

Sesion 16.^a extraordinaria en 21 de noviembre de 1917

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CHARME

Sumario

Se aprueban los proyectos sobre pago de forraje en las policías; fondos para servicios de policías i correos en San Antonio i Rio Bueno; permuta de terrenos de Alto Bio-Bio por los de Puren; i terrenos para los servicios de la estacion inalámbrica en Pargua.—Se trata del proyecto sobre construccion de un ferrocarril entre Punta Arenas i Seno de Ultima Esperanza.—Se acuerda modificar las horas de sesion.—Se suspende la sesion i a segunda hora no continúa.

Asistencia

Asistieron los señores:

Aldunate Solar	Cárlos Lazcano	Fernando
Alessandri	José Pedro Ochagavía	Silvestre
Barros E.	Alfredo Ovalle	Abraham
Besa	Arturo Reyes	Vicente
Claro	Solar Luis Tocornal	Ismael
Correa	Ovalle Pedro Urrejola	Gonzalo
Echenique	Joaquin Valdes	Valdes Ismael
Escobar	Alfredo Valderrama	José M.
Feliú	Daniel Varas	Antonio
Figueroa	Joaquin Walker	M. Joaquin
Gatica	Abraham Yáñez	Eliodoro

I los señores Ministros del Interior i de Justicia e Instruccion Pública.

Acta

Se leyó y fué aprobada la siguiente:

Sesion 15.^a extraordinaria en 20 de noviembre de 1917.

Asistieron los señores Charme, Aldunate, Alessandri don Arturo, Alessandri don José Pedro, Barros, Besa, Bruna, Búlnes, Claro, Correa, Echenique, Escobar, Feliú, Figueroa, Gatica, Guarello, Lazcano, Mac Iver, Ochagavía, Ovalle, Reyes, Tocornal, Urrejola, Valderrama, Varas, Walker Mar-

tínez y Yáñez (Ministro del Interior), y los señores Ministros de Hacienda y de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles.

Se lee y aprueba el acta de la sesion anterior.

En el tiempo destinado a los asuntos de fácil despacho, se toma en consideracion el proyecto de lei iniciado en un mensaje de S. E. el Presidente de la República, sobre autorizacion para invertir hasta la cantidad de diez mil pesos en los gastos que demande la atencion del servicio de carruajes del Gobierno durante el resto del año en curso y en la remonta de una parte de la caballada del mismo servicio.

Puesto en discusion jeneral y particular, en los términos en que lo formula la Comision de Presupuestos, en su informe respectivo, se da tácitamente por aprobado.

Su tenor es como sigue:

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la cantidad de diez mil pesos (\$ 10,000), en los gastos relativos al servicio de los carruajes de Gobierno y en la remonta de una parte de la caballada del mismo servicio”.

Considerado en seguida el oficio de la Cámara de Diputados en que comunica que ha tenido a bien desechar la modificacion introducida por el Senado en el proyecto de acuerdo, en que se concede a la Sociedad de Obreros y Socorros Mutuos de Valdivia el permiso requerido por el Código Civil para conservar la posesion de un bien raiz, modificacion que consiste en haber reemplazado las palabras “hasta por treinta años” por estas otras: “por mas de cinco años” y no habiendo usado de la palabra ningun señor Senador, se procede a consultar a la Sala si insiste o nó en su anterior acuerdo, y tomada la votacion, resulta la afirmativa por catorce votos contra

tres, absteniéndose de votar el señor Alessandri don José Pedro.

Se toma en seguida en consideracion el proyecto de lei, aprobado por la Cámara de Diputados, en que se establece una contribucion de tonelaje sobre la carga que se interna y esporta por el Puerto de Corral, con el objeto de mejorar las condiciones de dicho puerto y hacer el dragaje del rio Valdivia.

Puesto en discusion jeneral, se da tácitamente por aprobado.

Se pasa inmediatamente a la discusion particular.

Considerado el artículo 1.º se da tácitamente por aprobado.

Puesto en discusion al artículo 2.º, usan de la palabra los señores Claro Solar, Ministro del Interior, Ochagavía, Aldunate y Walker Martínez.

El señor Claro Solar formula indicacion para pasar este negocio en informe a la Comision de Hacienda.

Los señores Ochagavía y Walker Martínez apoyan la indicacion del honorable Senador de Aconcagua.

Cerrado el debate se da tácitamente por aprobada esta indicacion.

En la hora de los incidentes, el señor Valderrama usa de la palabra para proponer, de acuerdo con las opiniones manifestadas por varios señores Senadores, que se cambien las horas de sesiones del Senado, debiendo tener lugar éstas de 3½ a 6½ P. M.

El señor Correa ruega al señor Ministro de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles, se sirva ajitar en la Cámara de Diputados el despacho del proyecto de lei de marcas de fábricas, ya aprobado por el Senado, y que se encuentra pendiente en esa Honorable Cámara.

El señor Ministro de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles promete acceder a los deseos manifestados por el honorable Senador de Talca.

El señor Alessandri don Arturo recuerda al señor Ministro de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles que cuando se aprobó el año último la lei que autorizó la venta de retazos salitrales de Tarapacá, en uno de sus artículos se estableció que parte de los fondos obtenidos se destinarian a construir el ferrocarril de Iquique a Pintados y otra parte a dotar de agua potable a la ciudad de Iquique y le ruega en con-

secuencia preste atencion preferente a este negocio, a fin de dar así cumplimiento a la lei a que se ha referido.

El señor Ministro de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles contesta al señor Senador que ya se ha preocupado de reunir todos los antecedentes necesarios para la peticion de propuestas para la construccion del ferrocarril de Iquique a Pintados, dando así principio a esta obra; y asimismo pedirá tambien propuestas públicas para que se ejecuten los trabajos para la provision de agua potable de la ciudad Iquique, aprovechando las fuentes de Piga, donde se habia iniciado primitivamente.

El señor Claro Solar formula indicacion para que a continuacion de las preferencias ya acordadas, se discuta en el tiempo sobrante de la primera hora el proyecto de lei de la Cámara de Diputados sobre Caja de Retiro y Prevision Social de los Ferrocarriles del Estado.

El señor Ministro de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles ruega a la Comision de Presupuestos que tiene en estudio el proyecto sobre construccion del edificio que será destinado al Instituto Agronómico, se sirva evacuar su informe a la brevedad posible.

El señor Walker Martínez contesta al señor Ministro, que la Comision ha paralizado sus trabajos hasta tener datos sobre las fuentes de recursos.

El señor Feliú llama la atencion del señor Ministro del Interior a la necesidad de reglamentar el tránsito de automóviles, a fin de evitar los peligros que entrañan para el tráfico público. Insinúa al señor Ministro la conveniencia de que haga estudiar las medidas del caso para dictar una Ordenanza Jeneral que satisfaga esta necesidad cada dia mas urgente.

Usan de la palabra en este incidente los señores Ministros del Interior, Tocornal, Urrejola y Lazcano.

El señor Gatica ruega al señor Ministro de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles se sirva ordenar el envio a la provincia de Coquimbo de un ingeniero de la seccion hidráulica de la Direccion de Obras Públicas para que estudie la posibilidad de hacer embalses en los rios Combarbalá y Cogotí en el departamento de Ovalle, a fin de almacenar y regularizar sus aguas para el regadío.

El señor Ministro de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles espresa al honorable Senador de Coquimbo, que atenderá con verdadero interes la peticion que ha formulado.

El señor Alessandri don José Pedro ruega al señor Ministro de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles se sirva decirle si ha adoptado alguna resolucion respecto a las reparaciones de caminos.

El señor Ministro contesta al señor Senador que desde que se hizo cargo del Ministerio ha sido su principal preocupacion procurar el mejoramiento de los caminos y puentes y la limpia de rios para hacer posible una navegacion fluvial; pero ha encontrado algunas dificultades que espera se salvarán, para enviar al Congreso el respectivo proyecto.

Usa tambien de la palabra en este incidente el señor Claro Solar.

El señor Alessandri don José Pedro, acci-jiendo la insinuacion del honorable Senador de Colchagua para cambiar las horas de las sesiones del Senado, formula indicacion en el sentido de que éstas tengan lugar de 3½ a 6½ P. M.

El señor Claro Solar llama la atencion del señor Ministro del Interior a la circunstancia de que el proyecto de lei sobre reforma constitucional en lo relativo a la eleccion de Presidente de la República no ha sido puesto todavía en discusion y que si la lei de reforma no se promulga en este mes no podrá ser ratificada por el Congreso próximo. Le ruega al señor Ministro tenga a bien considerar esta cuestion que, por lo demas, cree debe interesar al Gobierno.

El señor Ministro del Interior espresa que considera mui importante el despacho de este asunto con la oportunidad debida y que pondrá de su parte un verdadero interes en obtener pronta discusion.

El señor Claro Solar llama tambien la atencion del señor Ministro de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles a que en este año no se ha hecho reparacion alguna en los caminos de Chicolco a Petorca y de Petorca a Pedegua, que son las únicas comunicaciones que tiene la capital del departamento con el ferrocarril. Estos caminos necesitan ser reparados y ruega al señor Ministro se sirva prestarle atencion a este asunto.

El honorable Senador de Curicó, señor Lazcano llama la atencion del señor Minis-

tro de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles a la necesidad de atender al regadío de una zona mui rica de la provincia de Curicó, la del valle de Nilahue y le ruega se sirva ordenar el envío a esa rejion de un ingeniero competente para que termine y perfeccione los estudios que ya se han hecho en otra época.

El señor Ministro de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles promete al honorable Senador atender sus recomendacion.

Se dieron por terminados los incidentes.

La indicacion del señor Claro Solar se da tácitamente por aprobada.

Al votarse la indicacion del señor Alessandri don José Pedro, para cambiar las horas de sesion, el señor Urrejola pide que la votacion quede para la sesion próxima.

Con el asentimiento unánime de la Sala así se acuerda.

Se suspende la sesion.

A segunda hora, entrando a la órden del dia, continúa el debate que quedó pendiente en la sesion anterior en la interpelacion relativa a la propiedad salitrera.

El señor Aldunate Solar, que habia quedado con la palabra, sigue dando desarrollo a su discurso.

Por haber llegado el término de la hora queda pendiente el debate y con la palabra el espresado señor Senador.

Se constituye en seguida la Sala en sesion secreta, para continuar ocupándose de los mensajes sobre provision de Obispados que quedaron pendientes en la sesion de ayer.

Cuenta

Se dió cuenta:

1.º De tres informes de Comisiones.

El primero, de la Comision de Gobierno, dice:

Honorable Senado:

La Municipalidad de Antofagasta, en sesion de 28 de mayo del año en curso, acordó por el voto de los tres cuartos de los municipales en ejercicio, ratificar diversos acuerdos anteriores, relativos a la enajenacion de algunos terrenos de propiedad municipal, en subasta pública.

Este acuerdo fué aprobado por la asamblea de contribuyentes respectiva, en sesion de fecha 9 de setiembre próximo pasado.

Para poder llevar a efecto la enajenacion, en conformidad al artículo 56 de la lei orgánica de municipalidades, falta solo la autorizacion del Senado.

Estando cumplidos los demas requisitos legales, vuestra Comision de Gobierno tiene la honra de manifestaros que, en su concepto, es conveniente la enajenacion referida, principalmente porque con ella podrán sanearse muchos títulos de propiedad en la ciudad de Antofagasta y evitarse ciertas usurpaciones de solares municipales baldíos.

En mérito de estas razones, sometemos a la consideracion del Honorable Senado el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

Artículo único.—El Senado, en uso de la facultad que le confiere el inciso 2.º del artículo 56 (55) de la lei orgánica de municipalidades, aprueba el acuerdo celebrado por la Municipalidad de Antofagasta, con fecha 28 de mayo de 1917, referente a la enajenacion de los predios que se enumeran en el cuadro siguiente, espresándose las manzanas que ocupan, las calles que los limitan y la estension de sus áreas respectivas:

Número de la manzana	LÍMITES				Area en Mts.²
	SUB	NORTE	ESTE	OESTE	
3	Rio Janeiro.....	Quito.....	Arauco.....	Malleco.....	7,820
4	Montevideo.....	Rio Janeiro.....	Arauco.....	Malleco.....	5,800
5	Zenteno.....	Montevideo.....	Arauco.....	Malleco.....	5,510
6	Lima.....	Zenteno.....	Arauco.....	Malleco.....	4,060
7	Buenos Aires...	Lima.....	Arauco.....	Malleco.....	4,298
8	Huanchaca.....	Buenos Aires.....	Arauco.....	Malleco.....	5,040
9	E. Ramírez... ..	Huanchaca.....	Arauco.....	Malleco.....	2,362
40	Méjico.....	Sin nombre.....	Bella-Vista.....	Ribera del mar....	5,000
50	Venezuela.....	Méjico.....	Bella-Vista.....	Ribera del mar....	460
61	Quito.....	Venezuela.....	Iquique.....	Bella-Vista.....	900
81	Montevideo.....	Rio Janeiro.....	Iquique.....	Bella-Vista.....	2,400
113	Buenos Aires...	Lima.....	Caracoles.....	Adamson.....	250
114	Buenos Aires...	Lima.....	Valdivia.....	Caracoles.....	350
136	E. Ramírez.....	Huanchaca.....	Arauco.....	Cautin.....	14,650
146	M. A. Matta....	E. Ramírez.....	Arauco.....	Cautin.....	3,150
176	Covadonga.....	Méndez.....	Lim F. C. A. B....	14 de Febrero....	3,162
290	Sucre.....	Bolívar.....	Cerros.....	C. Mira Mar.....	12,750
350	Baquedano.....	Prat.....	Saavedra.....	Lináres.....	1,275
380	Maipú.....	Baquedano.....	Saavedra.....	Lináres.....	3,580
351	Baquedano.....	Prat.....	Cerros.....	Mira Mar.....	11,000
381	Maipú... ..	Baquedano.....	Cerros.....	Mira Mar.....	9,900
410	Uribe.....	Maipú.....	Saavedra.....	Lináres.....	1,520
412	Uribe.....	Maipú.....	Cerros.....	Mira Mar.....	8,800
440	Orella.....	Uribe.....	Saavedra.....	Lináres.....	800
442	Orella.....	Uribe.....	Cerros.....	Mira Mar.....	12,500
469	21 de Mayo....	Orella.....	Saavedra.....	Lináres.....	2,600
470	21 de Mayo....	Orella.....	Lim. F. C. A. B....	Saavedra.....	6,000
471	21 de Mayo....	Orella.....	Cerros.....	Lim. F. C. A. B....	6,500
608	J. Velásquez....	21 de Mayo.....	Lim. F. C. A. B....	Saavedra.....	5,000
668	A. Contardo....	Antonio Toro.....	Saavedra.....	Calle sin nombre..	7,000
669	A. Contardo....	Antonio Toro.....	Lim. F. C. A. B....	Saavedra.....	3,800
707	Díaz Gana.....	A. Contardo.....	Saavedra.....	Calle sin nombre..	12,500
707-A	Díaz Gana.....	Abel Contardo....	Lim. F. C. A. B....	Saavedra.....	1,300
808	Calle s/n.....	Díaz Gana.....	Lim. F. C. A. B....	Calle sin nombre..	10,800
Triángulo	Antonio Toro..	Antonio Poupin...	Saavedra.....	Calle sin nombre..	2,100
»	Antonio Poupin	J. Velásquez.....	Saavedra.....	Calle sin nombre..	1,100

Sala de Comisiones, 19 de noviembre de 1917.—Cárlas Aldunate S.—Gonzalo Búlnes.—Gonzalo Urrejola.—José Maria Cifuentes, Secretario.

Y el segundo y tercer informes, de la Comisión Revisora de Peticiones, recaídos:

En la solicitud presentada por Alfredo López Vásquez, ex-guardian de la policía de Santiago, en que pide aumento de la pensión de que actualmente disfruta; y

En la solicitud de don Antolin Ossandon Espinosa, ex-ajente segundo de la policía de Santiago, en que pide se le conceda el derecho de gozar, juntamente con la pensión de retiro actual, el sexto premio de constancia de que estaba en posesion al tiempo de su retiro.

2.º de la Siguiete mocion:

Honorable Senado:

Hace poco ha fallecido en Taltal el señor juez de letras de esa ciudad, don Víctor Fabio Zañartu Cruz.

Nombrado para ese cargo, con fecha 25 de febrero de 1889, habia cumplido en él veintiocho años de servicios que, agregados a los que anteriormente habia prestado en otros puestos, hacen un total de mas de treinta y tres años.

En su larga carrera judicial dió pruebas de una laboriosidad y de una rectitud que honran su memoria.

Desgraciadamente ha muerto en la mayor pobreza, dejando sin recursos a su numerosa familia.

Las circunstancias mencionadas nos inducen a estimar perfectamente justificado que, como ha solido hacerse en casos análogos, el Estado conceda a la familia del señor Zañartu alguna pensión que pueda considerarse como una recompensa especial a los méritos de este distinguido magistrado.

Obedeciendo a este propósito, tenemos la honra de someter a la consideracion del Honorable Senado el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—En atencion a los servicios prestados en la magistratura judicial por don Víctor Fabio Zañartu Cruz, concédese, por gracia, a su viuda e hijos una pensión de doscientos cincuenta pesos mensuales, de que gozarán con arreglo a la lei de montepío militar.

Santiago, ... de noviembre de 1917. — Luis Claro Solar.—Pedro N. Montenegro.

3.º De una solicitud de doña Corina Josefa Laval, viuda de Hoge, en que pide la devolucion de los antecedentes de la que anteriormente presentó a esta Cámara, sobre pago

de unos trabajos que su esposo efectuó en el edificio de la cárcel de San Bernardo.

Pago de forraje

Se leyó el informe de la Comisión Permanente de Presupuestos recaído en el segundo proyecto de lei presentado por el Ejecutivo:

«Artículo único.— Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la cantidad de ocho mil ciento ochenta i nueve pesos cuarenta i cinco centavos; i noventa i dos mil seiscientos cincuenta i un pesos dieciocho centavos, en pagar a los señores Francisco Subercaseaux i Pereda, Martínez i Compañía, respectivamente, el importe del forraje que suministraron para el consumo de la caballería de las policías fiscales durante los años 1914 i 1916; i hasta la de ochocientos pesos, en la cancelacion de varias cuentas por movilizacion de forraje remitido por la Inspeccion Jeneral del ramo a las indicadas policías en 1914.»

El señor **Charme** (Presidente).— En discusion jeneral i particular el proyecto.

Si ningun señor Senador usa de la palabra, ni pide votacion, se dará por aprobado el proyecto.

Aprobado.

Servicios de policía i otros en San Antonio i Rio Bueno

Leido el informe favorable de la Comisión Permanente de Presupuestos, se puso en discusion jeneral i particular el siguiente proyecto:

«Artículo único.— Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta las cantidades que se indican en la atencion de los servicios que se espresan, en los departamentos de reciente creacion:

En San Antonio:

Tres mil setecientos ochenta pesos en el aumento, durante los últimos siete meses del presente año, de guardianes de policías;

Tres mil ochocientos veinticuatro pesos, en gastos de reparacion del edificio en que funcionan las oficinas de correos.

En Rio Bueno:

Mil ciento noventa i dos pesos, para atender a los gastos de instalacion de la policía i cárcel.»

El señor **Charme** (Presidente).— Si no se hace observacion ni se pide votacion, se dará por aprobado el proyecto.

Aprobado.

Permuta de terrenos

Se leyó el informe de la Comisión que propone aprobar en los mismos términos en que ha sido presentado por el Ejecutivo, el siguiente proyecto de ley:

«Artículo único.—Apruébase el contrato que consta de la escritura pública otorgada ante el notario de hacienda, don Florencio Márquez de la Plata, con fecha 5 de junio de 1909, a que fué reducido el decreto del Ministerio de Colonización, número 69, de 12 de febrero de 1909, por el cual el Fisco permuta con don Santiago Reyes una extensión de terrenos en el Alto Bio-Bio, por una hijuela del plano Puren».

El señor **Charme** (Presidente).—En discusión jeneral i particular el proyecto.

Si no se hace observación ni se pide votación, se dará por aprobado.

Aprobado.

Estacion inalámbrica en Chiloé

Se dió lectura al mensaje del Ejecutivo que termina proponiendo el siguiente proyecto de ley:

«Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para espropiar una extensión de terreno hasta de ocho hectáreas en el lugar denominado Pargua, del departamento de Carelmapu, para instalar en ellas las oficinas i dependencias de la estación inalámbrica que hace el servicio telegráfico entre el continente i la isla de Chiloé. La espropiación se llevará a efecto en conformidad a la ley de 18 de junio de 1857, i su importe se tomará de la mayor entrada en que obtenga durante el presente año el servicio telegráfico».

El señor **Charme** (Presidente). En discusión jeneral i particular el proyecto.

El señor **Claro Solar**.—Es evidente que será muy difícil que en este año se terminen los trabajos i se pague la espropiación. Además, no hai para qué indicar en la misma ley de dónde se van a tomar los fondos para cubrir estos gastos; de manera que no haria ninguna falta suprimir la última frase del proyecto que principia diciendo: «i su importe se tomará... etc».

El señor **Charme** (Presidente).—Ofrezco a palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, se dará por aprobado el proyecto con la supresión propuesta por el honorable Senador por Aconcagua.

Aprobado.

Ferrocarril de Punta Arenas al Seno de Ultima Esperanza

El señor **Charme** (Presidente).—Continúa la discusión del proyecto de ley que autoriza la construcción de un ferrocarril entre Punta Arenas i la rejion de Seno de Ultima Esperanza.

El proyecto está aprobado en jeneral. Corresponde tratar en particular el artículo 1.º

El señor **Secretario**.—Dice así:

«Artículo 1.º Se autoriza al Presidente de la República para adjudicar, en licitación pública, la construcción de un ferrocarril a vapor que una el puerto de Punta Arenas con la rejion de Seno de Ultima Esperanza, hasta cerro Castillo, pasando por Puerto Natales».

El señor **Urrejola**.—Este proyecto podría calificarse con una frase que se emplea para todas las cosas indefinidas i vagas: es un proyecto completamente crudo. No hai ejemplo de que se haya presentado jamas un proyecto semejante al Congreso chileno. Aquí no se habla de ninguna línea que haya sido estudiada, cuyas características principales sean mas o ménos conocidas, o cuyas dificultades puedan ser apreciadas en cuanto a su costo calculado o en cuanto a su extensión.

Es, como digo, un proyecto enteramente inusitado, porque no hai ejemplo de que se haya presentado jamas algo semejante a la consideración del Congreso.

Por eso en la discusión particular, en las breves observaciones que formulé en días pasados, manifesté que este artículo 1.º i los demás que siguen, merecian observaciones; porque la discusión jeneral pasó de un modo tan rápido que no me dió tiempo para imponerme de los términos en que estaba concebido el proyecto.

Es verdad que este proyecto viene informado por la Comisión respectiva; pero ese informe no ilustra en absoluto al Senado sobre ningun detalle, sobre ninguna característica de la obra proyectada; así que él no puede servir de base para la aprobación del proyecto.

Es verdad que la idea de unir dos puntos de la República por una vía férrea, es una idea simpática; pero cuando esta idea se presenta en una forma tan vaga, bien vale la pena dar al proyecto la tramitación que debiera dársele, o sea que pasara de nuevo a Comisión, o que se retirara de la tabla para estudiarlo despues con mayores datos.

No pediré ese trámite, pero formularé otra

indicacion una vez que concluya mis observaciones.

Desde luego, el proyecto tiene varios piés forzado en su artículo 1.º sin que ninguna autoridad técnica se haya encargado de ilustrar al Senado sobre si son o nó realizables en la práctica.

Si se presenta, por ejemplo, un proyecto de lei para construir un ferrocarril que vaya de Santiago a Colina, pasando por un punto desconocido para los señores Senadores, i sobre el cual no hai ningun dato técnico, es claro que el Senado dirá que ese proyecto no puede ser tomado en cuenta porque es absolutamente indeterminado.

Yo querria preguntar a los señores Senadores si saben qué estension tendria este ferrocarril, segun los términos del artículo 1.º del proyecto. ¿Cuántos kilómetros son los que hai de Punta Arenas a Cerro Castillo, pasando por Puerto Natales? ¿Serán cinco? ¿Serán cincuenta? ¿Serán cien kilómetros?

Son trescientos kilómetros, segun me lo ha dicho una persona mui autorizada en la materia.

En la Direccion de Obras Públicas me habian dicho que eran doscientos ochenta i cinco kilómetros, calculando por el mapa i por datos de personas que han viajado por aquellas rejiones.

Conversando sobre este proyecto con el señor Fernando Edwards, ex-gobernador de Magallanes, me dijo, en tono de broma, que se encontraba en presencia de un enemigo del ferrocarril de Magallanes; yo le respondí: no soi enemigo de este ferrocarril; muchos ferrocarriles he impulsado i aun he hecho realizar, para que se me considere enemigo de los ferrocarriles; pero soi enemigo de todo ferrocarril cuya aprobacion se pide al Congreso, cuando no hai ninguna base de la cual partir, i sobre todo cuando se pide al Congreso un sacrificio pecuniario que no se sabe hasta dónde llegará. Yo soi enemigo de que este ferrocarril se construya sin que el Congreso sepa hasta dónde llega el compromiso que se echa encima el Fisco, hasta dónde llega su responsabilidad.

Trescientos kilómetros son los que median entre Punta Arenas i Cerro Castillo, pasando por el pié forzado de Puerto Natales; pero yo no hago cuestion de que sean trescientos o doscientos ochenta i cinco kilómetros. ¿Quiere saber el Senado cuánto significan estos trescientos kilómetros, cuánto vale el kilómetro con trocha de un metro? No me refiero, por supuesto, a lo que costaria la obra en los dias que corren, porque hoi seria irrealizable

por los precios subidísimos, sino que me pongo en el caso de una época normal.

El precio medio del kilómetro de un ferrocarril, que presenta ciertas dificultades, como las habria allá, tomando en cuenta el alza del fierro i del acero el año 1913, ántes de la guerra, el alza de todo jénero de materiales i de la mano de obra, fluctúa alrededor de cien mil pesos oro; de manera que este sencillo proyecto consulta la garantía del Estado para un ferrocarril, que vendria a costar alrededor de treinta millones de pesos oro.

Indudablemente que esto no es un juego de niños, pues el cinco por ciento de treinta millones de pesos oro, o sea, la garantía del Estado, estimando, como digo, en cien mil pesos oro el precio del kilómetro, es otra pequeña bufonada que significaria un millon i medio de pesos anuales.

Se dice que esta obra es simpática. ¿Cómo no ha de ser simpática para aquella rejion por la cual trafican ovejas a pié i que puedan hacer el tráfico en el ferrocarril? El demás tráfico de este ferrocarril lo podrán constituir algunas mercaderías, como la lana i los productos que se trasporten de un punto a otro de la línea, a los pueblos que se fundan en las estremidades de ella i en los puntos intermedios.

Pero, desde luego, este proyecto peca por lo indeterminado de su autorizacion i por la novedad en su presentacion. Yo creo que no es conveniente que el Senado éntre por este orden de proyectos de lei tendientes a garantizar capitales indeterminados de obras, por mui simpáticas que ellas sean.

Siento no haber podido usar de la palabra en la discusion jeneral de este proyecto, porque no hubo tiempo: su discusion fué tan violenta, pues el plazo que medió entre la presentacion del proyecto i su aprobacion, no me dió la oportunidad de hacer ninguna observacion sobre él.

Los artículos que siguen son tambien bastantes raros en su redaccion. Todos ellos constituyen una novedad; pero me basta con referirme al primero. ¿Quiere el Senado cerrar los ojos i dar esta autorizacion del artículo primero para la construccion de este ferrocarril entre el punto *a* i *c*, pasando por el punto *b*, cuando no se sabe el número de kilómetros que él va a recorrer ni el número de millones de pesos que se van a comprometer: i consiguientemente, no se sabe cuál va a ser la garantía que anualmente va a pesar sobre el Gobierno de Chile durante veinte años?

Yo me atreveria a proponer un artículo en sustitucion del actual, i espero que el Honorable

rable Senado habrá de prestar su aprobacion. El tiende a la realizacion de esta idea, que no puede ser desechada en absoluto por el Senado; pero tiende a que esta idea sea re-realizada por sus pasos contados.

Si hasta ahora no hai estudio de particulares, i mucho ménos de una oficina pública, que permitan al Gobierno formarse conciencia de cuáles son las carecterísticas de esta línea, es necesario que el Estado permita siquiera al Senado saber eso, presentando estudios oficiales hechos por la Direccion de Obras Públicas. Por eso yo propondria en lugar del artículo 1.º del proyecto, otro que dijera, mas o ménos, lo siguiente:

«Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la suma de trescientos mil pesos en practicar los estudios de un ferrocarril de trocha de un metro, que una el puerto de Punta Arenas con el Cerro Castillo, pasando por Puerto Natales». No sé si esta última circunstancia es posible.

Dejo formulada esa indicacion en reemplazo del artículo 1.º, con lo cual creo que se haria una obra práctica i conciente.

El señor **Charme** (Presidente).—En discusion la indicacion fórmulada, conjuntamente con el artículo 1.º

El señor **Claro Solar**.—Me estraña, señor Presidente, no la crítica que el proyecto ha merecido al honorable Senador por Ñuble, sino los términos que ha empleado Su Señoría para rebatirlo; a lo ménos la cortesía que mutuamente nos debemos en esta Sala, aconsejaba al señor Senador adoptar otro temperamento.

El señor **Urrejola**.—Pido excusas al señor Senador si no he sido demasiado cortés.

El señor **Claro Solar**.—El proyecto tiende a llevar a cabo una idea cuya realizacion es una necesidad nacional en el territorio de Magallanes.

Cuando se puso en discusion por primera vez este proyecto, tuve ocasion de manifestar que despues de la demarcacion de límites con la República Arjentina, la Patagonia chilena habia quedado incomunicada con Punta Arenas, pues habia solucion de continuidad entre una i otra, a tal punto, que el único camino que hai en aquella rejion, que ha sido hecho con capitales chilenos, recorre mas de cuarenta kilómetros en territorio arjentino. Para ir de Punta Arenas a Cerro Castillo, hai que pasar la frontera i repasarla despues; cortando en ángulo el límite con la Arjentina.

Sabido es que la República Arjentina ha desarrollado considerablemente la colonizacion de la Patagonia i que sus esfuerzos i sus

capitales tienden a asumir el predominio de la esportacion i a llevar comercio del Territorio de Magallanes hácia el Atlántico. En la vecina República no hubo la oposicion que hoy vemos en el Senado de Chile cuando se trataba de conceder la garantía del Estado sobre el capital necesario para construir el ferrocarril de Rio Gallegos hasta el Seno de Ultima Esperanza. Esa obra significa en realidad la absorcion por la República Arjentina de todo el comercio chileno de aquella rejion.

Este ferrocarril haria que la corriente comercial que debe ir hácia Punta Arenas para dar vida a esa próspera i rica poblacion quedara completamente anulada.

La indicacion que ha formulado el señor Senador por Ñuble, a fin de que se modifique el proyecto autorizando al Presidente de la República para que nombre una comision de ingenieros para que haga los estudios de este ferrocarril, importaria postergar la realizacion de la idea por muchos años; talvez equivaldria a condenarla a muerte, porque una vez construido en esa rejion un ferrocarril que dé salida a los productos del Territorio de Magallanes hácia el Atlántico, seria mui difícil encontrar capitalistas que se atrevieran a construir otro ferrocarril que habria de sufrir la competencia de aquél.

Miéntas tanto, los capitalistas arjentinos, que ven con perfecta claridad el porvenir de aquella rejion, tratan por todos los medios posibles de absorber su comercio i de llevarlo hácia el Atlántico.

Contra esa tendencia arjentina se ha desarrollado felizmente en Punta Arenas la iniciativa particular, i los principales estancieros de Magallanes, chilenos o extranjeros domiciliados en Chile, las principales de nuestras sociedades que se dedican a estos negocios, la Compañía Esplotadora de Tierra del Fuego entre otras, han tratado de reunir el capital necesario para construir este ferrocarril, que forzosamente habrá de costearse i aun de producir utilidades.

La esportacion de los productos del Seno de Ultima Esperanza se hace actualmente por los canales donde llegan buques de pequeño calado mui tardiamente porque no hai elementos para atender el movimiento comercial.

El señor **Urrejola**.—¿I los de Puerto Natales, a dónde van?

El señor **Claro Solar**.—Van a todas partes. Esos buques trasportan los productos de esa rejion a Punta Arena, a Talcahuano i a otros puertos.

Este proyecto tiene la misma base de casi

todas las leyes que han concedido la garantía del Estado sobre los capitales invertidos en la construcción de ferrocarriles, i como se trata de un ferrocarril que constituirá un verdadero negocio, la garantía es en realidad puramente nominal. No se va a hacer el ferrocarril con los dineros del Estado, sino de los particulares, i sabido es que no hai particular que emprenda un negocio sin conocerlo, sin estudiarlo ántes de hacer la propuesta o de embarcarse en inversiones que no han de ser reproductivas.

En verdad no se puede analizar el proyecto en la forma en que lo ha hecho el honorable Senador por Ñuble, tomando en consideración solamente el artículo 1.º

Este artículo 1.º trata simplemente de la autorización para pedir propuestas públicas i consulta la misma disposición que se ha adoptado en la jeneralidad de los proyectos de esta misma clase. Las demás disposiciones contemplan garantías de seguridad para que la responsabilidad del Estado sea limitada i para asegurar que esta responsabilidad, sea en realidad nominal. Por eso cada uno de estos artículos contribuye a formar el todo, de manera que hai que analizarlos en conjunto, no aisladamente como lo ha hecho el honorable Senador.

Si se aceptara la indicación propuesta por el honorable Senador i se autorizara simplemente al Presidente de la República para enviar comisiones de ingenieros a hacer estudios por cuenta del Estado, tropezaríamos desde luego con el inconveniente de que no habria de dónde sacar los recursos para atender a este gasto. Entre tanto, el proyecto tal como ha sido concebido establece que los estudios serán hechos por los mismos particulares que se interesen en la construcción de la obra, sin desembolso alguno para el Estado. Si el proyecto es realmente económico, si tiene vida mercantil, no dude el honorable Senador por Ñuble que se invertirán los capitales necesarios para los estudios i que se consultará el trazado que mas convenga para que la idea sea una realidad lo mas rápidamente que sea posible.

En cambio, si el Senado cree que los estudios i el ferrocarril deben ser hechos directamente por el Estado, pasarán muchos años ántes que la obra sea realizada, i en todo caso representaria un gasto que por mi parte no me atrevo a hacer pesar sobre el erario nacional.

Por lo demás, no creo que sea este el criterio que debe aplicarse en este caso, cuando se trata de uno de los extremos de la Repú-

blica, de una zona que, hasta hoi, ha sido absolutamente abandonada por los poderes públicos del país, i respecto de la cual nada se ha hecho siquiera por incorporarla efectivamente al territorio nacional, de manera que pueda formar parte integrante del país de una manera eficaz i positiva.

En Punta Arenas se habla de Chile como de un país extraño, tal es el concepto que allá hai con motivo del abandono en que el poder central tiene a ese territorio, situación que puede ser muy perjudicial para el porvenir de esa rejion, si no se toman medidas para dar incremento al esfuerzo de los capitales chilenos.

Muchas obras públicas se han principiado sin el menor estudio. La canalización del río Mapocho se empezó consultando un ítem de cincuenta mil pesos en el presupuesto; en el sur se ha concluido últimamente un ferrocarril que ha costado muchos millones de pesos i cuya construcción se inició consultando una pequeña cantidad en un ítem del presupuesto.

El señor **Urrejola**.—¿A cuál ferrocarril se refiere Su Señoría?

El señor **Claro Solar**.—Al ferrocarril de Confluencia a Tomé i Penco, que se inició por medio de un simple ítem del presupuesto.

El señor **Urrejola**.—Eso no es exacto.

El señor **Claro Solar**.—Muchas obras públicas se han iniciado en la misma forma, sin planos ni estudios definitivos de ninguna especie.

El proyecto en discusión se limita a conceder autorización al Presidente de la República para que pida propuestas públicas para la construcción de este ferrocarril cuando se presenten los estudios terminados i definitivos, hechos por la iniciativa particular.

Creo que valdria mas la pena dejar dormir este proyecto que aprobar la indicación que ha formulado el honorable Senador que deja la palabra.

El señor **Walker Martínez**.—Yo aplaudo la idea de construir este ferrocarril, cuya necesidad reconozco i es reconocida por todos. Creo que hai verdadera urgencia en construirlo, pero no en la forma que establece el proyecto en debate, sino con dinero de la nación, a pesar de la angustiosa situación por que atraviesa el erario nacional.

En jeneral soi enemigo de la construcción de ferrocarriles con capitales de particulares i con la garantía del Estado, i creo que deberíamos abandonar para siempre este sistema; i en este caso particular me parece que no es aceptable por ningun concepto la idea

de construir en esta forma la obra de que se trata. Desde luego, este ferrocarril en manos de particulares constituiria un verdadero monopolio que escaparia por completo a la inspeccion i vijilancia de nuestros poderes públicos, pues por tratarse de una rejion que está a tanta distancia del centro del pais no seria fácil imponer al concesionario ciertas condiciones que son elementales tratándose de una línea férrea de esta naturaleza. Por estas razones creo que este ferrocarril debe ser construido i explotado directamente por el Estado.

La idea de construir este ferrocarril, repito una vez mas, merece toda mi adhesion i mi aplauso, siempre que él haya de quedar en manos del Estado. Sobre esta base creo que seria preferible modificar el artículo en debate en el sentido de autorizar lisa i llanamente al Presidente de la República para iniciar los estudios i la construccion de esta obra, autorizando con este objeto la inversion de la suma de dinero que se creyera necesaria, i que podria obtenerse por medio de un empréstito, a fin de que el ferrocarril fuera construido por el Estado i para el Estado.

En años anteriores se autorizó por medio de una lei la inversion de siete u ocho millones de libras esterlinas para la construccion del ferrocarril longitudinal, no con la idea de hacer una línea férrea que desarrollara la minería i las industrias en la rejion norte del pais, sino con otros fines, i la esperiencia nos ha demostrado que ese ferrocarril no ha servido para el objeto principal que se tuvo en vista, que, repito, no fué industrial. Temo que ahora vayamos a caer en un error semejante.

En lugar de comprometer la fe del Estado reconociendo al concesionario un interes de cinco por ciento sobre el capital que invierta en la construccion del ferrocarril, ¿por qué no autorizamos lisa i llanamente la contratacion de un empréstito, cuyo interes i amortizacion equivaldrian al costo de la garantia para que el Estado construya i explote por sí mismo el ferrocarril? La idea patriótica que inspira el proyecto del honorable Senador por Aconcagua no solo no se amengua en lo mas mínimo, sino que se perfecciona si se ejecuta la obra directamente por cuenta del Estado. Lamento no poder ser mas esplicito en esta materia, pero la verdad es que las razones que tengo para pensar así, están en la mente de todos mis honorables colegas. Prescindamos de la falta de estudios para la realizacion de esta obra i autoricemos de una vez al Presidente de la República para iniciar los

estudios i en seguida la construccion de este ferrocarril, a fin de que en ningun caso pueda él caer en manos de extranjeros o de personas que no tomen en cuenta para nada el interes nacional.

Hai en Magallanes extranjeros mui ricos que están mui ligados a otros intereses estranos al pais i que no consideran para nada el interes chileno. Pues bien, en caso de aprobarse el proyecto en la forma en que está concebido, este ferrocarril podria quedar en manos de esos hombres, con grave peligro para los intereses de Chile.

Sabido es que en lo relativo al arrendamiento de terrenos magallánicos hemos llegado a sacrificar los principios jenerales de administracion que han inspirado siempre nuestra norma de conducta. En efecto, a fin de que esos terrenos quedaran en poder de chilenos se estableció en la lei que autorizó su arrendamiento que los accionistas de la compañía arrendataria debian ser chilenos en su mayoría a fin de que hubiera así mayor acuosidad en favor de la vijilancia de tan cuantiosos intereses.

Sin embargo, poco despues de dictada la lei se formó en Valparaiso una sociedad anónima con el esclusivo objeto de comprar acciones de la espresada Compañía, a fin de burlar la disposicion de la lei a que me he referido. Esa sociedad, que tiene personalidad jurídica i cuyos accionistas son en su mayoría extranjeros, es fuerte accionista de la compañía arrendataria de los terrenos que el Estado posee en Magallanes.

Yo temeria que ocurriera algo análogo con este ferrocarril, en caso de que no fuera construido directamente por el Estado, i por eso me atrevo a insinuar al honorable Senador por Aconcagua, autor del proyecto en debate, que no pare mientes en la difícil situacion financiera por que atraviesa el pais para aceptar el temperamento que me permito proponer. La verdad es que muchas veces hemos saltado sobre esta valla de la lei del 84, que nos obliga a señalar la fuente de entradas con que debe ser atendido todo gasto, cuando necesidades superiores nos han obligado a proceder así.

Antes de terminar, me permito suplicar a la Cámara que no apruebe el proyecto en la forma en que está concebido, a fin de que el ferrocarril de que se trata no caiga en ningun momento en otras manos que las del Estado. En cualquier otro punto de la República esto no seria un gran peligro; pero en aquel apartado confin de nuestro territorio, un ferrocarril de esta importancia en manos de particu-

lares seria un peligro enorme para el interes nacional.

Por estas razones, ruego al honorable Senador por Aconcagua se sirva aceptar i redactar por sí mismo la modificacion que me he permitido insinuar, pues yo, por mi parte, no deseo poner mano en el proyecto.

El señor **Claro Solar**.—Las observaciones que acaba de formular el honorable Senador por Santiago, relativas al interes internacional de este ferrocarril, están cuidadosamente contempladas en el proyecto, cuyo artículo 9.º dice:

«El empresario estará obligado a vender al Estado la línea con todos sus anexos i el material rodante cuando lo exija, despues de diez años de entregada al servicio público la primera seccion, previo aviso que deberá darse por el Presidente de la República con seis meses de anticipacion.»

El señor **Walker Martínez**.—Pero, como ve Su Señoría, el ferrocarril no podria ser adquirido sino despues de diez años.

El señor **Claro Solar**.—Entónces bastaria modificar el proyecto en esa parte.

Ademas, otro de los artículos del proyecto consulta la idea de que, trascurridos setenta años, el ferrocarril debe pasar sin cargo alguno, a poder del Estado, con todos sus edificios, muelles i material rodante. De manera que la concesion tendria estas dos obligaciones como base, la de dejar el ferrocarril a beneficio del Estado despues de setenta años, tiempo suficiente para amortizar cuatro veces el capital invertido i la obligacion de venderlo siempre que el Estado quisiera adquirirlo despues de un plazo de diez años. ¿Cómo puede temerse, entónces, que este ferrocarril pueda quedar en condiciones de comprometer el interes internacional del pais?

Todavía el artículo 11 establece que el concesionario, o las personas que representen sus derechos, se considerarán como domiciliadas en Chile i quedarán sujetas a las leyes i tribunales de la República para todo cuanto se relacione con la concesion i el ferrocarril, debiendo entenderse que en ningun caso podrán recurrir al amparo diplomático.

Decir que esta obra debe ser construida directamente por el Estado, porque va a satisfacer una verdadera necesidad nacional, es hablar mucho en favor de la idea; pero no hace nada por que ella se realice. Desde luego, la situacion de las finanzas públicas hace completamente ilusoria la realizacion de esa idea. Si hai capitales particulares que, mediante la simple garantía del Estado, serian invertidos en la construccion de este ferroca-

rril, que habria de facilitar enormemente la explotacion de los terrenos que actualmente poseen esos mismos capitalistas, no veo por qué no ha de aceptarse este procedimiento. Pensar en recurrir al crédito externo para construir esta obra por cuenta del Estado, es completamente ilusorio, como lo prueba el hecho de que hasta ahora no se hayan podido contratar los empréstitos que el Gobierno está autorizado para contratar con diversos fines.

De manera que es inútil decir: acepto la idea de construir el ferrocarril, que va a satisfacer una necesidad mui sentida i que responde a un vivísimo interes nacional, si por otro lado se cierra la puerta a la única manera de realizarlo.

En fin, creyendo haber cumplido con mi deber, entrego el proyecto a la resolucion del Senado.

El señor **Gatica**.—Yo firmé el informe que aconseja aprobar el proyecto en debate, tomando en consideracion las mismas ideas que acaba de esponer el honorable Senador por Aconcagua.

Creo que en las presentes circunstancias el Estado no se encuentra en situacion de poder contratar empréstitos para iniciar nuevas obras públicas. Muchas de las ejecutadas hasta hoi están todavía inconclusas i no sirven siquiera medianamente las necesidades que están llamadas a satisfacer. El Ferrocarril Lonjitudinal, por ejemplo, se encuentra en estas condiciones, i estoi seguro de que habrá muchos otros en el mismo caso. El ferrocarril de Confluencia a Tomé, estoi cierto de que está deficientemente atendido por la misma causa.

El señor **Urrejola**.—Está en un error Su Señoría.

El señor **Gatica**.—El ferrocarril lonjitudinal no presta actualmente servicio alguno, por carecer de material rodante i de elementos de toda especie. Hace unos ocho meses, yo anuncié i pedí que se dejara constancia en el acta de mi declaracion, que el dia ménos pensado habria de quedar completamente paralizado, por lo ménos en la seccion de cremallera, i hoi repito que esto habrá fatalmente de ocurrir en dos o tres meses mas.

Este ferrocarril es absolutamente indispensable, no solo por las razones que ha dado el honorable Senador por Aconcagua, sino tambien porque habrá de valorizar enormemente las tierras que posee el Estado en aquella rejion. La Compañía Esplotadora de la Tierra del Fuego arrienda al Estado grandes estensiones de terrenos en Ultima Esperanza, tierras que habrán de ser atravesadas por este

ferrocarril i que, por lo tanto, llegarán a tener un valor inmensamente superior al que tienen hoy.

Por lo demás, la garantía de cinco por ciento que se concede sobre el capital que se invierta en la construcción del ferrocarril, no ocasionará seguramente un gran desembolso al Estado. Se puede anticipar que, una vez construida la obra, producirá considerables utilidades, de manera que en el peor de los casos, solo sería menester pagar al concesionario una parte de la garantía, que en ningún caso excedería de la mitad.

Además, no es de temer que el desembolso del Estado hubiera de llegar a la suma de un millón quinientos mil pesos al año, que calculaba el honorable Senador por Ñuble, por cuanto el artículo 3.º establece que, para los efectos de la garantía i durante los diez primeros años de la concesión, se estimará el producto líquido de la línea garantizada en un cuarenta por ciento de su producto bruto i en cuarenta i cinco por ciento los años restantes.

De manera que, para que fuera menester pagar la totalidad de la garantía sería necesario que el ferrocarril no produjera utilidad ninguna, i el mismo honorable Senador por Ñuble nos ha dicho que esta línea férrea serviría para trasportar gran parte del ganado ovejuno que existe en inmensa cantidad en aquel territorio, además de muchos elementos i mercaderías de toda especie.

Por estas consideraciones, yo firmé el informe que es favorable al proyecto. Estimo que este ferrocarril es absolutamente indispensable i que el Senado haría bien en prestarle su aprobación.

El señor Urrejola.—Se ha dicho que este ferrocarril obedece a una conveniencia nacional. Yo creo que todos los ferrocarriles obedecen a esta conveniencia, pues una línea férrea es siempre un elemento de progreso; pero se dice que este ferrocarril de Punta Arenas es de una conveniencia nacional especial, porque los traficantes de este puerto a la parte norte de la región de Magallanes, tienen que atravesar por un pedazo de territorio arjentino. Esta es la verdad, pues se trata aquí de un camino que atraviesa en su límite poniente el territorio arjentino de Gallegos.

Inconveniente mayor que éste no veo cuál pueda haber, puesto que es seguro que el ganado que trafica de un punto a otro no va a pagar derechos por atravesar una pequeña parte de territorio arjentino, que es una espe-

cie de punta que se interna al poniente i que se ve en el mapa.

Esta es una razón, entre otras, indudablemente de conveniencia jeneral, para que el Senado no mire con desprecio la idea de construir este ferrocarril.

Nadie, hasta aquí, ha hablado en contra de la idea de que se construya esta obra; pero, se ha objetado la idea de que pueda ser el Gobierno el que construya este ferrocarril, por la consideración de que este no es momento favorable para que el Gobierno aborde una obra de esta naturaleza. Pues bien, yo pregunto: ¿Es acaso, tiempo de que la aborden los particulares? ¿Acaso porque se pretende festinar la discusión de este proyecto van los particulares, que logren obtener la concesión, previas propuestas públicas, a iniciar la obra? ¿Con qué elementos, con qué rieles, cuando, como lo acaba de decir el honorable Senador de Maule, cada tonelada de riel cuesta doscientos cuarenta pesos oro?

Es absolutamente imposible la construcción de este ferrocarril en la época actual; de manera que no se puede tratar de ejercer presión en el ánimo de los Senadores para que se despache este proyecto tan rápidamente, por la consideración de que es una obra de importancia perentoria; que si la obra no se inicia ahora mismo, puede fracasar por falta de oportunidad.

Quiero ahora referirme a la aseveración que hizo el honorable Senador de Aconcagua i que fué contradicha por mí.

Su Señoría sabe que he tenido una acción bastante decisiva en la realización del ferrocarril de Confluencia a Tomé i Penco. Tengo el honor de haber propiciado esta obra, desde sus estudios.

El señor Claro Solar.—Yo le reconozco ese honor a Su Señoría i le aplaudo el empeño en ella gastado.

El señor Urrejola.—Pues bien, yo quiero que esta obra del ferrocarril de Punta Arenas se haga como se hizo el ferrocarril de Confluencia a Tomé; es decir, no quiero que esta obra se inicie sin saber cuáles son los compromisos que se va a echar encima el Estado; cuáles van a ser los compromisos en dinero, porque no se sabe cuánto costará la obra, i cuál será la garantía.

El ferrocarril de Confluencia a Tomé i Penco fué construido después de haberse hecho el estudio completo i definitivo durante varios años. No se inició un kilómetro de línea, sin antes hacer un estudio completo i definitivo de la línea entera; i este fué uno de los pocos contratos de obras públicas i ferro-

carriles que, tomado por un empresario, fué terminado completamente por él.

De manera que la alusion a ese ferrocarril ha sido desgraciada. Es esa una obra pública que se ha contratado en condiciones perfectas, con estudios previos i definitivos para salvar las dificultades técnicas i, consiguientemente, la inversion de los dineros que estaban ligados a ella.

El señor **Gatica**.—He visto en los diarios que en ese ferrocarril, cuyos estudios segun el honorable Senador se hicieron en tan buenas condiciones, se hicieron durante la construccion algunas variantes que ocasionaron al Fisco un mayor desembolso de varias decenas de miles de pesos.

El señor **Urrejola**.—Ojalá se estudiasen siempre esas variantes cuando se trata de terrenos tan accidentados.

No hai ingeniero que, tratándose de una rejion cordillerana, pueda decir éste es el mejor trazado. Por lo demas, la variante aprobada por el Gobierno no demandó ni un peso mas en el valor del contrato con los señores **Germain i Sierra**.

El señor **Charme** (Presidente).—Como ha dado la hora se va a votar en conformidad al acuerdo celebrado en la sesion de ayer, la indicacion formulada por el honorable Senador por **Aconcagua**, en el sentido de que las sesiones se celebren de tres i media a seis i media.

Votada esta indicacion, fué aprobada por doce votos contra siete, habiendose abstenido de votar un señor Senador.

El señor **Charme** (Presidente).— Podria entenderse que este acuerdo rije desde el lunes próximo.

El señor **Walker Martínez**.—Mas bien que rija desde mañana, porque de otra manera en la sesion próxima no habrá número para discutir los presupuestos.

El señor **Charme** (Presidente).—Entonces se entenderá que este acuerdo rije desde la sesion de mañana.

Acordado.

Se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.