyecto.

¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

En votacion, i si no se pide votacion le daré por aprobado.

Queda aprobado.

Si no hai inconveniente, se tramitará sin esperar la aprobacion del acta.

Acordado.

En discusion jeneral el proyecto que autoriza al Presidente de la República para contratar diversas obras públicas, a que ántes se ha dado lectura.

¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

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

Aprobado.

Si no hai inconveniente se discutirá en particular.

El señor SILVA CRUZ.—Seria bueno que se nos repartiera el proyecto.

El señor BALLESTEROS.—I que se lo leyera.

El señor SECRETARIO.—Dice así:

«Artículo 1.º Autorízase al Presidente de la República por el término de un año, para contratar por suma alzada i en licitacion pública, la construccion de las obras públicas que se indican a continuacion:

## FERROCARRILES

Providencia a Mercado, 2 kilómetros; 1 metro 68..	\$ 100,000	
Ovalle a Trapiche, 15 kilómetros; 1 metro.....	386,097	20
Púa a Cura-Cautin, 47 kilómetros; 1 metro 58.....	2.370,171	21
Animas a Los Pozos, 12 kilómetros; 1 metro.....	320,000	
Paloma a San Marcos, 43 kilómetros; 1 metro....	1.424,727	
Rayado a Papudo, 24.4 kilómetros; 1 metro.....	649,200	
Osorno a Rio Negro, 27,900 kilómetros; 1 metro 68..	1.300,000	
Chillan a Tomé, (1.ª seccion), 18 kilómetros; 1 metro 68.....	700,000	
Túnel de la Gurupa.....	400,000	
Vallenar a Vizcachitas, 47,237 kilómetros; 1 metro.....	2.500,000	
Curicó a Hualañé (Morri- llo), 20 kilómetros; 1 metro 68.....	550,000	

## OBRAS MARÍTIMAS

Puerto militar de Talcahuano.....	\$ 6.000,000	
Dique de Constitucion....	297,000	
Muelle de Iquique.....	20,804	06
Malecon de Coquimbo (reparacion).....	34,305	87
Muelle de Lota (reparacion).....	19,185	12
Muelle de Puerto Montt (reparacion).....	4,918	75
Rampa de Acocha.....	7,500	
Muelle de Papudo.....	12,316	
Muelle de San Antonio...	54,144	12
Muelle de Ancud.....	52,069	60
Muelle de Punta Arenas..	26,972	83
Canalización del rio Maullin.....	9,560	
Dragado del Banco de Rucaduca en rio Imperial.....	30,978	36
Defensa de Vallenar.....	16,720	54
Defensa de la Serena....	19,778	11
Defensa de la Calera.....	7,261	52
Defensa de El Olivo, en la Calera.....	5,000	
Defensa de Illapel.....	5,410	22
Defensa de Copiapó.....	38,276	16
Defensa de los Anjeles...	2,203	08

## PUENTES

Huasco, en San Félix.....	5,470	31
Rahue.....	57,364	
Pilmaiquen.....	59,043	
Maipo, en Chocalan.....	187,830	53
Lonquen, en Ninhue.....	9,586	41
Puangue, en Chorongó...	40,366	12
Lonquen, en Trehuaco...	16,032	01
Aconcagua en los Andes..	46,786	38
Rapel.....	196,239	
Quempillen.....	5,625	42
Lonquimai.....	8,406	20
Pudahuel.....	17,951	59
Lolol.....	11,339	33
Mapocho, en Pelvin.....	58,542	28
Chanco.....	8,325	17
Palpal.....	8,248	32
Claro, en Molina.....	26,571	88
Navotavo, en San Carlos.	9,957	69
Coelemu.....	9,389	22
Aconcagua, en la puntilla de Chagres.....	100,000	
Cauquenes.....	28,983	82
Aconcagua, en Quillota..	148,196	12
Coquimbo, en San Guillermo.....	6,064	59
Chimbarongo, en Colchagua.....	32,115	95
Duqueco, en los Calderones.....	25,851	52
Trilaleo.....	7,661	24
Dañicalqui.....	8,528	71
Muco.....	30,624	06
Itraque.....	6,457	11
Loncomilla, en San Javier.	253,250	06
Itata, en el camino de Yungai a Cabrero....	40,876	
Ñuble, en el Ala.....	140,062	92
Diguillin, en San Vicente..	10,000	
Malleco.....	6,540	15
Cautin, en Pillanlelbun...	20,000	
Volcan, en los Queltehues.	5,057	09
Lelo, en Lampa.....	5,028	17
Itata, en Coelemu.....	213,009	78
Carampangue, en Arauco.	50,000	

Artículo 2.º El valor de las obras que se ejecuten durante los años 1904 i 1905, se pagarán en vales de Tesorería, emitidos especialmente con este objeto i que se denominarán Vales de Obras Públicas. Estos vales serán al portador, pagaderos en oro de dieziocho peniques o su equivalente en moneda corriente, a seis meses i un año plazo i con un interes de seis por ciento anual, interes que se pagará semestralmente por la oficina que el Presidente de la República determine.

Artículo 3.º La edicion de dichos vales se hará por la Direccion del Tesoro a medida que lo requieran las necesidades de los pagos, por las sumas de quinientos i mil pesos, i serán autorizados con las firmas del Superintendente de la Casa de Moneda, del Director del Tesoro i del Director de Contabilidad.

Artículo 4.º Las situaciones mensuales de trabajo que deben abonarse a los contratistas se solucionarán con vales provisionales, sin interes, que se canjearán el 31 de marzo, el 30 de julio, el 30 de setiembre i el 31 de diciembre por los vales definitivos que señala el artículo 2.º, dividiéndose el pago en vales a seis meses i un año plazo, en la proporcion que se estime conveniente.

Artículo 5.º Se declaran de utilidad pública los terrenos que sea necesario espropiar para la construccion de las obras a que se refiere la presente lei, pagándose su valor con los fondos que consulte la lei de presupuestos para este objeto.»

El señor LAZCANO (Presidente).—En discusion particular el artículo 1.º

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

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

El señor BARROS LUCO.—Hago indicacion para que en la frase «Autorizar al Presidente de la República por el término de un año, se diga «por el término de tres años».

Considero demasiado breve ese plazo para contratar todas las obras de que habla ese artículo.

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

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

El señor MONTT.—Creo mui aceptable la indicacion del honorable Senador de Linares i le daré mi voto. Pero desearia, por otra parte, oír algunas esplicaciones sobre los estudios que se hayan hecho, i sobre si se han tomado las precauciones necesarias para que los trabajos se lleven a término.

¿Están estudiadas suficientemente estas obras? ¿Se han publicado los estudios? Seria bueno que se los publicara para que hubiera una base cierta para los contratos.

Nota que en el artículo 5.º, se dice:

«Se declaran de utilidad pública los terrenos que sea necesario espropiar para la construccion de las obras a que se re-

fiere la presente lei, pagándose su valor con los fondos que consulte la lei de presupuestos para este objeto.»

No comprendo cómo pueden hacerse presupuestos de obras determinadas sin conocer al mismo tiempo el valor de los terrenos que se van a espropiar. ¿En qué consisten entónces los estudios?

¿Cuánto valen los terrenos que se van a espropiar para la construccion de la línea de Providencia a Mercado? No lo sabemos, señor Presidente. Es de presumir que esos terrenos sean bastante caros, i cuesten unos cien mil pesos; pero necesitamos ante todo saber cuanto valen. Esto no me parece un procedimiento correcto, ni discreto.

Naturalmente que no podrá saberse el valor exacto de los terrenos, porque él dependerá de la resolucion judicial que se dicte en el caso de que el dueño no acepte la tasacion de los peritos. Precisamente en eso consiste la pericia del tasador, en estimar el valor de la cosa, mas o ménos con poca diferencia del que realmente tiene.

Yo pediria, señor Presidente, que se nos trajera este dato del valor aproximado de los terrenos a fin de poder pronunciar me sobre la aprobacion del artículo 5.º

Si hubiera tiempo yo traeria al Senado una nota demostrativa de la diferencia que existe entre los valores calculados i los realmente pagados por espropiaciones para la construccion de los diversos ferrocarriles que se han construido.

Se trata actualmente de la construccion de diez o doce ferrocarriles i no es posible autorizar esas obras sin saber cuál es su monto efectivo al ménos por el costo de los terrenos.

Sin embargo, si el Senado cree conveniente continuar la discusion sin ese dato, yo no me opondré porque soi un voto; pero creo que no seria prudente prescindir de todos los conocimientos que hagan al caso.

Es necesario que conozcamos estos estudios para que sirvan de base a la indicacion que pienso hacer en el sentido de que los contratos no puedan modificarse, no imponiendo nuevos gravámenes al Fisco, sino en virtud de lo que diga una lei.

El señor MAC-IVER.—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor MAC-IVER.—No sabia que este proyecto estaba aprobado en jeneral,

pero a pesar de eso, en la discusion de este artículo 1.º, voi a manifestar algunas ideas sobre la manera como contemplo este proyecto.

Si se tratara de invertir en obras públicas, dineros que tuviéramos en arcas públicas o dineros de las rentas ordinarias del país, puede que talvez, exijiendo ciertas garantías, yo aceptaria este proyecto. Pero no se trata de algo tan conocido, sino de comprometer el crédito público para hacer una serie de obras que son útiles, pero la ventaja de cuya construcción no se divisa con perfecta claridad. Sabe el Senado el resultado del contrato sobre construcción de ferrocarriles de 1889.

Se autorizó un gasto de treinta i tantos millones de pesos; han transcurrido quince años, se han gastado mas de setenta millones de pesos i las obras no se han terminado.

En vista de estos antecedentes, es necesario pensar si estamos hoy en circunstancias mas halagüeñas i si podemos comenzar las obras con la seguridad de verlas concluidas. Las condiciones que estamos palpando de las obras anteriores no nos indican la necesidad de ser prudentes i no precipitar los acontecimientos en vista de un fracaso bastante posible?

Despues de las obras ejecutadas posteriormente a la lei del 89, se han presentado muchas otras tan improductivas como las primeras, lo que como decia el señor Senador por Cautin nos indica claramente la manera irregular como se las llevaba a cabo i es mui posible creer que las que hoy se nos propone llevar a cabo obedezcan a la misma forma de cálculo i presupuesto.

I en vista de tales antecedentes ¿podríamos creernos hoy con mejores medios para adelantar mas que ayer? ¿quién puede respondernos de que mañana seremos mas felices? ¿qué cambios se han producido para hacernos salir garante de que hoy no se nos ocurra incurrir en los errores que ayer no mas cometimos?

Este es un punto, señor Presidente, que merece seria i especial consideracion, para que no se diga que invocamos en vano los consejos de la esperiencia.

Si se tratara de fondos acumulados en las arcas nacionales, de capitales acumulados durante las entradas ordinarias con un presupuesto desahogado i saneado para que se dijera entónces, allá van esos

fondos para destinarlos a obras públicas, lo que al fin será mejor que dejarlos inactivos. Eso al ménos podria ser provechoso con tal que los fondos se ocuparan en algo; pero esto señor Presidente de comprometer el crédito de la nacion, de reservar solo para hoy lo que puede ser la obra de mañana, i contratar solamente empréstitos tan solo para proseguir obras públicas mal calculadas, permítame, señor Presidente, que me parece poco serio para un hombre de Estado. ¿Por qué no guardarse para una época mas lejana, cuando sea fácil calcular en obras públicas el dinero que se va a votar? ¿quién nos apremia por hoy i quién nos impone este afán de votar millones?

De mí sé decir, señor Presidente, que no me siento con ánimo de acompañar a los que se proponen empeñarse en esta senda. Yo deseo, como el que mas, que se impulse nuestro progreso, que se aumenten los ferrocarriles, i que se construyan buenos puertos; pero arrojar así como ahora se piensa los dineros al mar, eso no me agrada, eso no puedo hacerlo.

He agregado que, segun informes fidedignos, no están estudiadas las obras que se proponen, o a lo sumo, hai mui pocas que lo estén. De los veintisiete a veintiocho millones que representan las obras del proyecto en discusion, no alcanzan a estar estudiadas las obras de siete millones. ¿Con ánimo lijero, en estas condiciones, iríamos así no mas a autorizarlas?

Las observaciones del honorable Senador por Cautin, han sido a este respecto mui oportunas.

Si el fracaso de la lei del 89 se debió, en buena parte, a la falta de estudio de las obras públicas ¿cómo volveríamos a hacerlo de ántes, quizás para tener iguales consecuencias? Cómo iríamos a invertir los dineros nacionales, con la grave circunstancia de la contratacion de un empréstito?

Vuelvo a preguntar, señor Presidente, si es cierto que nada nos enseña la esperiencia.

Creo, delante del hecho innegable de la falta de estudios, que tiene relacion estrecha con el proyecto en discusion, que no podemos avanzar mientras no haya esplicaciones sobre el particular dadas por el órgano correspondiente del Gobierno. Necesitamos que se nos diga con sinceridad i verdad, qué hai al respecto, qué razones existen para acometer las obras en este o aquel orden, qué estudios se han hecho.

El señor SAAVEDRA. ¿Me permite una palabra Su Señoría?

El señor MAC-IVER.—Con mucho gusto, señor.

El señor SAAVEDRA.—Como he sido miembro de la Comision informante, puedo suministrar algunos datos a Su Señoría.

Segun es sabido, el primitivo proyecto del Gobierno sobre obras públicas, comprendia la inversion de cien millones de pesos en ferrocarriles. Posteriormente se ha reducido inmensamente esta suma, estendiéndose el jénero de las obras que se van a realizar.

El proyecto es ahora solo por veintisiete millones, i se aplica a la construccion de ferrocarriles, puentes, puertos, etc., con referencia únicamente a las obras estudiadas.

Si Su Señoría hubiese sido miembro de la Comision, sabria que a las sesiones de ésta asistió el señor Ministro i suministró los antecedentes del caso.

El señor MAC-IVER.—Repito que, segun mis informes, los estudios no existen; i estoy cierto de que, si se los exigiesen al señor Ministro, probablemente tampoco los presentaria.

Lo que ol serva el honorable señor Saavedra se ha dicho tambien muchas veces: hai antecedentes, hai estudios, pero esos antecedentes i esos estudios, cuando se les examina con cuidado, valen mui poca cosa. Resulta al fin que esos estudios no sirven, como no sirvieron los de las obras a que me referi hace un momento.

Para emprender una serie de obras públicas, es menester que exista un plan jeneral bien meditado i combinado, que pueda haber una administracion eficaz i acertada de los trabajos. ¿Dónde está todo ese trabajo? ¿Qué opinion técnica lo asiste? Confieso que algo puede encontrarse en la Direccion de Obras Públicas, siquiera porque está a su cabeza una persona apta i preparada; pero está ahí como ave de paso que mañana o pasado ha de emprender el vuelo.

I luego, si todos los vicios i defectos en las obras públicas no han tenido su nido en esa oficina, ¿no se sabe que a lo ménos ahí han encontrado su mejor amparo?

¿No acuden al recuerdo de los honorables Senadores toda esa serie de incidencias del túnel del Arbol, del ferrocarril de Loncoche a Antihue i demas que son de sobra conocidas?

No es de personas cuerdas entrar en la

via de las obras públicas, sin que estén acopiados todos los elementos.

Si hubiese una base séria, una administracion adecuada, estudios completos, podria desecharse el vaticinio de que se irá de nuevo a un desastre. Mucho lo temo yo, i ojalá, señor Presidente, que este temor mio, que se aproxima a la certidumbre, fuese contradicho por los resultados. Lo celebraria de veras por mi país. ¡Ojalá éstos no vayan a ser dineros arrojados imprudentemente al mar!

Este proyecto no acredita tampoco que haya sido elaborado con un criterio maduro, que consulte los verdaderos intereses nacionales. En el artículo primero veo allí una larga nomenclatura de obras, una serie interminable, en que se habla hasta de reparaciones de muelles de pasajeros, reparaciones de puentes, reparaciones de puertos en construccion, de muelles mas o ménos considerables, en algunos de nuestros puertos, en reparaciones i construccion de puentes. ¡Señor! ¿Para esto, en nuestro país, con una renta que pasa de cien millones de pesos, levantamos empréstitos o emitimos bonos?

¿Acaso estos pequeños gastos por construccion de pequeños puentes i muelles, i por reparaciones de esta misma clase de obras no deben entrar en el servicio ordinario del país? ¿Qué razon hai para considerar estos gastos como estraordinarios?

Con este criterio podria pedirse mañana se levantara otro empréstito para apertura o reparaciones de caminos.

I a este paso, lo que es ordinario en la nacion, todo lo que debe atenderse con las rentas ordinarias del país, llegaría hacerse por medio de empréstitos.

I entónces quedaremos con que las rentas públicas se invierten ¿en qué? En el pago de empleados.

Comprendo el deseo i la impaciencia de algunos porque se hagan trabajos públicos en el país: aquello trae cierto movimiento comercial, trae cierto bienestar. Pero si los que tienen ese deseo consultaran el interes verdadero del país, verian que por una pequeña bonanza, por lo demas mui momentánea, sacrificaban intereses mui primordiales de la nacion.

Es cierto que con esta estagnacion en materia de construccion de obras públicas, nos mantenemos como en una media noche; pero, concurriendo las circunstancias actuales, con las bases que tenemos, si nos lanzamos desde luego, a emprender

tantas obras públicas, ¿no es verdad que sacrificamos el porvenir i que por un plato de lentejas para hoy, vendemos la primogenitura de mañana?

No desespero del mejoramiento del país, tengo confianza en que ese mejoramiento ha de venir; no creo que habremos de llegar a la disolución i a la anarquía; creo que tenemos suficientes elementos, bastante patriotismo para que la reacción venga, i espero que venga antes que pase mucho tiempo.

I bien, yo digo: guardemos para entonces estos deseos de hacer obras públicas; conservemos para entonces nuestros recursos, no los agotemos; que entonces se harán obras públicas i ferrocarriles en el país. Procediendo desde luego, no haríamos otra cosa que votar el dinero a la calle.

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

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

El señor BARROS LUCO.—Principaré por declarar que reconozco, como el honorable Senador de Ñuble, que las obras contratadas en virtud de la lei de 20 de enero de 1883, es probable que cuesten mas de lo calculado en esa lei.

Sin embargo, conviene recordar un poco las cifras para acercarse algo a la verdad.

Dicha lei autorizó la construccion de obras por tres millones quinientos treinta i siete mil libras esterlinas, que en moneda de 18 peniques, representan cuarenta i seis millones de pesos próximamente. No sé si hasta la fecha se hayan invertido los cuarenta i seis millones de pesos, i, por otra parte, muchos de los ferrocarriles, como el de la Araucanía, no se han terminado. Puede tenerse como cosa indudable que las obras costarán mas que lo calculado; pero este defecto es inherente a la construccion de todo trabajo de alguna importancia.

Principando por la casa en que estamos reunidos ¿no ha costado 30 o 40 por ciento mas de lo que se calculó? Si no me equivoco, costó cerca del doble del presupuesto que se tuvo en vista al autorizarse la obra.

El canal del Mapocho, para cuya construccion tuve yo el honor de presentar un proyecto de lei, segun los cálculos primitivos, debía importar un millon i medio de pesos; supongo que se han gastado como cinco millones.

A pesar de esto, me parece que no ha-

brá nadie en Chile que condene estos dos trabajos, el Congreso i el canal del Mapocho.

Los trabajos del edificio del Congreso fueron dirigidos por comisiones especiales de Senadores i Diputados, i es de suponer que hubo en todo estricta vijilancia. Pero el mayor gasto provino de las modificaciones que se hicieron en los planos; yo me impuse de modificaciones que hacian duplicar o triplicar el gasto en algunos trabajos.

En la obra del Mapocho tambien se hicieron modificaciones; por ejemplo, se habia pensado hacer un canal de forma curva, i despues se creyó conveniente hacerlo recto. Esta modificacion dobló el presupuesto.

I esto del mayor costo en las grandes obras sobre lo calculado, sucede en todas partes del mundo. El canal de Panamá, empresa detenidamente estudiada por los ingenieros mas notables del Universo, se ha visto que no se ejecutará ni con el doble de la cantidad consultada en un principio.

Seria inútil citar muchos ejemplos que corroboren lo que asevero.

En Inglaterra, muchas de las grandes obras, con planos mui bien estudiados, se hacen con presupuestos en suspenso; se van ejecutando los trabajos sin saber el monto total que van a costar.

Yo creo que si esperaríamos tener presupuestos tan exactos como quisieran algunos, postergaríamos estas obras indefinidamente o no se harian nunca.

Para mí, los estudios sobre estas obras, están debidamente hechos; pero reconozco tambien que, probablemente, muchos de ellos tengan que modificarse en el curso de la ejecucion de los trabajos.

En el túnel del Arbol, por ejemplo, a que aquí se ha hecho alusion, hemos visto que despues de hecho el contrato, se acordó dar al túnel 25 o 30 metros mas en la entrada de la parte oriente, modificacion que, indudablemente, aumentó el costo del trabajo.

De modo que la consideracion de que las obras cuestan mas de lo que se ha presupuesto primitivamente, me parece que no es base para detenernos para hacerla. La base primordial para las obras es su buena ejecucion; el costo es de importancia, hasta cierto punto, secundaria.

El Gobierno, naturalmente, debe en todo caso vijilar todos los trabajos que se

empresan, a fin de que se ejecuten como es debido.

Pero, en jeneral, me parece que estas obras a que he aludido, como el edificio del Congreso, como el canal del Mapocho en materia de construcciones hidráulicas, que son de lo mejor que tenemos en Chile, han sido bien ejecutadas, i despues de visitar los paises de Europa, se ve que están a la altura de los mejores trabajos que allí se ejecutan. Han costado caro, pero el dinero ha sido bien invertido.

Entre las obras que vienen en este proyecto figuran algunos trabajos para mejorar el puerto de Constitucion. El mejoramiento de este puerto se ha venido deseando desde hacen sesenta o setenta años i sin embargo aun no se realiza; ya no es posible postergar esta aspiracion por mas tiempo, i es necesario hacer siquiera algunos trabajos. Creo que con los doscientos siete mil pesos que aquí se consultan podrá hacerse una obra de importancia para el porvenir del puerto.

Con respecto a puentes, debo decir que, segun entiendo, no se trata en este proyecto de reparaciones sino de construcciones nuevas.

Algunos de los puentes son de poco valor i podrian, por esto, hacerse con las entradas ordinarias, pero esto es de poca importancia.

En cuanto a la observacion del honorable Senador de Cautin, relativa al artículo 5.º, debo decir que no es posible calcular el monto de las especificaciones para un ferrocarril, por las indemnizaciones, muchas de ellas exajeradas o imaginarias, que cobran a veces los propietarios.

En el ferrocarril de Santiago a Melipilla se calculó que habria que pagar diez mil pesos por espropiaciones, i, segun datos que tengo, pasó de ciento veinticinco mil pesos lo mandado pagar por varias sentencias, pues hubo propietario que cobró perjuicios hasta por el espanto que podian sufrir los animales por la travesía del tren por sus fundos, los que no podian engordar por esa causa.

Pero, en fin, me parece que por ahora conviene consagrarse a la discusion del artículo 1.º

El proyecto ha sido aprobado en jeneral por unanimidad; en cuanto al detalle, creo que el Senado haria bien en aprobar todas estas obras enumeradas en el artículo 1.º La inversion que ha de hacerse en estos trabajos es algo que forzosamente ha de conocerse en la actualidad.

Conviene mucho dar ocupacion a nuestros obreros; pues todos sabemos que algunas grandes fábricas o empresas que hai en Valparaiso, i en el sur han tenido que despedir a sus obreros por no tener en qué ocuparlos. Esta necesidad de proporcionar trabajo a los obreros es una de aquellas que debe tener el Senado en seria consideracion i que deben preocupar la atencion del Gobierno.

Por estos motivos daré mi voto al artículo 1.º del proyecto, esperando que el señor Ministro de Obras Públicas, que ha prometido asistir al Senado, vendrá a ratificar las observaciones que hace valer el informe de la Comision acerca de que estas obras están suficientemente estudiadas.

El señor SILVA CRUZ.—Pido la palabra.

El señor LAZCANO (Presidente).—La tiene Su Señoría.

El señor SILVA CRUZ.—A propósito de la última observacion que ha hecho el honorable Senador por Lináres acerca de la promesa del señor Ministro de Industria i Obras Públicas de venir a ratificar los datos que aparecen en el informe, debo cumplir con un encargo del señor Ministro.

Me ha dicho Su Señoría que su situacion de Ministro dimisionario, por haber presentado hoi la renuncia de su cargo, le ha impedido asistir al Senado a pesar de saber que debia tratarse hoi de este proyecto. En la duda de si concurriria o no al Senado, ha optado por no presentarse, no obstante la buena voluntad que tiene de suministrar todos los antecedentes de este proyecto.

Cumplo con el deber de dar esta explicacion, la cual rije tambien con los antecedentes pedidos por el honorable Senador de Cautin.

Por mi parte habria deseado tambien tener datos sobre algunas obras que no aparecen consultadas en el artículo 1.º i que entiendo están ya estudiadas i tienen carácter de urgencia. Me refiero, por ejemplo, al ferrocarril de Los Angeles a Antuco i otras obras por el estilo, cuyos estudios sé que están hechos.

Seria conveniente saber por qué consideraciones se han omitido estas obra i se ha dado la preferencia a otras. No digo que no haya razones para ello; pero desearia conocer esas razones.

Desearia hacer otras observaciones de detalle; pero me abstengo de hacerlas, ya

que no habria quien contestara tanto respecto del ferrocarril a que me refiero como de otras obras que aparecen eliminadas.

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

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

El señor SAAVEDRA.—Es mui difícil para los miembros de una comision afirmar que las obras o negocios de esta clase están perfectamente estudiados.

Los miembros de la Comision informante preguntamos al señor Ministro si existian estudios serios, i Su Señoría manifestó que sí. En cuanto a las obras particulares, yo podia tener conocimiento de algunas, así como mis colegas podian tener motivos para formar juicio personal i exacto respecto de otras. Las mas importantes i costosas, como el dique de Talcahuano, son mui conocidas de la Honorable Cámara, i están bien garantidas con informes de la Direccion de la Armada.

Estudios que nosotros hayamos podido comprobar directamente, no los hai: saben mis honorables colegas que los asuntos se tratan en el seno de las comisiones mas o ménos como en la Cámara misma.

Yo creo conveniente que se llame al señor Ministro, aun cuando el Gabinete haya presentado su renuncia, porque las obras de que se trata no pueden estar sujetas a las vicisitudes de la política, i los datos que puede proporcionar el señor Ministro de Obras Públicas actual talvez no podria darlos tan estensos i completos otro que viniera a reemplazarlo.

Por lo tanto, me atreveria a solicitar de la Mesa que se sirviera significar al señor Ministro que la Cámara veria con agrado su asistencia a esta discusion. Si hai una cuestion abierta es ésta, puesto que nada tiene de política. Yo no sé si mi peticion será enteramente reglamentaria o no; pero recuerdo casos de haberse llamado a Ministros cuya renuncia estaba pendiente.

El señor MAC-IVER.—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor MAC-IVER.—Decia yo que se me habia informado que no habian estudios sobre la mayor parte de estas obras que están por comenzar. El señor Senador de Lináres ha asegurado que esos estudios existen, i yo puedo decir algo sobre dos de las obras que figuran aquí en esta nómina.

Entre las que pueden iniciarse en 1904

figura el ferrocarril de Puangue a San Antonio, con treinta i siete kilómetros de estension, i costo calculado de dos millones ciento treinta i un mil pesos.

Hace mui pocos dias, leí en los diarios una propuesta para hacer este ferrocarril, presentada por un conocido constructor, ex-miembro de la Cámara de Diputados i ex director de Obras Públicas, el señor don Benjamín Vivanco, i de esa propuesta se deducia que los estudios no estaban hechos. Aquí viene sin embargo esa línea como que tuviera estudios definitivos.

El señor BARROS LUCO.—¿De qué línea habla el señor Senador?

El señor MAC-IVER.—De la de Puangue a San Antonio.

El señor BARROS LUCO.—No figura en el proyecto aconsejado por la Comision.

El señor LAZCANO (Presidente).—Conviene tener presente que lo que se discute es el artículo primero del proyecto de la Comision. Sin duda el señor Senador de Ñuble se está refiriendo al mensaje del Ejecutivo.

El señor MAC-IVER.—Yo no tengo a la vista mas que el *Boletín* que contiene el proyecto del Gobierno. Pero, como no figura aquella línea entre las aprobadas por la Comision, no continuaré hablando sobre ella.

Pase a ocuparme del dique de Constitucion, i voi a contar a la Cámara lo que es aquel dique, lo que ha sido i lo que será, si se realiza la idea tal como parece que se proyecta. Calcularán mis honorables colegas que tengo interes personal en esta obra, no en el sentido pecuniario, sino porque me agradaria que se hiciesen trabajos de verdadero progreso en el pueblo en que nací.

Como decia el señor Senador de Lináres, las obras de este puerto han sido desgraciadas; nunca se ha podido hacer nada que dure un año. Fuera del gasto hecho en los estudios, hace seis o siete años se arrojaron al mar cien mil pesos o mas. El presupuesto del puerto no vale gran cosa, unas cuatrocientas mil libras.

Se creyó que consultando en el presupuesto una pequeña suma para empezar los trabajos, se daba ya un gran paso. Se confiaron las obras a un ingeniero de los que aquí se llaman hidráulicos, i la primera creciente del rio, se llevó al mar todos aquellos pesos de los trabajos preliminares.

Pasó algun tiempo, i merced al espíritu

de trabajo que distingue a nuestro honorable colega el señor Barros Luco, se envió allí una draga para dragar la ría que se va obstruyendo tan rápidamente, que ya no caben ni cuatro buques donde ántes podían fondear ochenta. Se destinó no se cuánto, treinta o cuarenta mil pesos, i aunque mal i por mal cabo, se inició el dragaje. Pero sobreviene luego el invierno, i para mayor seguridad de la draga, para que no se la llevara el río la trajeron a Valparaíso, donde a pesar de todas las seguridades no tardó el barco-máquina en irse a pique. Así son nuestras obras públicas.

Después se envió un ingeniero, que fué allí en tiempo de verano; se estuvo unos ocho días, i de esa inspección salió este dique de doscientos siete mil pesos. Yo le pregunté qué objeto tenía esa suma i se me respondió que tales eran los consejos de los vecinos, i que no había más datos que los ya conocidos.

¿Cuáles eran estos consejos de los vecinos? Nada en sustancia. Que se mueva el dinero, ante todo; i en seguida ver si con tal movimiento se atrapa algo como progreso. Pero, no se lo olvide, lo esencial es que se vea correr la plata; son doscientos siete mil pesos arrojados al mar. ¿Estudios? ¿Qué estudios se pueden hacer en verano, contemplando un río manso, un mar manso, que no sea ni siquiera un remedo de lo que será en invierno!

Esta es la realidad de las cosas, señor Presidente.

Ahora se consulta una suma de doscientos siete mil pesos para hacer un dique; i, sin embargo, según estudios hechos por un distinguido ingeniero hidráulico eso no costará menos de cuatrocientas mil libras esterlinas si se quiere hacer una obra duradera.

No sería exagerado decir que por el solo hecho de existir el puerto de Constitución los territorios situados al interior de la zona, aumentarían de valor en cuarenta millones de pesos. I sin embargo, se nos trae un gasto de doscientos mil pesos para hacer un dique que no se sabe si podrá hacerse.

Tengo razón, pues, para quejarme de estas cosas; tengo razón para ver todo muy negro, como dicen privadamente algunos de mis colegas.

¿Cómo puede decirse que se han estudiado las obras públicas cuando se olvida el puerto de Constitución, cuando se olvida el de Talcahuano, obra para la cual

el presupuesto oficial calcula seis millones de pesos, i que en realidad costará trece millones!

Es verdad, como decía el honorable Senador de Lináres, que es necesario dar trabajo a los obreros; pero es necesario mirar las cosas por todos sus lados, bajo todas sus faces; no es posible que por dar trabajo a los obreros se vaya a arrojar el dinero al mar sin probabilidad de que estas obras se realicen.

I permítame Su Señoría que no me atreva a reconocer como universal este fenómeno que se produce en Chile cuando se alteran los presupuestos de las obras públicas. En ciertas obras, como sucede en las hidráulicas, se comprende que los presupuestos sean variables. Pero en ferrocarriles no se yerra jamás ni en un cinco por ciento; aquí en Chile, sí.

I si estas alteraciones fuera por buscar la conveniencia jeneral, el mejoramiento de las obras, estaría bien. Pero ellas provienen de que una línea, por ejemplo, que cuesta dos millones, se da a un contratista que ofrece construirla por un millón. Después, para remediar este daño del contratista, se echa mano de un recurso muy sencillo; todo se convierte entonces en una obra nueva i las obras nuevas no se pagan, por cierto, al precio alzado ajustado en el contrato, sino a un precio mayor en un quince o veinte por ciento; en una palabra, se cambian las condiciones de la obra i resulta que las obras públicas se hacen fuera de presupuesto i fuera de contrato.

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

## SEGUNDA HORA

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

El señor SILVA URETA.—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor SILVA URETA.—Como miembro de la Comisión, voy a decir unas cuantas palabras a fin de explicar mi voto.

La Comisión, después de dos días de estudio, acordó llamar al señor Ministro de Hacienda para que dijera que con cuanto dinero se podía contar para las obras i si era conveniente emitir bonos o vales de tesorería. En la Comisión se había vertido la opinión de que ántes de dos años ya no quedaria sobrante ninguno en arcas públicas. El señor Ministro manifestó que

no era prudente, en ningun caso, consultar un gasto mayor de seis o siete millones de pesos por año con destino a estas obras.

Por estas razones, nos concretamos a estudiar solo aquellas líneas que dan salida a los productos hácia el mar.

Se observa ahora que algunas de estas líneas no están suficientemente estudiadas. Puede que así sea, pero respecto de todas existen planos i presupuestos.

En la parte que yo conozco, al ménos, en el ferrocarril de Cabildo a Choapa se han hecho estudios minuciosos desde que fué Ministro el eminente hombre público don Julio Bañados Espinosa, que se preocupó del asunto con toda dedicacion, nombrando comisiones competentes, de las que formaron parte ingenieros tan distinguidos como los señores Vergara Montt i Budge.

Respecto del túnel de la Gurupa, se han hecho estudios en tres ocasiones por tres comisiones diversas i el resultado ha sido que se ha considerado como ventajoso alargarlo, dándole unos cien metros.

Sin embargo, no conforme con esto, se nombró una otra comision que hizo estudios por distintas partes, por la cuesta de los Carneros, por la de González i frente a Valle Hermoso, i se vió que el proyecto por esos lugares era mas caro i ménos provechoso.

Ultimamente se han hecho estudios por la costa i los informes han sido contradictorios.

Basta la lectura de esos informes para comprender que no responden a estudios serios.

Segun estos últimos proyectos de trazado, pasaria la línea por médanos que no producen nada, por lugares donde no hai ni agua i donde no se encuentra un ser viviente en cinco u ocho leguas a la redonda.

De Illapel al norte no está bien estudiado todo, pero hasta la cuesta de los Hornos lo está. Son como cien kilómetros, una distancia como de Cabildo a Choapa.

Esto yo lo he visitado, aquí hai terrenos de regadío i asientos mineros, i ademas se evitaria la construccion de ramales, como el de Choapa a Salamanca que cuesta dos millones o mas i el de Trapiche a Petorca.

Pero el honorable Senador del Ñuble, decia que esto no está bien estudiado. Pero, entónces ¿van a estar estudiándose estas líneas años de años, por siglos?

Todos sabemos con una simple inspeccion del terreno lo que cuesta un kilómetro. Lo malo está en que los contratos se alteran apénas comenzada la obra, por interes del contratista i por negligencia del Gobierno.

I lo peor de todo, señor Presidente, es que para estudiar cada línea se nombran una infinidad de empleados que no se necesitan.

Para el ferrocarril de la Calera que son setenta kilómetros se han nombrado siete ingenieros i ha demorado diez años, de modo que cada ingeniero ha hecho siete kilómetros, demorándose un año.

La línea de Illapel se contrató hace ocho años, todavía no puede terminarse. ¿por qué? sencillamente porque los fiscalizadores quedan sin destino una vez que se acaben los trabajos.

En esta materia debia tomarse la precaucion de retener a los empleados un tanto por ciento para entregárselos cuando se terminara la obra. Así no se eternizarian las obras.

Repito que sé que los estudios están hechos en el norte.

En la línea de la Paloma a San Marcos se han gastado desde 1888 mas de setecientos mil pesos i todavía no se concluye. ¿Vamos a seguir todavía?

Por lo que hace al ferrocarril de Melipilla a Valparaiso hai tres o cuatro estudios hechos por diversos ingenieros, por los señores Mujica, Silva, Rosselot i no sé que otros.

El señor BALMACEDA.—Hai mas de diez o doce, señor Senador.

El señor SILVA URETA.—Mejor seria pues, pedir desde luego propuestas i aceptar la que mas convenga, no precisamente la mas baja sino la que ofrezca mayores garantías. Yo creo que en esto de las licitaciones debe el Gobierno juzgar con amplitud de criterio, sin ligarse nunca a preferir la propuesta mas baja, porque no siempre lo mas barato en el papel, en los números, resulta mas conveniente a los intereses públicos.—Lo principal es la bondad de la obra, la garantía de buena ejecucion i la confianza que ha de inspirar el empresario.

En cuanto a los túneles, no me esplico el terror con que se habla de ellos, señor Presidente, yo estoi acostumbrado a ver perforar cerros, i yo mismo he perforado mas de diez. Nunca he visto que haya costado mas de cinco pesos el metro cúbico. En eso está la cuestion.

Se asustan de que haya túneles en el norte i no se asustan de los puentes en el sur. El túnel de la línea que arranca de la Calera, se objeta, va a costar mas de cuatrocientos mil pesos, para una línea de trocha angosta. Que cuesta eso o mas un túnel, está bien: es una obra que dura. Mientras tanto que los puentes se caen i se destruyen en el sur, porque tienen que luchar con los temporales del invierno. ¿I cuándo se han caído el túnel de San Pedro, hechos por Mr. Meiggs hace mas de cuarenta años, el de Palos Quemados, o el de Cavilolen, que tiene de estension 6,600 metros? Estas obras cuestan, pero en cambio son mui durables.

Yo prefiero veinte veces la construccion de un túnel a la de un puente.

Estoi cierto que una vez que el túnel comunique la línea central con la de Coquimbo se habria asegurado el progreso de una vasta i productiva rejion del pais. Al norte, el Estado no gasta nada, no compone los caminos, no establece comunicaciones, i por eso es que se encuentra postrada la industria minera, porque aunque las minas se trabajen no se puede trasportar el metal.

En resumen, yo le daré mi voto al proyecto, ya sea que se vayan a pagar las obras en bonos, en vales o en dinero.

El pais necesita, reclama la ejecucion de obras públicas, no podemos seguir en la estagnacion en esta materia. Mas de doce años que se llevan a cabo mui pocas obras. Si queremos progreso, industrias, comercio, no esperemos que estas cosas nos vengán llovidas del cielo. Tenemos que trabajar, conforme al precepto del evangelio: «ayúdate que yo te ayudaré».

No es posible dejar pasar el tiempo i que se gasten los millones, sin dar cima a ninguna obra pública que valga la pena. Hai infinitas que realizar de Camarones a Magallanes.

Se dice que cuestan caro, demasiado caro. He manifestado en lo que consiste el mal. Es porque las obras se contratan i se ejecutan con un personal superior numeroso, como el Estado Mayor de los Ejércitos de Melgarejo, en que todos eran jenerales i coroneles para mandar cien soldados. Aquí sucede lo mismo: hai cincuenta o cien ingenieros, mayordomos, etc., para vijilar a cuarenta o cincuenta peones; i muchas veces los trabajos, i los jornales i salarios pequeños se suspenden, pero los sueldos gordos continúan. No es extraño así que obras que pudieran costar

dos millones de pesos i concluirse en tres años, cuestan el doble o mas del doble i se prolongan por espacio de catorce o quince años.

Dejo la palabra, despues de las breves observaciones que he hecho, repitiendo que le daré mi voto al proyecto tal como viene informado por la Comision.

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

El señor LAZCANO (Presidente).—La tiene el señor Senador.

El señor REYES.—Creia que nos encontráramos en la discusion jeneral del proyecto, en vez de hallarnos en la particular del artículo 1.º

De todos modos, me parecen oportunas las observaciones que voi a formular, sin engolfarme en cuestiones técnicas, que no son del resorte de esta corporacion, ni pueden entrar en la competencia regular de los miembros que la componen.

El Senado debe proceder en este negocio con cautela i con un criterio sólido. Debemos encaminar las obras públicas, pero solo por el sendero del acierto, de los estudios competentes i de un órden que corresponda a las mas primordiales necesidades del pais.

Veo aquí una nomenclatura de diversas obras públicas. ¿En virtud de qué se ha establecido este órden con que figuran en el proyecto? ¿Hai estudios suficientes sobre todas las obras? ¿Qué ha pensado sobre esto la Direccion de Obras Públicas? ¿Cuáles son las obras impostergables i cuáles admiten espera, cuáles son mas importantes i cuáles no lo son tanto?

No lo sabemos, señor Presidente.

Sin tener los datos al respecto, sin audiencia previa del señor Ministro del ramo, no podemos avanzar en la discusion. Es menester averiguar si la Direccion de Obras Públicas ha dictaminado sobre el órden de precedencia que aquí se propone, la condicion de los estudios, si están perfectamente elaborados o si solo hai datos aislados, sin apreciacion razonada de su conjunto. A la simple vista, no merece ser considerada la nomenclatura como un plan seriamente meditado.

Es preciso investigar si existe ese plan jeneral, serio i escrupuloso, no hecho al descuido, que debe ser la base precisa i necesaria sobre que deben proceder los poderes públicos para no incidir de nuevo en desarciertos, desagradados i perjuiicios como los que hemos soportado con

el malogrado contrato con la famosa Compañía Constructora de Ferrocarriles.

Conocido o establecido ese plan, ya tendríamos una pauta segura a la cual ceñirnos, no se aceptaría ni rechazaría nada sin sujeción a esa norma fija i conveniente.

Por ahí debemos empezar, por tener ese plan, con estudios bastantes i de personas competentes, para no ir al acaso, para no acometer sino las obras que puedan llevarse bien a cabo i que consulten mejor los intereses del país.

El honorable Senador por Aconcagua, recordaba lo que pasó con M. Meiggs, hace cincuenta años. Las obras no se emprendieron sino después de oír el dictámen de los ingenieros mas competentes, como Campbell i otros, que pasaron cuatro años haciendo estudios. En seguida se procedió al trabajo en forma atinada, segura.

Pero emprendiendo las obras cuando a lo sumo hai estudios someros, pasaria lo mismo que hemos visto con las grandes obras iniciadas en 1888.

Las obras no se ejecutaron i el Gobierno ha tenido que pagar indemnizaciones a la Compañía contratante o a los cesionarios de sus pretendidos derechos.

Siempre que se emprenden construcciones sin los estudios necesarios, los resultados son por fuerza negativos. Recuerdo que en 1877 se hicieron observaciones en el Congreso con motivo de que las aguas habian arrasado con los puentes i otros trabajos, en la línea de Curicó a Chillan. Teniendo que dar yo alguna contestación, en virtud del cargo público que entonces desempeñaba, preguntó al contratista de la construcción cuál era la causa de lo ocurrido i me contestó que ella no era otra que la de haberse emprendido la obra sin los estudios necesarios, de haberse llevado todo a la carrera, sabiendo, por lo tanto, todos los trabajos mal hechos.

Esto es lo que yo no querria que sucediese ahora; yo desearia que los proyectos de lei sobre construcción de cualquiera obra pública se presentasen acompañados de todos los documentos necesarios para que el Congreso pudiera formarse el concepto de que ella ha sido suficientemente bien estudiada.

En materia de estudios sobre una obra, necesitamos atenernos al dictámen técnico, i ese dictámen debe darse, naturalmente, por la Dirección de Obras Públicas.

Talvez lo único que nosotros podríamos apreciar es si el trabajo tal es o no mas urgente que el trabajo cual.

I bien, con el presente proyecto de lei, según entiendo, no se ha acompañado dictámen alguno de la Dirección de Obras Públicas, ni sobre los estudios de cada obra ni sobre la urgencia o importancia relativa de ellas.

Por otra parte, hai que tener presente la cuestión de fondos.

¿Será este momento oportuno para emprender obras públicas de magnitud?

Deseo como el que mas que el país adelante. Hemos pasado por un período de estagnación, que no estaba en manos de nadie evitar, i ojalá que muy pronto pudiéramos realizar muchos trabajos públicos. Pero si está dudosa todavía la situación económica del país, si no se ve aun bien claro cómo hemos de salir de los embarazos financieros en que estamos envueltos ¿es prudente entrar, desde luego, a autorizar al Gobierno para que emita bonos que impondrían muy pronto, en 1904 o 1905, fuertes desembolsos, cuando no tenemos la evidencia de contar con los recursos necesarios? No me parece que el momento actual sea el mas propicio. Aun diria que la época no es ni medianamente oportuna.

Me he impuesto de las exposiciones hechas sobre el estado de la Hacienda Pública, i de las discusiones habidas por la prensa al respecto i la verdad es que la impresión que queda es que estamos todavía en la penumbra; nada claro veo yo al ménos como resultante cierta de aquellos datos i este debate que se han producido en los órganos de publicidad.

Es cierto que vamos a recibir el precio de los blindados, pero no lo es ménos que tenemos fuertes obligaciones inmediatas que cumplimentar. Sin ir muy lejos, ahí están, insolutas en gran parte, las que contrajimos para adquirir esos mismos buques i que es necesario solventar antes de autorizar inversiones de dinero para otras obras, por urgentes que parezcan.

Por estas consideraciones, creo que obraríamos con prudencia si acordáramos aplazar la ejecución de estas obras públicas. Convendría, sí, que el Gobierno, formara, entre tanto, un plan jeneral de obras públicas, que hasta ahora no se ha hecho en debida forma.

He querido expresar estas ideas como razon jeneral de mi voto.

I antes de dejar la palabra, por si no

vuelvo a terciar en este debate i mis ideas no merecen aceptacion en jeneral, debo manifestar ciertas dudas que me asisten respecto a algunos puntos especiales, dudas que algunas proceden de mi propio estudio, i otras, las mas, de observaciones que he tenido ocasion de oír a personas directamente interesadas.

Uno de esos puntos es si la línea de Cabildo a la provincia de Coquimbo debe ir por la costa o por el interior. Hai al respecto diversas opiniones. En un folleto que he recibido, injenieros dignos de consideracion opinan de una manera diversa a la que en este proyecto de lei parece insinuarse; no viene dicha línea en el proyecto, pero se insinúa la apertura de un túnel, construido el cual quedaria establecido que la línea férrea debe ir por tal o cual parte.

El señor SILVA URETA.—No, señor Senador.

El señor REYES.—Entónces está eliminado ese punto en el proyecto i no digo nada al respecto.

He leído en los diarios, i tambien he recibido informaciones particulares sobre que se trata de hacer un puente sobre el Aconcagua en un lugar que da, por un lado, solo a una propiedad particular; mientras que haciéndolo en otro punto podria ser de gran provecho para el movimiento comercial.

El señor SILVA URETA.—¿Su Señoría se refiere al puente frente a Quillota?

El señor REYES.—Sí, señor Senador.

El señor SILVA URETA.—No está aquí en este proyecto ese puente.

El señor MAC-IVER.—¿Cuántos puentes hai por hacerse en el rio Aconcagua?

El señor SILVA URETA.—Yo le daré algunos datos a Su Señoría.

Como se sabe, en el trayecto del rio Aconcagua hai muchas poblaciones, como Quillota, Limache, San Felipe, Los Andes. Se trataba el año pasado—esto puedo decirlo como miembro de la Comision de Presupuestos—de hacer un puente sobre el Aconcagua. Algunos querian que se ubicara en Colmo, cerca de Viña del Mar, con el objeto de que sirviese para el camino de la costa. No sé quien dijo que el puente debia hacerse frente a Quillota. Yo mismo era partidario de que se hiciera frente a la estacion de la Calera, lugar que tambien pertenece a Quillota, porque para el camino real que va al Norte no hai mas puente que el del ferrocarril. La

Comision opinó que el puente debia hacerse frente a la estacion de Quillota.

Esto fué lo que hubo al respecto i se fijó, entónces, una partida de mas de cien mil pesos en el presupuesto para emprender la construccion del puente.

Yo, con el objeto de formarme conciencia para dar mi voto, averigüé a quién podia servir ese puente frente a Quillota i, segun se me dijo, de un lado solo hai una hacienda, como de trescientas cuadras, i dos o tres quintas pequeñas; camino no hai ahí ni para la costa ni para La Calera. De modo que hecho el puente, habrá que espropiar terrenos para hacer camino.

El puente en Colmo no se aceptó.

Tal es la cuestion del puente de que ha hablado Su Señoría el señor Senador de Santiago.

El otro puente es el que está frente a la estacion de Chagres, que da acceso a toda la Rinconada de Catemu, poblada de cuatro a cinco mil habitantes, i salida a los productos de las minas i fundiciones de cobre de esa rejion, carga que va toda por el ramal de los Andes i da al Estado mas de cien mil pesos en fletes.

El señor REYES.—Esta esplicacion que da el honorable Senador esclarece mas el punto, i coincide lo que Su Señoría espresa con lo que yo habia oido, esto es, que el puente frente a Quillota no favorece si no a una propiedad, mientras que el otro favoreceria el comercio hácia el norte.

El señor ESPINOSA PICA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Puedo dar todavia otras esplicaciones a Su Señoría, si lo desea.

El señor REYES.—Con mucho gusto oiré a Su Señoría; pero me limitaba a insinuar solamente una duda que tenia.

Observaba el honorable Senador que en el presupuesto se consultaba una partida para la construccion de un puente en el rio Aconcagua, conforme a los estudios hechos, i parece que los estudios han sido hechos no para el puente frente a Quillota, si no para el otro puente proyectado en Colmo.

Estas cosas, como he dicho, se resolverán en vista de las esplicaciones que se den, ya que el artículo no alcanzará a votarse hoy.

El honorable Senador por Aconcagua dice tambien que el túnel no influye en la direccion que pueda tener el ferrocarril al norte. Si hubiera de influir, tambien sería una materia que deberia quedar pendiente hasta que la Direccion de Obras Públicas

dijera algo sobre el particular, ya que hai opiniones distintas a este respecto.

Estas eran las ideas que queria espresar.

En resumen, no creo que sea este el momento oportuno para emprender trabajos de esta naturaleza, mientras no veamos mas despejada la situacion del Erario, i mientras no se haya formado el plan jeneral de obras públicas a fin de evitar que se ejecuten trabajos sin el estudio suficiente.

El señor MONTT.—Pido la palabra, para una cuestion de órden.

El señor LAZCANO (Presidente).—La tiene Su Señoría.

El señor MONTT.—Aparte de las esplicaciones jenerales que se pueden dar sobre este artículo, él está dividido en tres categorías que comprenden setenta obras, mas o ménos. Discutirlas todas a la vez es imposible. Creo, pues, que seria conveniente que, despues de esta discusion, en cierto modo jeneral, que estamos haciendo, se fuera obra por obra. Si se necesitaran esplicaciones del señor Ministro se darian en cada caso, con lo que se falicitaria la discusion.

La circunstancia de que estemos tratando de un solo artículo no me parece que debe detenernos para adoptar este procedimiento, en vista de las numerosas cuestiones que ese artículo comprende.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Pido la palabra.

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

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Yo formo parte de la Comision especial de Obras Públicas que ha dictaminado sobre el proyecto en discusion, i he tenido el sentimiento de no suscribir el informe. No es que no sea partidario de las obras a que ese documento se refiere: al contrario, creo que nadie habrá lamentado tanto como el que habla la paralización casi completa durante los catorce últimos años, i que nadie tampoco habrá trabajado mas en las comisiones i en el Congreso para que se despachen los proyectos de este jénero.

A tres informes o mas he contribuido sobre asuntos análogos, que no han sido despachados.

No he firmado éste por no haber tenido conocimiento del plan que debe haber elaborado la Direccion Jeneral de Obras Públicas: me parece haber leído que esa oficina habia formado ese plan i elevádolo al Ministerio, i quise verlo en la Comision,

como antecedente necesario para formar cabal concepto de la materia en estudio; pero no habiendo podido consultarlo entónces, desearia conocerlo siquiera antes de dar mi voto en el Senado.

El discurso que acaba de pronunciar el honorable señor Senador de Santiago, me ahorra dar los fundamentos de esa peticion, salvo una que otra razon no aducida por Su Señoría.

Yo desearia saber la suma que demandaria la terminacion de los edificios inconclusos para escuelas i cárceles. Si urgentes son los puentes, ferrocarriles i obras maritimas, no lo es ménos dar remate a estas otras obras, que se están deteriorando cada dia que pasa i que una vez terminadas reportarán una notable economia en alquileres i una gran ventaja para los servicios a que se destinan.

Ademas, deseo conocer el estado real de los estudios i la opinion técnica de la Direccion de Obras Públicas sobre algunas obras comprendidas en el proyecto.

Tengo la impresion de que no existen estudios completos sobre algunos de los ferrocarriles incluidos por la Comision en su dictámen.

Por ejemplo, en el proyecto elaborado por la Comision se calcula la línea de Providencia a Mercado, para completar el ferrocarril de circunvalacion de Santiago, en cien mil pesos. Estoy cierto de que no hai un estudio que arroje una suma como esa. El Gobierno, en su mensaje, pedia algo mui diferente. Pedia para esa obra ochocientos cincuenta mil pesos.

El señor SILVA URETA.—Para una línea subterránea.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—El mensaje calculaba el gasto en ochocientos cincuenta mil pesos. La Comision creyó que no debia hacerse bajo nivel. No sé si se trataba solo de cruzar algunas calles en esa forma o en parte mas considerable del trayecto. Me parece que convendria saber primero cómo se ha de hacer esa seccion.

Respecto del ferrocarril de Chillan a Tomé el proyecto consulta setecientos mil pesos para la primera seccion, dieziocho kilómetros, con trocha de un metro sesenta i ocho centímetros.

A mí me consta que no se ha hecho ningun estudio para una línea de un metro sesenta i ocho centímetros entre aquellas dos ciudades. I considero, sin desconocer las ventajas de una trocha igual a la de la línea longitudinal, que hai incon-

venientes graves para decidirse por la trocha ancha en los ferrocarriles de montaña en el mayor costo de construccion i en los gastos de esplotacion.

La via recorrerá un terreno mui accidentado, salvando la cordillera de la costa a altura considerable, i así en razon de las gradientes, curvas i demas factores que se han de consultar i que a tan diferentes resultados conducen tanto en el problema técnico como en el financiero, resulta que la eleccion de la trocha angosta daria un notable ahorro de tiempo i de dinero, pues solo se gastaria la mitad o la tercera parte de lo que consumiria esa linea si se diera preferencia, como se ha propuesto i se aconseja, a la trocha ancha. Ahora, la ventaja de emprender la primera seccion cuando no existen estudios ni siquiera sobre esa seccion, es por demas discutible.

Finalmente, debo ocuparme del túnel de la Gurupa, de que tanto se ha venido hablando. El mensaje del Ejecutivo consulta fondos para la linea de Rayado a Trapiche i para la de Trapiche a Petorca. La Comision, en reemplazo de estas lineas aconseja el túnel de la Gurupa. El punto no puede ser mas grave. A mi juicio, la modificacion propuesta por la Comision viene a resolver el problema mas árduo, mas oscuro, mas debatido, mas interesante que presentan los estudios ferrocarrileros, cual es el que se refiere al rumbo por donde se ha de continuar la linea longitudinal para unirla a la que viene de Serena i Coquimbo. Como recordaba el honorable señor Reyes, hai varios trazados que se han solido indicar, pero hablando en jeneral se resúmen en dos: uno por la montaña o parte alta i otro por la costa, por una especie de planicie poco accidentada. El Gobierno presenta una redaccion que importa la adopcion del último: la Comision propone el túnel de la Gurupa, que impone la adopcion de la altura.

El señor SILVA URETA.—Pido permiso al señor vice-Presidente para una breve interrupcion.

Le diré a Su Señoría que está profundamente equivocado. Todos los que conocemos aquellos lugares sabemos, i acaso tambien Su Señoría, que ha estado por allá, que el Cerro de la Gurupa está a pocas cuabras de Cabildo i es el gran obstáculo que separa el valle de Petorca de esa estacion. Se contrató la apertura del túnel siendo Ministro el señor Bañados

Espinosa, despues de una licitacion en que las propuestas fluctuaban entre trescientos mil i seiscientos mil pesos i una vez completada uniria al ramal de Cabildo todas las propiedades del rio de Petorca, evitando el ramal a Petorca, que se ha puesto con costo de cuarenta mil pesos. ¿Cómo se van a hacer sesenta kilómetros con cuarenta mil pesos? O es una equivocacion o se procede de mala fé. Con cuatrocientos mil pesos quedará servido todo Petorca entero. Ahora, véase lo que cuesta llevar la linea de Ligua a Longotoma, o Trapiche, como ahora llaman esa hacienda—i no hai mas propiedad que valga la pena por ahí—i hágase la comparacion: cerca del millon i medio anda el cálculo i la linea va a dar a una propiedad particular, miéntras que con cuatrocientos mil o quinientos mil pesos se rompe el túnel de la Gurupa, que servirá para toda la produccion de una rejion estensa i de importancia.

Estas son las razones que tenia que dar al señor vice-Presidente, i si desea ver los planos, aquí los tengo a su disposicion.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—El único punto que he sostenido es que la continuacion del túnel de la Gurupa obliga a llevar la linea por la altura. Porque el otro ferrocarril parte de Rayado, mucho ántes de Cabildo.

Tengo a la vista el informe de los ingenieros don Jorje Lyon, don Domingo Santa María i don Abelardo Pizarro, en que hacen la comparacion de los trazados posibles para la prolongacion de las lineas de Calera al norte.

El señor SILVA URETA.—¿Estudio hecho por ellos, o solo segun datos de otros?

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Yo me refiero a lo que consignan estos ingenieros en un documento oficial. En su informe, espedido en 22 de diciembre de 1902, llegan a la siguiente conclusion: «Por consiguiente, la mejor solucion del problema, científica i comercialmente hablando, es el trazado llamado de la costa, i este es el que aconsejamos a U.S. mande estudiar en sus detalles, para llevarlo a cabo como la mejor linea longitudinal que ligue el norte con el centro de la República».

Creo con esta cita dejar demostrado que hai opiniones de ingenieros que creen que la mejor solucion no es el trazado por la Gurupa, i yo, que no tengo opinion deci-

dida por éste o por aquél, deseo conocer lo opinion de las oficinas técnicas, pues me estraña que pronunciándose el Gobierno en un sentido la Comision aconseje lo contrario.

Por no molestar mas la atencion de la Cámara, pues ha pasado la hora, no citaré otros párrafos claros i precisos de aquel informe, limitándome a recordar las siguientes palabras, en que se espresa el concepto formado por otras especialidades: «El trazado llamado de la costa, dicen los señores Lyon, Santa María i Pizarro, es tan ventajoso, que todos los ingenieros que han estudiado aquella zona no pueden ménos de reconocerlo». I citan con sus testuales espresiones, las opiniones de otros ingenieros dedicados a los estudios de ferrocarriles.

Bien, digo yo: cuando existen estas opiniones sobre un punto tan grave ¿es posible resolverlo de buenas a primeras como lo propone la Comision? Yo espero, cuando ménos, la opinion técnica autorizada de la Direccion de Obras Públicas, i mientras tanto, creo prudente que nos absten-gamos de adoptar una resolucion que dé por resuelto el problema.

El señor ESPINOSA PICA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—A causa de la renuncia que he presentado junto con

mis honorables colegas de Gabinete, no concurrí a la primera hora de la sesion. Invitado espresamente, he venido a la segunda parte, de modo que solo conozco las observaciones que se han hecho al reanudarse el debate, en la segunda hora. Segun lo que he podido oír, i segun la version que dé la prensa respecto de lo ocurrido al principio, trataré de enviar los informes o antecedentes que se han pedido.

En cuanto al informe de la Direccion de Obras Públicas, puedo adelantar que el presente proyecto ha sido redactado de acuerdo con aquella oficina superior. El informe orijinal será traído al Senado.

Por lo que hace al puente sobre el rio Aconcagua frente a Quillota, a que se ha referido el señor Senador de Santiago, debo recordar que el presupuesto consulta una suma para la construccion de esa obra; de modo que el Ministro que habla no ha hecho otra cosa que cumplir lo resuelto por el Congreso.

El señor LAZCANO (Presidente).—Habiendo llegado la hora, se levanta la sesion.

*Se levantó la sesion.*

PEDRO A. PÉREZ B.,  
Redactor.