

# Sesion 98.<sup>a</sup> extraordinaria en 30 de Enero de 1907

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES ECHAVARRIA I RODRIGUEZ DON ENRIQUE A.

## SUMARIO

Se aprueba el acta de la sesion anterior.— Continúa la segunda discusion del artículo 1.º del proyecto sobre construccion del ferrocarril longitudinal.—Usa de la palabra el señor Santa Cruz (Ministro del Interior) para espresar que acepta, con algunas modificaciones, el proyecto de transaccion suscrita por varios señores Diputados i presentado por el señor Puga Borne en la sesion anterior.—A continuacion usa de la palabra el señor Irarrázaval Zañartu, quien hace indicacion para que se aplace el proyecto hasta que vuelva con mejor estudio.—Es desechada esta indicacion.—Continuando el debate, usan de la palabra los señores Zañartu don Enrique, Izquierdo don Luis e Irarrázaval Zañartu.

## DOCUMENTOS

Informe de la Comision de Obras Públicas sobre una solicitud de la *British and Argentine Corporation Limited* relativo a la concesion de permiso para construir un ferrocarril trasandino.

*Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:*

“Sesion 97.<sup>a</sup> extraordinaria en 29 de enero de 1907 —Presidencia de los señores Echavarría Puga Borne.—Se abrió a las 4 hs. 10 ms. P. M., i asistieron los señores:

Alemaný, Julio	Cox M., Ricardo
Alessandri, Arturo	Cruz Díaz, Aníbal
Arellano, Roberto	Díaz B., Joaquin
Barros E., Alfredo	Echenique, Gonzalo
Besa, José Víctor	Echenique, Joaquin
Correa, F. Javier	Edwards, Raul

Espinosa J., Manuel  
 Fernández, Belfor  
 Flores, Marcial  
 García H., Enrique  
 Gómez G., Agustín  
 González J., Samuel  
 Guerra, Jorje  
 Huneeus, Alejandro  
 Huneeus, Antonio  
 Irarrázaval, Alfredo  
 Izquierdo Várgas, F.  
 Izquierdo, Luis  
 Leiva, José Ramon  
 Letelier, Aníbal  
 Lorca M., Perfecto  
 Lyon P., Arturo  
 Matte, Jorje  
 Ossa L., Aníbal  
 Ossa i Ossa, Blas  
 Ovalle, Abraham  
 Puga Borne, Julio

Rivera, Guillermo  
 Rocuant, Enrique  
 Rodríguez, Aníbal  
 Rodríguez, Enrique A.  
 Ruiz V., Eduardo  
 Salas L., Manuel  
 Suárez M., Eduardo  
 Subercaseaux, del R. F.  
 Subercaseaux P., A.  
 Urrutia, Miguel  
 Valdivieso Blanco, J.  
 Vial Carvallo, Daniel  
 Viel, Oscar  
 Zañartu, Carlos  
 Zañartu, Enrique  
 los señores Ministros  
 del Interior, de Relaciones  
 Exteriores, de Guerra i Marina i de  
 Industria i Obras Públicas i el Secretario.

Se leyó i fué aprobada el acta de la sesion celebrada el dia anterior.

Se dió cuenta:

I. De un mensaje de S. E. el Presidente de la República en que comunica que ha resuelto incluir, entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso en el actual período de sesiones extraordinarias, la solicitud que acompaña de la Municipalidad de Valparaíso sobre modificacion de la lei de 22 de diciembre de 1866, que estableció el impuesto de patentes profesionales e industriales.

Se mandó tener presente el mensaje i pasar la solicitud a la Comision de Gobierno.

II. De un oficio del señor Ministro de Justicia, en contestacion del que se le dirijió a pedido del señor Salas Lavaqui, con el que

remite los datos relativos a las cantidades que han ingresado en arcas fiscales por multas impuestas por la Exema. Corte Suprema en los recursos de casacion durante los años 1905 i 1906.

III. De un oficio del señor Ministro de Industria i Obras Públicas con el que remite diversos antecedentes relacionados con los Ferrocarriles del Estado, que fueron pedidos por el señor Veas.

Quedaron a disposicion de los señores Diputados.

IV. De una presentacion suscrita por veinte señores Diputados, en que piden al señor Presidente de la Cámara que se sirva citar a sesion especial para hoi, de cuatro a siete de la tarde, con el objeto de tratar del proyecto de lei que autoriza al Presidente de la República para contratar la construccion del ferrocarril longitudinal hasta Arica.

Entrando a los incidentes de primera hora, el señor Rivera don Guillermo solicitó el asentimiento unánime de la Cámara para tratar desde luego del proyecto de lei que aumenta los sueldos de los empleados civiles de la Armada, i para que una vez que termine la primera hora se constituya en sesion privada para ocuparse en el despacho del proyecto que concede derecho de jubilar, con el sueldo íntegro asignado a su empleo, al ministro de la Corte de Apelaciones de Apelaciones de Valparaiso, don Benicio Alamos González.

Por asentimiento tácito se aprobó la indicacion del señor Rivera don Guillermo.

A indicacion del señor Cruz Díaz, aceptada unánimemente, se acordó tratar, despues del proyecto referente a los empleados civiles de la Armada, del que establece que la acuñacion de moneda de plata autorizada por lei número 1,856, de 13 de febrero de 1906, se hará con lei de quinientos milésimos de fino.

El señor Huneeus don Alejandro hizo indicacion para discutir en la primera hora de la presente sesion el proyecto que establece las reglas a que deberá sujetarse la concesion de permisos para construir ferrocarriles particulares i el proyecto que aprueba el contrato de colonizacion celebrado per el Gobierno con los señores Ricci Hnos. i C.<sup>a</sup>

Por asentimiento unánime se aprobó la indicacion del señor Huneeus don Alejandro en la parte referente al proyecto sobre construccion libre de ferrocarriles por particulares, i quedó sin efecto por no haber contado con

la unanimidad requerida la parte relativa al segundo de los proyectos a que la indicacion se referia.

En conformidad a los acuerdos anteriores, se puso en discusion jenerai i particular a la vez el proyecto de lei que aumenta los sueldos de los empleados civiles de la Armada

No usó de la palabra ningun señor Diputado.

Cerrado el debate, se puso en votacion el proyecto i fué aprobado por asentimiento unánime.

El proyecto aprobado dice así:

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—Fíjense en las siguientes cantidades los sueldos de los empleados civiles de la Marina, que van a indicarse:

DIRECCION JENERAL

Secretario Jeneral i del Consejo Naval.....	\$ 8,500
Dos jefes de Seccion, uno con cuatro mil pesos i el otro con cuatro mil quinientos pesos.....	\$ 8,500
Oficial de partes.....	2,600
Dos escribientes de primera clase, con dos mil pesos cada uno.....	4,000
Dos escribientes de segunda clase, con mil quinientos pesos cada uno	3,000
Dos escribientes de tercera clase, con mil doscientos pesos cada uno...	2,400
Archivero jeneral.....	3,000
Portero primero.....	780

Oficina de informaciones técnicas

Traductor i estadístico.....	\$ 3,000
Escribiente de primera clase.....	2,000

Oficina de defensa de las costas i obras hidráulicas

Dibujante de primera clase.....	\$ 4,200
Dibujante de segunda clase.....	3,000

Direccion del Personal

Jefe de la Seccion.....	\$ 4,000
Archivero.....	2,200
Oficial de partes.....	2,000
Escribiente de primera clase.....	2,000
Escribiente de segunda clase.....	1,500
Portero primero.....	780

*Dirección del Personal.—Sub-sección A.*

Escribiente de primera clase.....	\$ 2,000
Escribiente de segunda clase.....	1,500
Cinco escribientes de tercera clase, con mil doscientos pesos cada uno	6,000

*Sub-sección B.—Fiscalía*

Escribiente de segunda clase i archivero.....	\$ 1,500
Un portero primero.....	780

*Sub-sección C.—Enganche de jente de mar para la marina de guerra*

Escribiente de primera clase.....	\$ 2,000
-----------------------------------	----------

SECCION DE INSTRUCCION

*Sub-sección A*

Inspector de instruccion primaria i ayudante de la oficina.....	\$ 3,600
Escribiente traductor.....	2,000

*Biblioteca.—Sub-sección B*

Bibliotecario.....	\$ 2,000
Portero primero.....	780

*Sección de Sanidad*

Escribiente de tercera clase.....	\$ 1,200
-----------------------------------	----------

*Escuela de Aspirantes a Ingenieros*

Un bibliotecario i escribiente encargado de la redaccion e impresiones	\$ 1,500
--	----------

*Dirección del Material*

Jefe de seccion, que debe desempeñar el cargo de Secretario.....	\$ 4,500
Oficial de partes i archivero.....	3,000
Oficial primero.....	2,000
Dos escribientes de segunda clase, con mil quinientos pesos cada uno	3,000
Dos escribientes de tercera clase, con mil doscientos pesos cada uno...	2,400
Portero.....	780

PRIMERA SECCION

*Armas de guerra i municiones*

Un dibujante segundo contratado...	\$ 3,000
Escribiente de segunda clase.....	1,500
Escribiente de tercera clase.....	1,200
Portero.....	780

SEGUNDA SECCION

*Comisaría del Material*

Oficial mayor.....	\$ 4,300
Tenedor de libros.....	4,000
Despachador de aduanas.....	2,400
Inspector de embarques.....	2,000
Ayudante de inspector de embarques.....	1,200
Oficial de partes i archivero.....	3,000
Tres escribientes de tercera clase, con mil doscientos pesos cada uno.....	3,600
Portero de primera clase.....	780

*Sección B.—Cuentas de víveres, carbon i alumbrado*

Escribiente de primera clase.....	\$ 2,000
Escribiente de segunda clase.....	1,500
Escribiente de tercera clase.....	1,200

*Sección B.—Cuentas de consumos i repuestos de la segunda i tercera secciones del arsenal, faros i gobernaciones marítimas.*

Dos escribientes de primera clase, con dos mil pesos cada uno.....	\$ 4,000
Dos escribientes de segunda clase, con mil quinientos pesos cada uno.....	3,000
Dos escribientes de tercera clase, con mil doscientos pesos cada uno.....	2,400

*Sección C.—Cuenta de la primera seccion.—Electricidad, torpedos i minas*

Un escribiente de primera clase.....	\$ 2,000
Un escribiente de tercera clase.....	1,200

*Sección E.—Cuentas particulares de los buques i apostaderos.—Almacenes*

Dos escribientes de primera clase, con dos mil pesos cada uno.....	\$ 4,000
Tres escribientes de segunda clase, con mil quinientos pesos cada uno.....	4,500
Tres escribientes de tercera clase, con mil doscientos pesos cada uno.....	3,600

TERCERA SECCION

*Máquinas i construcciones navales.—Inspección de máquinas*

Dibujante de primera clase.....	\$ 3,600
Dibujante de segunda clase.....	3,000



*Seccion pagos*

Cajero.....	\$ 4,600
Cajero segundo.....	3,000
Dos ayudantes segundos, con mil quinientos pesos cada uno.....	3,000
Portero primero.....	780
Portero segundo.....	650

ESCUELA NAVAL

Un escribiente de primera clase, secretario del director i encargado de la biblioteca.....	\$ 2,400
Un escribiente de segunda clase....	1,500
Un capellan.....	720
Un ayudante i conservador de los gabinetes.....	1,200

ESTACION HORARIA

Ayudante observador i escribiente de primera clase.....	\$ 2,000
Portero primero.....	780

OFICINA HIDROGRAFICA

*Seccion de hidrografia*

Un jefe de seccion.....	\$ 4,000
Un escribiente de segunda clase....	1,500
Un bibliotecario traductor.....	2,000

*Seccion de cartografia*

Un jefe de seccion.....	4,000
Un calculador.....	2,000
Un dibujante primero.....	3,000
Un dibujante segundo.....	2,000
Un dibujante tercero.....	1,800

*Seccion de grabado*

Dos grabadores, con cuatro mil doscientos pesos cada uno.....	\$ 8,400
Un fotograbador.....	4,200

*Seccion de cartas e instrumentos*

Un jefe de seccion.....	\$ 4,000
Un ayudante.....	1,500
Un portero primero.....	780
Un portero segundo.....	650

Santiago, 23 de enero de 1907.—PEDRO MONTT.—José Francisco Fábres“.

Sin debate i por asentimiento unánime se aprobó en jeneral i particular a la vez el si-

guiente proyecto de lei remitido por el Senado:

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—La acuñacion de moneda de plata de \$ 0.50 i 100 centavos con lei de 0.700 de fino, autorizada por lei número 1,856, de 13 de febrero de 1906, se hará con lei de 0.500 de fino en conformidad a lo establecido en la lei número 1,509, de 31 de diciembre de 1,901 i número 1856 de 13 de febrero ya citado, la cual queda vijente en todo lo que no sea contrario a lo presente“.

A indicacion del señor Izquierdo don Luis se acordó tratar inmediatamente de la modificacion introducida por el Honorable Senado en el proyecto de lei que modifica la planta i sueldos de los empleados de las Direcciones del Tesoro i de Contabilidad.

Puesta en discusion la modificacion, usó de la palabra el señor Fernández.

Cerrado el debate se puso en votacion la modificacion i fué aprobada por diecinueve votos contra catorce, absteniéndose de votar cuatro señores Diputados.

La votacion fué nominal a pedido del señor Fernández.

Votaron por la afirmativa los señores Cox Méndez, Cruz Díaz, Díaz B., Echavarría, Echenique don Gonzalo, Edwards, Espejo, García Huidobro, Huneeus don Alejandro, Izquierdo Várgas, Izquierdo don Luis, Lorca don Perfecto, Lyon, Ovalle, Rodríguez don Aníbal, Rodríguez don Enrique, Urrutia, Vial i Zañartu don Carlos.

Votaron por la negativa los señores Alemany, Alessandri, Fernández, Huneeus don Antonio, Irarrázaval, Leiva, Letelier, Ossa, Puga Borne, Ruiz Valledor, Salas Lavaqui, Subercaseaux del R., Valdivieso Blanco i Zañartu don Enrique.

Se abstuvieron de votar los señores Barros Errázuriz, Correa don Francisco Javier, Flores i Rivera don Guillermo.

Quedó, en consecuencia, definitivamente aprobado el proyecto en los términos siguientes:

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—Los sueldos consultados en las partidas 2.<sup>a</sup>, 3.<sup>a</sup>, 4.<sup>a</sup>, 5.<sup>a</sup> i 8.<sup>a</sup> del presupuesto del Ministerio de Hacienda se pagarán durante el año de 1907 con un aumento o sobre sueldo de cincuenta por ciento siempre que no se hubieren modificado por lei especial en los dos últimos años“

A indicacion del señor Cruz Díaz, aceptada unánimemente se acordó tratar inmediatamente del proyecto de lei que establece que el Ministerio de Instrucción Pública tendrá dos oficiales de número de primera clase i dos de segunda clase.

Puesto en discusion jeneral i particular el referido proyecto, fué aprobado sin debate i por asentimiento unánime.

El proyecto aprobado dice así:

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—El Ministerio de Instrucción Pública tendrá dos oficiales de número de segunda clase i dos oficiales de número de primera clase. Derógase la lei número 1,296, de 15 de diciembre de 1899 en lo que fuere contraria a la presente“.

El señor Cruz Díaz hizo indicacion para tratar del proyecto que asigna al Intendente de Valparaíso, para gastos de representacion, la suma de cinco mil pesos anuales i aumenta los sueldos de los empleados de esta Intendencia.

Quedó sin efecto esta indicacion por no haber contado con la unanimidad requerida.

A indicacion de señor Huneus don Alejandro, aceptada por unanimidad, se pasó a considerar los artículos que quedaron para segunda discusion en el proyecto de lei que establece las reglas a que deberá sujetarse la construccion de ferrocarriles particulares.

Se puso en segunda discusion el artículo 3.º del mencionado proyecto conjuntamente con las siguientes modificaciones formuladas en la primera discusion:

Del señor Errazuriz para eliminar la parte final del inciso primero que dice “pero el uso de los terrenos rurales de propiedad fiscal i municipal es gratuito“.

Del señor Gutiérrez para reemplazar en el inciso primero las palabras “los terrenos rurales“ por los “predios eriales“.

Del señor Huneus don Alejandro para reemplazar la parte inicial del artículo por la siguiente:

“La servidumbre se constituiria previa indemnizacion del valor del inmueble i de todo perjuicio, etc.“

Del señor Correa Bravo para reemplazar el artículo por el siguiente:

“Art. 3.º La servidumbre se constituiria en la forma ordinaria“.

Del señor Puga Borne para reemplazar el inciso segundo por el siguiente:

“La espropiacion se llevaria a efecto en conformidad a lo que dispone la lei de 18 junio de 1857“.

Del señor Fernández para reemplazar en el inciso segundo la palabra “espropiacion“ por la de servidumbre“.

Usaron de la palabra los señores Huneus don Alejandro, Ovalle, Zañartu don Carlos i Fernández.

Cerrado el debate se dio tácitamente por aprobado el artículo en la parte no objetada i se procedio a votar las indicaciones.

La indicacion del señor Errazuriz, para suprimir una parte del inciso primero fue desechada por veintidos votos contra cuatro, absteniéndose de votar tres señores Diputados.

La indicacion del señor Gutiérrez, para reemplazar en el inciso primero las palabras “los terrenos rurales“ por estas otras “los predios eriales“, fué aprobada por asentimiento unánime.

La indicacion del señor Huneus don Alejandro se dió por retirada a pedido de su autor.

La indicacion del señor Correa Bravo quedó sin efecto por ser incompatible con la parte del artículo anteriormente aprobado.

La indicacion del señor Puga Borne fué aprobada por veinticuatro votos contra dos, absteniéndose de votar dos señores Diputados.

La votacion fué nominal a pedido del señor García Huidobro.

Votaron por la afirmativa los señores Besa, Correa don Francisco Javier, Díaz B., Echavarría, Echenique don Gonzalo, Echenique don Joaquin, Edwards, Flores, Guerra, Huneus don Alejandro, Huneus don Antonio, Irarrázaval, Izquierdo Vargas, Izquierdo don Luis, Lyon, Ossa, Ovalle, Rodríguez don Aníbal, Rodríguez don Enrique, Subercaseaux del Río, Urrutia, Vial i Zañartu don Carlos.

Votaron por la negativa los señores Fernández i García Huidobro.

Se abstuvieron de votar los señores Barros Errázuriz i Ruiz Valledor.

La indicacion del señor Fernández para reemplazar en el inciso 2.º la palabra “espropiacion“ por la de “servidumbre“, fué aprobada por veintiseis votos contra uno, absteniéndose de votar tres señores Diputados.

La votacion fué nominal a pedido del señor García Huidobro.

Votaron por la afirmativa los señores Besa, Cruz Díaz, Díaz B., Echavarría, Echenique don Gonzalo, Echenique don Joaquin, Edwards, Espinosa Jara, Fernández, Flores, Guerra, Huneus don Alejandro, Huneus

don Antonio, Izquierdo Várgas, Izquierdo don Luis, Lyon, Ossa, Ovalle, Puga Borne, Rodríguez don Enrique, Salas Lavaqui, Subercaseaux del Río, Urrutia, Vial, Zañartu don Carlos i Zañartu don Enrique.

Votó por la negativa el señor García Huidobro.

Se abstuvieron de votar los señores Barros Errázuriz, Irrarázaval i Ruiz Valledor.

Se puso en segunda discusion el artículo 16, que quedó para este trámite en la sesion de fecha 19 del actual conjuntamente con las siguientes indicaciones formuladas en la primera discusion:

Del señor Irrarázaval para agregar el siguiente inciso:

“En cualquier momento el Gobierno tendrá derecho para espropiar todo ferracorril particular avaluándolo, a justa tasacion de peritos, i abonando sobre este precio un quince por ciento a los concesionarios;” i

Del señor Errázuriz para redactar la parte inicial del artículo en la forma siguiente:

“En caso de guerra exterior o de conmocion interior, el Gobierno, etc.”

Usaron de la palabra los señores Puga Borne, Echenique don Joaquin, Irrarázaval Z. i Huneeus don Antonio.

El señor Puga Borne hizo indicacion para modificar el inciso propuesto por el señor Irrarázaval, redactando la parte final en estos términos: “i abonando sobre este precio un quince por ciento a los concesionarios.”

Por haber trascurrido el término de la primera hora quedó pendiente la segunda discusion de este artículo.

En conformidad al acuerdo adoptado anteriormente, se constituyó la Cámara en sesion privada para ocuparse en el proyecto que concede derecho a jubilar al Ministro de la Corte de Apelaciones de Valparaiso, don Benicio Alamos González.

Por unanimidad, se declaró que el señor Alamos González no ha comprometido la gratitud nacional, i por treinta i seis votos contra dos se aprobó el siguiente

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—Se concede, por gracia, al Ministro de la I. Corte de Apelaciones de Valparaiso, don Benicio Alamos González, el derecho de jubilar con una pension anual de ocho mil pesos.”

Reabierta la sesion pública i dentro de la órden del dia continuó la segunda discusion

del artículo 1.º del proyecto de lei que autoriza al Presidente de la República para contratar la construccion del ferrocarril lonjitudinal hasta Arica.

El señor Puga Borne manifestó que despues de diversas jestionese se habia logrado redactar el contra-proyecto que centaba con la aceptacion de numerosos señores Diputados i lo remitió a la Mesa para que se tomara en cuenta en la discusion.

Usaron de la palabra acerca del contra-proyecto los señores Irrarázaval i Letelier.

Usó, ademas, de la palabra acerca del artículo 1.º del proyecto sobre el ferrocarril lonjitudinal el señor Cox Méndez.

Por asentimiento unánime se acordó publicar el contra-proyecto remitido a la Mesa por el señor Puga Borne.

Por haber llegado la hora, se levantó la sesion a las siete de la tarde, quedando pendiente el debate.

Se dió cuenta:

Del siguiente informe de la Comision de Obras Públicas:

“Honorable Cámara:

Vuestra Comision de Obras Públicas ha estudiado la solicitud presentada por el señor don Daniel Concha Subercaseaux en representacion de la *British and Argentine Corporation Limited* para que se le conceda permiso para construir i explotar un ferrocarril que, partiendo de un punto de la línea central de los ferrocarriles del Estado, situado entre las estaciones de San Rosendo i Temuco, llegue hasta el límite con la República Argentina, para empalmar en seguida en aquel pais con la línea del ferrocarril del Sur.

La Comision, en vista de la importancia que tiene la línea proyectada, i de que el peticionario no solicita garantía alguna del Estado, considera que la Honorable Cámara debe prestar su aprobacion a la solicitud indicada, con las modificaciones que os propone, i que son las siguientes:

En el artículo 1.º, determinar el punto de arranque de la línea proyectada, circunscribiéndolo a la provincia de Malleco;

En el artículo 2.º, fijar la trocha de la vía en un metro o en un metro sesenta i ocho centímetros, a eleccion del concesionario, con el objeto de uniformarla con cualquiera de las dos trochas típicas de las líneas del Estado;

En el artículo 4.º, elevar la garantía ofrecida por el peticionario para el ampliamiento

de sus compromisos, de veinte mil a cincuenta mil pesos;

En el artículo 9.º, que la liberacion de derechos de internacion para los materiales i equipo destinados a la construccion i explotacion de la línea, sea solo por diez años en vez de treinta, que solicita el señor Concha Subercaseaux;

En el artículo 18, que el Estado podrá espropiar el ferrocarril en cualquier tiempo, pagando por él su valor fijado por árbitros, mas un veinte por ciento, durante los primeros veinte años, debiendo reducirse al diez por ciento esa cantidad de exceso, si la espropiacion se efectuare pasado el término de veinte años.

En el artículo 1.º, la Comision ha aceptado que el Presidente de la República solo intervenga en la formacion de las tarifas del ferrocarril, una vez que las entradas brutas de éste sean durante dos años consecutivos superiores al diecisiete por ciento del capital reconocido por el Gobierno, por considerar que un ferrocarril trasandino se debe estimar en un sesenta por ciento de la entrada bruta el valor de los gastos de explotacion, i en el cuarenta por ciento restante la utilidad líquida, de manera que el cuarenta por ciento del diecisiete por ciento sobre el capital reconocido equivaldría a seis i medio por ciento de utilidad anual.

En consecuencia, la Comision propone a la Honorable Cámara el siguiente

PROYECTO DE LEI:

“Artículo 1.º Concédese a la British and Argentine Corporation Limited el permiso necesario para construir i explotar un ferrocarril que termine en el límite con la República Argentina i empalme con el ferrocarril del Sur de esa República. El punto de arranque de la línea será un punto de la línea central de los ferrocarriles del Estado, situado en la provincia de Malleco.

Art. 2.º La trocha de la vía será de un metro o de un metro sesenta i ocho a opcion de la sociedad concesionaria.

El tren rodante, la calidad i peso de los rieles i accesorios i demas materiales que se empleen en la construccion de la línea, se especificarán en el pliego de condiciones que previamente deberá ser sometido a la aprobacion del Gobierno.

Art. 3.º Dentro del plazo de seis meses, contados desde la promulgacion de esta lei, el concesionario firmará el contrato respectivo; a los veinte meses, contados desde la misma

fecha, presentará para la aprobacion del Gobierno los estudios, planos i pliego de condiciones, completos de la línea. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses contados desde la aprobacion de los planos.

Art. 4.º Antes de firmar el contrato, la Empresa concesionaria constituirá a la órden del Gobierno una garantía de cincuenta mil pesos en valores que el Gobierno indique para responder al cumplimiento de los compromisos que esta concesion le impone, la cual le será devuelta cuando haya sido entregada al servicio público una estension no menor de treinta kilómetros de vía, previa deducccion de las multas en que hubiere incurrido.

Art. 5.º Caducará la concesion con pérdida del depósito de garantía si la empresa no firmase el contrato, no presentare los estudios completos, o se diere principio a las obras dentro de los plazos establecidos, salvo caso de fuerza mayor declarado por el Gobierno.

Art. 6.º Una vez aprobados los planos de este ferrocarril por el Presidente de la República, todo predio rústico de cualquier dominio queda sujeto a la servidumbre de tránsito, en cuanto a los terrenos necesarios para la vía, estaciones, bodegas i edificios anexos, a medida que lo hiciere necesario el tráfico.

Quedan exentos de esta servidumbre las casas principales, i los corrales, patios, huertas i jardines que de esas casas dependan, las boca-minas i sus canchas i establecimientos industriales anexos.

La servidumbre se constituirá previa indemnizacion del valor del terreno i de todo perjuicio.

Art. 7.º Se concede a la Empresa el uso gratuito de los terrenos rurales de propiedad fiscal o municipal, para la vía, estaciones, talleres, galpones de carga, casas de camineros i demas obras destinadas al servicio del ferrocarril.

Art. 8.º Se concede a la Empresa el uso de los caminos públicos en la parte en que la línea debe atravesarlos necesariamente, i siempre que no se perjudique al tráfico público.

Art. 9.º Se concede liberacion de derechos de internacion, durante diez años, para los materiales que la Empresa introduzca al país para la construccion i explotacion del ferrocarril.

Art. 10. Las tarifas de carga i pasajeros serán sometidas a la aprobacion del Presidente de la República i deberán fijarse en un lugar público de todas las estaciones de la vía.

La aprobacion del Presidente de la República para las tarifas, no será necesaria sino

una vez que el término medio del producto bruto de la explotación del ferrocarril, haya sido durante dos años consecutivos superior al diecisiete por ciento del capital reconocido por el Gobierno.

Art. 11. En el transporte de personas o materiales que viajen o se conduzcan por cuenta del Estado, se hará la rebaja del cincuenta por ciento sobre las tarifas establecidas. La misma rebaja se hará al Estado por el uso de la línea telegráfica de la Empresa.

Los aparatos i materiales de la línea telegráfica, i las tarifas para el uso público serán las mismas del telégrafo nacional.

Art. 12. La Empresa queda obligada, sin derecho a indemnización, a permitir en toda la estension de la vía, sin que se entorpezca sus servicios, todas las construcciones i aparatos para el establecimiento de líneas telegráficas o telefónicas del Estado.

Art. 13. La Empresa se obliga a transportar gratuitamente en departamentos especiales las valijas de la correspondencia i a los empleados que la conduzcan i a permitir el empalme de los telégrafos del Estado con su línea.

Art. 14. Los estudios definitivos i los trabajos de construcción serán inspeccionados por el Ministerio de Obras Públicas, siendo de cuenta de la Empresa los gastos que ocasione la inspección.

Art. 15. Tanto en la construcción como en la explotación de esta línea, la Empresa se sujetará a la lei jeneral de ferrocarriles i a los reglamentos de policía i de inspección vijentes o que se dicten en el futuro.

Art. 16. Esta concesion no podrá ser transferida ni su ferrocarril arrendado a otras personas por la Empresa concesionaria, sin la autorización del Gobierno.

Art. 17. Se concede a la Empresa la facultad de construir ramales no mayores de treinta kilómetros para servir a poblaciones o establecimientos industriales, previa aprobación de los planos respectivos por el Presidente de la República.

Art. 18. El Estado podrá espropiar en cualquier tiempo este ferrocarril, pagando a la Empresa su valor fijado por árbitros aumentado en un veinte por ciento siempre que la espropiación se efectuare dentro de los primeros veinte años de la explotación del ferrocarril.

En caso de que la espropiación se hiciera después de ese término, el Estado pagará el valor del ferrocarril aumentado en un diez por ciento.

Art. 19. La Empresa constituy<sup>o</sup> su domi-

nilio legal en Chile i queda sometida en todo a las leyes i tribunales chilenos, renunciando espresamente a toda jestion o amparo diplomático."

Sala de la Comision, 29 de enero de 1907.—*Manuel Espinosa Jara.*—*Abraham A. Ovalle.*—*Arturo Alessandri.*—*Samuel González Julio.*—*Joaquín Echenique.*"

### Ferrocarril lonjitudinal

El señor RODRIGUEZ (Presidente accidental).—Ofrezco la palabra en la primera hora.

Ofrezco la palabra.

Terminados los incidentes.

Entrando en la órden del dia, corresponde continuar la segunda discusión del artículo 1.º del proyecto sobre el ferrocarril lonjitudinal conjuntamente con las indicaciones formuladas.

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—El contra-proyecto que se ha presentado a la Cámara ha merecido, en jeneral, la aprobación del Gobierno, en virtud de la declaración de S. E. el Presidente de la República, de que acataría cualquier acuerdo de la Cámara en órden a este proyecto.

Este acuerdo se ha producido, o puede producirse, i por consiguiente el Gobierno lo acepta; pero esto no quiere decir que no hubiera preferido la aprobación del proyecto del Ejecutivo, que debería ser propiamente llamado proyecto del Honorable Senado.

Por la circunstancia de ser éste un proyecto respecto del cual hai acuerdo entre el Ejecutivo i el Honorable Senado, el Ministerio se ha abstenido de tomar parte en la lucha parlamentaria que se ha desarrollado a su alrededor.

Creia el Gobierno deberle fueros al Honorable Senado i de su deber sostener ese proyecto que habia merecido su aceptación, sin introducir por esto elemento alguno que pudiera considerarse de hostilidad para los honorables Diputados que han sostenido la batalla parlamentaria.

Producido este acuerdo, que el Gobierno celebra, cábele hacer presente que el contra-proyecto, talvez por la forma precipitada en que ha sido elaborado, adolece de pequeños defectos que hacen necesarias algunas modificaciones, que obedecen al propósito de consultar mayores garantías para el Estado.

Esta es la razón de las ligeras modificaciones que me propongo hacer i que corresponden al espíritu que ha inspirado a la Cámara en sus deliberaciones.

En el artículo 1.º convendría suprimir la frase final que dice:

“La línea entre Ligua i Copiapó deberá estar tendida ántes de cinco años, contados desde la fecha del contrato de construcción.”

Esta condicion es un deseo de S. E. el Presidente de la República, pero creemos que no hai conveniencia de establecerla como una condicion forzosa del contrato, porque ello podría ofrecer mas tarde dificultades.

Pongo, por caso, que los proponentes crean que no podrán concluir la obra en el plazo de cinco años sino en el de cinco años i medio. El Presidente de la República, encerrado en el marco de la lei, tendría que recurrir de nuevo al Congreso para suprimir esta traba.

Si la Cámara desea acentuar el propósito de que se construya, cuanto ántes, esta parte del ferrocarril longitudinal, propondría que se sustituya esa frase por esta otra:

“La línea entre Ligua i Copiapó será contratada preferentemente.”

Sin embargo, me parece mejor la supresion lisa i llana de esa frase, en la intelijencia de que, como es obvio i natural, el Gobierno contratará preferentemente esta seccion del ferrocarril.

La segunda modificacion que considero necesario proponer se refiere al artículo 2.º....

El señor PUGA BORNE.—¿Me permite el señor Ministro?

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—Con todo agrado, señor.

El señor PUGA BORNE.—La segunda indicacion insinuada por Su Señoría, para suprimir la frase final del artículo, no sería facilmente acogida por la Cámara, que ha perseguido el propósito de que se construya de preferencia el ferrocarril desde Ligua a Copiapó.

Ademas, fué el propio Presidente de la República quien fijó en su proyecto el plazo de cinco años para la construcción; i en la Comision, temiéndose que este plazo pudiese considerarse estrecho por los proponentes, se modificó el proyecto refiriéndose solo a que la línea quede tendida en ese plazo i no a todas las obras de arte que puedan ser necesarias.

Por estas consideraciones creo que Su Señoría debe limitarse a mantener la primera indicacion que insinuó.

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—Celebro la aceptacion de Su Señoría de la primera de mis indicaciones, porque me permite pasar al artículo 2.º, que en su parte final dice: “pudiendo, despues de diez años, efectuarse amortizaciones estrordinarias.”

Esta limitacion, de diez años, se impone al Estado en frente de los contratistas, es una ventaja para éstos i una traba para el Estado, que quedaria inhabilitado para hacer el rescate del ferrocarril ántes de esos diez años, si por su situacion o por alguna nueva combinacion financiera, pudiera realizar esa operacion que, sin duda alguna, la Cámara toda desea que se realice lo mas pronto posible.

No hai para qué establecer en la lei una restriccion de las facultades que el Presidente de la República procurará adquirir en el contrato.

Pediria, pues, la supresion de la condicion de los diez años.

El señor PUGA BORNE.—Con gusto aceptamos esa modificacion, pues en la Comision se llegó a fijar el plazo de diez años como una prudente transaccion entre el interes del Fisco i el de los contratistas.

El señor CRUZ.—Esto lo aceptamos todos.

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—La tercera modificacion se refiere al artículo 5.º, que dice:

“Art. 5.º La construcción i la explotacion de la línea de Ligua al puerto de Arica o de sus secciones que los contratistas, estará sometida a la lei de 6 de agosto de 1862, en lo fuere contraria a la presente lei i las estipulaciones en los contratos respectivos.”

Sobre este artículo puedo hacer la misma observacion que respecto del artículo 2.º

No es conveniente, o puede no serlo, que se incorporen en esta lei limitaciones de las facultades que puede el Ejecutivo reservarse en el contrato; i esta referencia léjos de facilitar entrabaria la accion del Presidente de la República.

En sustitucion de este artículo propongo el siguiente:

“Las tarifas e itinerarios a que se refieren los artículos precedentes, se fijarán con aprobacion del Gobierno, el cual determinará, asi mismo, segun las necesidades del tráfico la cantidad de equipo de que deberá estar dotada cada seccion.”

Quiere el Gobierno que la lei del año 1862 no le ponga limitacion alguna a las exigencias que crea conveniente imponer a los contratistas i que convengan mas al interes del Estado.

El señor FERNANDEZ.—De manera que la referencia que hace este artículo a la lei del 62 es con el objeto de tomar de esta lei los reglamentos que en ella se consultan.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Los reglamentos, tarifas e itinerarios.

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—El Gobierno considera que mencionándose esta lei entre las bases del contrato se les da ciertos derechos a los contratistas para atenerse a los términos de ella i no aceptar las estipulaciones que pudieran ser mas amplias en favor del Estado que los términos de esa lei.

Hai el inconveniente que si mas tarde el Congreso considera necesario derogar la lei del 62, no se podria hacerlo, por estar ya mencionada en el contrato, a lo ménos en la parte que afectara a los contratistas.

Ademas si se dictara otra lei, ésta no podria obligar a los contratistas.

El señor PUGA BORNE.—Seria mas práctico, entónces, hacer la supresion total del artículo. Porque la lei del 62 es un verdadero código hábilmente mantenido hasta hoi.

Esta lei es buena en su aplicacion práctica. Es el verdadero reglamento de los ferrocarriles del Estado. Sus ochenta i tres artículos tratan de construccion i explotacion de ferrocarriles i hasta de la penalidad de los delitos que se cometan contra la red ferrocarrilera.

Suprimiendo el artículo quedarian incorporados al contrato numerosos detalles, que no lo estarian si se le dejara subsistente.

Por lo demas, el Congreso quedria facultado para introducir las modificaciones que deseara en aquella lei, lo que no podria hacerse si se incorporaran sus disposiciones como parte integrante del contrato, pues éste no podria modificarse sin la voluntad de los contratistas.

El señor CRUZ.—Entónces lo mejor es suprimir la referencia a la lei del 62.

El señor SUAREZ MUJICA.—Pero conservando siempre el artículo propuesto por el honorable Ministro del Interior.

El señor FERNANDEZ.—Parece que la idea quedaria mas completa haciendo la referencia a la lei del 62, cuya aplicacion el Gobierno podria reglamentar.

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—Lo que el Gobierno persigue, con la modificacion propuesta, es no quedar amarrado por la cláusulas del contrato, ni que las facultades del Congreso queden limitadas si mas tarde quisiera modificar las disposiciones de la lei del 62, lo que no podria hacerse incorporando las disposiciones de aquella lei en este contrato.

El señor FERNANDEZ.—Yo creo que la mejor manera de evitar choques o dificultades con los contratistas, es la de consignar en el contrato todas las disposiciones que se consideren necesarias o bien las de la lei del

62, agregando, si se quiere, lo que propone el honorable Ministro respecto de los itinerarios, cantidad de equipo, etc.

El señor PUGA BORNE.—Por mi parte, solo acepto la supresion del artículo propuesta por el honorable Ministro del Interior, porque la lei del 62 consulta todos los casos que desea Su Señoría prever.

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—Por el contrario, mi indicacion modifica algunas disposiciones de esa lei.

El señor PUGA BORNE.—Segun esa lei, es obligacion de todos los empresarios de ferrocarriles, mantener la vía i equipo en forma que se consulten todas las necesidades del servicio.

Si Su Señoría lee toda esa lei, verá que no hai cosa que no esté prevista en ella.

El señor SUAREZ MUJICA.—Pero suprimiendo la referencia, no se hace al contratista juez de las facultades del Estado.

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—Eso es; i en cambio no diciendo nada se entienden vijentes las disposiciones de la lei sobre ferrocarriles del año 62, miéntras que si la citamos en este proyecto, despues no la podríamos modificar, con relacion a este contrato.

Quizas conviene, para abreviar, considerar todas estas modificaciones cuando entremos en la discusion particular.

El señor DIAZ BESOAIN.—Me asiste la duda de que, en caso de aceptarse la sustitucion que Su Señoría acaba de proponer, quede sin efecto el artículo 62 de la lei de ferrocarriles, que se refiere al estado de guerra exterior o conmocion interior.

Como sabe la Honorable Cámara, conforme a este artículo el Estado, en semejantes casos, puede usar los ferrocarriles particulares en la forma que lo desee, pagando, naturalmente, cierta remuneracion por los servicios que se haga prestar.

Estimo que dada la forma del artículo que propone el señor Ministro, el contratista quedaria eximido de cumplir esta obligacion.

Ojalá Su Señoría se sirviera aclarar esta duda que me sujere la lectura de su indicacion.

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—En manera alguna, señor Diputado, quedaria el contratista eximido de esta obligacion.

Se trata aquí, únicamente, de dar libertad al Congreso para que modifique la lei en algunos de sus detalles, en lo futuro; pero en la intelijencia de que la lei del 62 continúa rijiendo en toda su estension respecto de los

puntos que trata, i especialmente respecto del punto aludido por Su Señoría.

El señor ESPINOSA JARA.—Es cuestion de redaccion.

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—Sí, señor; en el espíritu estamos todos conformes.

Habiendo dado todas las esplicaciones necesarias sobre el espíritu i naturaleza de las indicaciones que he formulado a este contra-proyecto, dejó la palabra.

El señor RODRIGUEZ (Presidente accidental).—Al permitir que la discusion se lleve en la forma que se ha hecho, solo he querido facilitar el debate i la presentacion de las indicaciones respectivas; pero sin considerar que esto fuera reglamentario.

Pongo en discusion las indicaciones formuladas por el señor Ministro en lo relativo al artículo primero.

El señor PUGA BORNE.—Aceptaría con mas placer el procedimiento de Su Señoría si pusiera en discusion todas las indicaciones del señor Ministro.

El señor RODRIGUEZ (vice-Presidente).—Ofrezco la palabra sobre el artículo primero.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Toca hoy a su término el largo debate del ferrocarril longitudinal que alcanzó en algunas ocasiones a ajitar profundamente los ánimos, que por momentos amenazó la estabilidad misma del Gobierno i que, en consecuencia, de un curioso fenómeno de que es responsable la prensa del país, apénas ha interesado a la opinion pública en los últimos cuatro o cinco días.

El proyecto presentado por el señor Puga Borne, en la sesion de ayer, i que se dice ser resultado de un patriótico acuerdo, me coloca en la necesidad de decir dos palabras que resuman las razones que hemos tenido para combatir la construccion del longitudinal, en la forma primitivamente propuesta i esta posicion bastará para justificar la de que tampoco aceptemos hoy este acuerdo de transacción, que no realiza el objetivo que perseguíamos en esta jornada parlamentaria.

Hemos combatido el ferrocarril longitudinal por gran número de razones que en este momento último de la discusion, trataré de agrupar rápidamente:

*Falta de estudios.*—El Ministro ha declarado que no hai estudios de ninguna clase que permitan pedir propuestas para la construccion de este ferrocarril.

Si no hai estudios para pedir propuestas tampoco puede haberlos para hacer un contrato privado.

Si los estudios que se van a emprender son suficientes para que se haga un contrato privado, es claro que tambien bastarian ellos para hacer un contrato por propuestas públicas.

Pero lo grave es que se ha probado hasta la saciedad en esta Cámara, que los datos dados por el Ministro no son exactos, porque no es efectivo que falten estudios definitivos de enormes estensiones que bastarian para llenar todo el tiempo i la actividad de esta administracion.

El Ministro nos presenta el testimonio del Director de Obras Públicas que afirma que no hai estudios definitivos en ninguna parte, i yo le traigo los informes del mismo Director de Obras Públicas i los mas oficiales que prueban que está listo casi todo el trazado hasta Copiapó.

Para esplicar esta contradiccion, el Ministro ha llegado hasta el absurdo de sostener que los estudios que hasta ayer eran definitivos, ya no lo son porque se va a cambiar el ferrocarril de simple adherencia por un ferrocarril de cremallera.

Este es otro error incomprensible, porque ferrocarriles destinados al acarreo de metales i de otras mercaderías que viven del flete barato, no pueden resistir el precio de un ferrocarril de cremallera que ande como los zorros por arriba de las lomas.

Ferrocarriles de cremallera son de una traccion sumamente costosa que no se conciben en esta línea.

*¿Cuánto cuestan los estudios hechos?*—Los estudios hechos hasta hoy, segun datos oficiales, cuestan dos millones i tantos mil pesos. ¿Es posible que cuando el Estado ha gastado mas de dos millones de pesos en estudios se nos diga que todavía no hai ningun estudio hecho?

Conteste el señor Ministro quién se llevó ese dinero i ejecute esta administracion que se llama rejeneradora un honroso acto de energía, castigando a los empleados que despues de originarnos un gasto de mas de dos millones, todavía no tiene ni un kilómetro de estudio definitivo.

Diga el Ministro que esas oficinas públicas eran completamente inútiles porque con un gasto de mas de dos millones de pesos no pudieron hacer ni un kilómetro de estudios definitivos i proponga, si es lógico, la supresion de todas esas oficinas inútiles.

Si con dos millones, oficinas públicas perfectamente organizadas, no han podido todavía, en tantos años, hacer estudios que permitan pedir propuestas públicas ¿cómo esta-

mos creyendo que con un gasto de unos pocos miles de pesos i en un plazo urjido, van a hacer estos Sindicatos particulares trabajos mejores?

A esta observacion se nos contesta que los estudios se irán haciendo por parcialidades i tambien por parcialidades los trabajos.

Si esto es así, nada nos impide comenzar desde luego por parcialidades aprovechando los estacados definitivos que permiten realizar la parte mas considerable, mas útil de esta obra.

El señor ESPINOSA JARA.—Hai estudios definitivos hasta Copiapó.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Esta declaracion de un ex-Ministro de Industria que conoce bastante esos negocios i esas localidades, confirma lo que dicen los documentos oficiales, firmados por el señor Huet, que tengo sobre mi mesa.

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—Tengo a la vista un Mensaje del Presidente Riesco i que lleva la firma del ex-Ministro señor Ovalle, por el cual se pide autorizacion al Congreso para contratar los estudios definitivos del ferrocarril longitudinal, i se hace mención de una presentacion de una Sociedad belga para efectuar estos trabajos.

Este mensaje dice así:

«Conciudadanos de Senado i de la Cámara de Diputados:

Los estudios de las diversas secciones del ferrocarril longitudinal no han podido terminarse hasta la fecha, no obstante los considerables gastos hechos por el Estado, tanto por la carencia de un personal de ingenieros suficiente i adecuado, como por las frecuentes interrupciones que han sufrido los trabajos.

La construccion de esta obra, que responde a una necesidad económica i de seguridad para el pais, se ha retardado por esta sola causa; i el Gobierno estima que no es posible comprometer los recursos ni el crédito del Estado en satisfacer esta exigencia nacional, mientras no se disponga de estudios completos que le permitan apreciar la magnitud de los gastos que impondrá su realizacion.

Una Compañía organizada en Bélgica, segun consta de escritura legalizada por nuestro Encargado de Negocios en aquel pais, ofrece realizar los estudios de las secciones en proyecto del ferrocarril longitudinal, en el plazo i condiciones que fije el Supremo Gobierno, por las sumas de un mil pesos oro de dieciocho peniques por kilómetro, en aquellas partes donde no existe estudio alguno; de setecientos cincuenta pesos oro de dieciocho

peniques por kilómetro, donde se hayan hecho reconocimientos instrumentales, i de quinientos pesos oro de dieciocho peniques por kilómetro, donde no existen estudios preliminares.

De los informes que se acompañan, se desprende que estas cantidades no son exageradas, dado el costo que han tenido los estudios hechos por administracion o a contrata, i que habria conveniencia en aceptar la propuesta indicada.

En mérito de las consideraciones espuestas, i oido el Consejo de Estado, tengo el honor de someter a vuestra deliberacion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

“Artículo 1.º Se autoriza al Presidente de la República para contratar los estudios definitivos de las secciones que falta por terminar del ferrocarril longitudinal, con los planos i presupuestos respectivos, por una suma que no exceda de un mil pesos oro de dieciocho peniques por kilómetro, para las secciones sin estudio alguno; setecientos cincuenta pesos oro de dieciocho peniques por kilómetro, para aquellas donde existan reconocimientos instrumentales, i de quinientos pesos oro de dieciocho peniques por kilómetro, para las que tengan estudios preliminares.

Art. 2.º Los estudios se llevarán a cabo en conformidad a las condiciones jenerales aprobadas por el Consejo de Obras Públicas para los estudios de ferrocarriles i a las que especialmente se forman para el ferrocarril longitudinal.

Art. 3.º El plazo para la ejecucion total de los estudios indicados en el artículo 1.º no podrá exceder de dos años, a contar desde la fecha del contrato que al efecto se celebre.”

Santiago, 6 de julio de 1906.—JERMAN Riesco.—*Abraham A. Ovalle.*“

Esto demuestra al honorable Diputado que si hai errores a este respecto, estos errores son muy antiguos.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Lo que yo he sostenido es que hai ya estudiada una larga estension de este ferrocarril i que diversas otras secciones están en estudio.

Su Señoría ha hecho bien en recordar ese precedente, que es un elogio para el señor Riesco. Este funcionario contrató o quiso contratar el estudio preliminar del trazado hasta el punto que precediese el estudio.

Ha correspondido a la administracion del

Excmo. señor Montt, que blasonaba de mesurada i rejeneradora, intentar, en forma dictatorial e insoportable, la construccion de un ferrocarril que es preciso contratar a todo escape por la razon de que no hai todavia estudios.

I esta misma razon de la falta de estudios fué precisamente la que impidió a las administraciones pasadas emprender esta obra.

*Los ferrocarriles trasversales.*—Pero no es esto solo. Se ha olvidado lastimosamente los intereses de los departamentos de gran riqueza agrícola i minera i vamos a entregarle a la explotacion de compañías estranjeras, con perjuicio de nuestros conciudadanos, el ramal de Ligua a Papudo, cuya construccion está ya contratada i que dará salida hácia el mar, con un puerto de primer órden, a los productos de los valles de Ligua i Petorca.

Cualquiera diria que porque los señores Diputados no tienen sus fundos i sus intereses en aquel valle, esos territorios no son chilenos.

En el sur, los ferrocarriles son un medio indirecto de proteger a la agricultura; pero esta proteccion es frazada corta que no alcanza a tapar sino el vientre i deja desnudas las estremidades.

*De Vilos a Illapel.*—Este ferrocarril está en explotacion hasta el rio Choapa i se concluirá en pocos meses hasta Illapel.

Sirve a todo el valle de Choapa, que es uno de los mas ricos del pais i deja utilidades al Gobierno.

Tambien queremos entregárselo a la explotacion estranjera.

El señor AVALOS (Ministro de Industria).—Ese ferrocarril no deja utilidades sino pérdidas.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Me permito dudar nó de la sinceridad de Su Señoría, pero sí de la exactitud de sus datos.

El señor AVALOS (Ministro de Industria).—Son datos oficiales los que yo traigo.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Por eso mismo he dicho que no creo en ellos: porque son oficiales.

El señor Ministro nos ha traído ayer datos oficiales para probarnos que no hai desde Ligua a Iquique ningun estudio definitivo de ferrocarril; i yo tambien le he probado, con datos oficiales, que Su Señoría no estaba en la verdad.

En todo caso, si este ferrocarril deja pérdidas i acepta tomarlo una compañía estranjera para su explotacion, es claro que no será para perder, i las utilidades que necesita se las sacará a la industria de los chilenos en

el valle de Choapa, a ménos que se encuentre para administrarlo alguna institucion filantrópica de beneficencia, lo que no es probable.

*i e Ovalle a Tongoi.*—Una parte de este ferrocarril está en construccion. El resto está hecho. La parte de San Marcos a Ovalle es de inmensa importancia. Sirve a los departamentos de Ovalle i Combarbalá. Era este ferrocarril, de una compañía inglesa en la parte de Tongoi a Trapiche. Se lo compramos a los ingleses para entregárselo regalado a los alemanes o a los belgas. Dijimos que hacíamos esta compra para servir los intereses de la minería, i ahora que el Estado ha hecho enormes gastos para completar el ramal i hacerlo productivo, ya nos olvidamos de esos intereses nacionales.

*De Ovalle a Compañía.*—Esta línea era, en su mayor parte, de don Agustin Ross i de otros capitalistas. Parece que estaba ya vieja i destruida. Hicieron que el Estado la pagase en mas de lo que valia i ahora resulta que tambien la habíamos comprado con el pretesto de servir a los industriales chilenos, para venir a entregársela a los sindicatos estranjeros.

Yo me pregunto ¿que no tienen en esta Cámara, Diputados que la representen, aquellas rejiones i aquellos intereses chilenos que así van a ser sacrificados?

*i e Elqui a Coquimbo.*—Está en explotacion i sus condiciones son casi idénticas a la anterior.

*i e Chañaral Pueblo Hundido.*—Esta línea se le compró a una compañía inglesa, tambien a pretesto de servir los intereses de los particulares.

Era, señor Presidente, la noble, la patriótica tendencia de entregar en manos del Estado todo el conjunto de los ferrocarriles lo que inspiró aquellas medidas, a los Congresos i a los Gobiernos anteriores.

Estaba reservado a la Administracion i al Congreso actuales reaccionar en esta forma i ponerse a gritar desde la playa que el pais entero está en venta i que acudan los sindicatos estranjeros ántes que se acabe esta realizacion, porque se están regalando los ferrocarriles.

Yo no acierto, señor, a comprender por qué esta Administracion, que se presentó como tan cautelosa i mesurada en la inversion de los dineros públicos, no quiere contentarse con la gloria efectiva que entra en los límites de lo sensato i de lo posible, de hacer desde luego el ferrocarril hasta Copiapó, que ya está estudiado, i de avanzar el resto de los estudios

procurando construir sus líneas como lo han hecho todas las demas administraciones.

Parece que sus amigos creyeran que no basta un marco tan modesto para un hombre tan grande, olvidándose de que nada hai mas verdaderamente grande que el sometimiento a la lei, i que dentro de este marco cupo don Manuel Montt, que construyó el ferrocarril de Santiago a Valparaiso sobre los estudios dejados por la administracion Búlnes.

Es verdad que ese ferrocarril lo tomó a su cargo una empresa estranjera, pero no es ménos cierto que el Gobierno de don Manuel Montt tuvo que hacerse cargo de la terminacion de la obra, que es lo mismo que le ocurrió a Balmaceda con el contrato de Mr. Lord.

*Las propuestas públicas.*—Hemos dado, señor, esta obstinada batalla de resistencia al proyecto en debate, para exigir que se pidan propuestas públicas i que en caso de que ninguna sea aceptable—i solo en este caso— pueda entrar el Presidente a tratar de mano a mano con algun interesado.

Esto es lo que significa la indicacion del señor Ruiz Valledor. Ella consulta, al mismo tiempo, las buenas prácticas honradas de otras épocas i el respeto i la consideracion que se merece al Presidente de la República, quien quiera que él sea.

En esta jornada nos han acompañado los Diputados liberales democráticos, i ahora nos encontramos con que el acuerdo que trae en su bandeja el señor Puga, elimina por completo esta exigencia. ¿Qué ha podido ocurrir para que así cambie el criterio de nuestros honorables amigos?

Hai momentos en que los hombres de corazon i de convicciones que van haciendo esta vida afanosa de la política, se detienen desalentados en medio del camino, a pensar que talvez no vale la pena dar ni un paso mas, porque ni las palabras corresponden a los pensamientos ni hai sinceridad en las almas.

La transaccion que se ha hecho es, para mí, una decepcion.

La noble causa nacional que veníamos defendiendo, queda circunscrita a un mezquino incidente político en que nos hemos dado el placer de derrotar al Presidente de la República don Pedro Montt, i de arrancarle una prerrogativa consiitucional que no teníamos el derecho de tocarle.

Nos ha dicho el señor Letelier que esta transaccion la habria propuesto el presidente del partido liberal democrático don Juan Luis Sanfuentes.

Así, todo me lo esplico.

La facultad de hacer ferrocarriles es mala,

si la ejercita el señor Montt; pero es buena si se le obliga a hacer el camino de Canosa i a llegar descalzo i descubierto, hasta el Senado, a pedirle que le señale el nombre del sindicato preferido, a una mayoría que no es suya, a una mayoría política que fué derrotada en la eleccion última i que descubre este medio injenioso de compartir la presidencia de la República, sin tener ninguna de las responsabilidades que la Constitucion señala al ciudadano que desempeña la Suprema Magistratura.

A mí no me estraña que esta travesura cruel e injeniosa haya podido ocurrírsele al señor Sanfuentes, ni que le haya puesto este precio por su afan de construcciones fantásticas, al Presidente de la República. Pero lo que no acabaré nunca de comprender es que los propios amigos del Presidente hayan osado presentarle esta fórmula de arreglo que limita i abate su autoridad i su prestijio.

Aquí fué Sedan.

El señor RIVERA (don Guillermo).—No es efectivo que todos los amigos del Presidente aceptemos semejante imposicion.

El señor FERNANDEZ.—La fórmula a que el señor Diputado se refiere es el fruto de un transaccion i se ha aceptado por motivos ajenos a todo propósito político i sin la menor idea de que pudiera importar una humillacion para el Presidente de la República.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Yo no culpo a Su Señoría, no puedo culpar sino a la mayoría, que es la que gobierna i la que manda.

Esos Diputados de la mayoría, se han reunido ayer i, ¿qué acordaron?

¿Resolvieron, acaso, sacrificarse resueltamente por su jefe, dar la batalla hasta los últimos extremos, quedar todos en el puesto como la vieja Guardia?

Ah! Nó, señor. Lo que resolvieron fué ir a buscar al Presidente de la República, ir a decirle que se habia hecho una transaccion i que la base de esta transaccion era quitarle, a medias, su autoridad al Presidente, colocarlo en interdiccion, bajo la tutela del Presidente del Senado, i dejarlo que, en lo sucesivo, cuando quisiera buscar un contratista, fuese a preguntarle a los señores Tocornal, Lazcano i Santelices quién era i dónde estaba su patrocinado.

No he sido amigo político del señor Montt. No lo soi todavía i es posible que no lo sea, hasta que no comience a descender melancólicamente, como otros, la colina del Poder.

Pero así, i todo, yo me siento indignado como chileno de que se haya podido inten-

tar un arreglo semejante i de que hayan sido los propios amigos del señor Montt los que hayan ido a comunicárselo.

La campaña de obstruccion que se ha hecho en esta Cámara, al lonjitudinal, nos crea ante el pais deberes i responsabilidades sumamente grandes.

Necesitamos esplicarle a la opinion cuál es el motivo que han tenido diez de sus representantes para ponerse al frente de la Cámara entera.

Por mi parte, yo no acepto que se crea que lo único que queria era traer al Presidente de la República, cojido de un cordelito, para entregárselo a la mayoría coalicionista del Senado.

Yo no habria prestado ni mi esfuerzo, ni mi aquiescencia para una escaramuza de este jénero, porque no abrigo para con el señor Montt ningun sentimiento de esos que no se pueden confesar noblemente.

Yo he perseguido un fin de interes nacional, un alto principio de moralidad. Creo que la licitacion privada es mala cuando la hace el Presidente de la República, pero creo que es mucho peor cuando lo hace de acuerdo con el Senado, porque éste es un cuerpo político, deliberante, irresponsable, sujeto al flujo i reflujo de la pasion partidarista, incapaz de administrar.

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—El Presidente no tiene nada que temer de los Senadores

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Yo no he pretendido que el Excmo. señor Montt se vaya a encontrar en medio de los Senadores como el profeta Daniel en el foso de los leones. Pero no podrá salir de allí, sin haber dejado desgarradas sus vestiduras i marchito su prestigio.

Lo que a mí me admira, señor Ministro, es que los prestigiosos hombres de Estado, que componen este Gabinete, hayan podido consentir en que se le cree al Presidente una situacion tan menoscabada.

Lo que es yo, me habria rendido mil veces a la omnipotencia presidencial, aceptando el proyecto primitivo, ántes que rendirme a esta creacion híbrida e inconstitucional que enjendra el proyecto de transaccion, cuyo alumbramiento nos anunció ayer el señor Puga Borne.

I como una señal de mi protesta por lo que ocurre, yo formulo, dentro de las atribuciones que el Reglamento me da, indicacion con votacion inmediata, para que se aplace el proyecto del ferrocarril lonjitudinal hasta que vuelva con mejor estudio.

El señor ECHAVARRIA (vice-Presidente).—En conformidad al Reglamento se va a proceder inmediatamente a votar la indicacion del señor Diputado por Angol.

El señor ESPINOSA JARA.—Pido votacion nominal.

*Votada nominalmente la indicacion de aplazamiento del señor Irarrázaval, resultaron dieciseis votos por la negativa i diez abstenciones.*

*Votaron por la negativa los señores:*

Arellano	Guerra
Besa	Huneeus Alejandro
Cox Méndez	Izquierdo Luis
Cruz Díaz	Lyon
Echenique Gonzalo	Puga Borne
Echenique Joaquin	Rodríguez Enrique
Espinosa Jara	Subercaseaux Pérez
Gómez García	Valdivieso Blanco

*Se abstuvieron de votar los señores:*

Alemany	Irarrázaval
Concha Malaquías	Lorca Perfecto
Echavarría	Rivera Guillermo
Edwards	Suárez Mujica
Fernández	Zañartu Enrique
Huneeus Antonio	

El señor RODRIGUEZ ((Presidente accidental).—Va a repetirse la votacion, porque no ha habido quorum.

*Repetida la votacion, resultaron diecinueve votos por la negativa i nueve abstenciones.*

*Votaron por la negativa los señores:*

Arellano	Izquierdo Luis
Besa	Lyon
Cox Méndez	Puga Borne
Cruz Díaz	Rivera Guillermo
Echenique Gonzalo	Rodríguez Enrique
Echenique Joaquin	Suárez Mujica
Espinosa Jara	Subercaseaux Pérez
Gómez García	Urrutia
Guerra	Valdivieso Blanco
Huneeus Alejandro	

*Se abstuvieron de votar los señores:*

Alemany	Huneeus Antonio
Concha Malaquías	Irarrázaval
Echavarría	Lorca Perfecto
Edwards	Zañartu Enrique
Fernández	

El señor RIVERA (don Guillermo).—Creo que no es conveniente esta situacion de votaciones indefinidas.

Yo me he abstenido de votar porque deseo sostener, en la discusion del artículo 1.º, la abierta inconstitucionalidad que envuelve el aceptar el acuerdo del Senado para la aprcbacion del contrato.

Pero, como deseo que el proyecto se despache en una u otra forma, ya que en su aprobacion tienen interes tanto el Gobierno como la Honorable Cámara, i con la esperanza de que tambien se reaccione i se salven los principios constitucionales, rectifico mi voto en sentido negativo.

El señor RODRIGUEZ (Presidente accidental).—Tampoco ha resultado quorum.

VARIOS SEÑORES DIPUTADOS.—Suspendamos la sesion.

El señor RODRIGUEZ (Presidente accidental).—Si no hubiera inconveniente, se suspenderia la sesion.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—Yo me opongo.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Ya con dos votaciones parece que basta...

Se sabe perfectamente por qué no quieren votar muchos señores Diputados.

El señor FERNANDEZ.—¿Por qué no suspende la sesion el señor Presidente?

El señor RODRIGUEZ (Presidente accidental).—Porque un honorable Diputado se ha opuesto a la suspension.

El señor FERNANDEZ.—Parece lo mas natural suspender la sesion.

El señor CRUZ.—Yo no me he opuesto a que se suspenda.

El señor CONCHA (don Malaquías).—La Mesa puede suspenderla por facultad propia.

El señor RODRIGUEZ (Presidente accidental).—Pero solo puede hacerlo por quince minutos.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Parece que ya nadie se opone a que se suspenda la sesion.

El señor RODRIGUEZ (Presidente accidental).—Se ha opuesto el señor Huneeus.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—No insisto; pero declaro que no volveré a la Cámara.

El señor CRUZ.—Puede suspenderse la sesion hasta la una de la tarde.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Hasta las dos.

VARIOS SEÑORES DIPUTADOS.—Hasta la una.

El señor RODRIGUEZ (Presidente accidental).—Entónces se suspenderá la sesion, segun la opinion mas jeneral, hasta la una de la tarde.

Queda así acordado, i se suspende la sesion.

*Se suspendió la sesion.*

SEGUNDA HORA

**Ferrocarril lonjitudinal**

El señor ECHAVARRIA (vice-Presidente).—Continúa la sesion.

Se va a repetir la votacion de la indicacion del señor Irarrázaval para aplazar la discusion del proyecto relativo al ferrocarril lonjitudinal.

*Votada nuevamente la indicacion del señor Irarrázaval Zañartu resultó rechazada por veintiocho votos i seis abstenciones, en votacion nominal.*

*Votaron por la negativa los señores:*

Arellano	Guerra
Besa	Huneeus Alejandro
Corbalan	Huneeus Antonio
Correa Francisco J.	Izquierdo Luis
Cox Méndez	Lyon
Cruz Díaz	Ovalle
Díaz Besoain	Puga Borne
Echavarria	Rivera Guillermo
Echenique Gonzalo	Rodríguez Enrique
Echenique Joaquin	Suárez Mujica
Edwards	Subercaseaux del R.
Espinosa Jara	Subercaseaux Pérez
Eyzaguirre	Urrutia
González Julio	Viel

*Se abstuvieron de votar los señores:*

Alemany	Fernández
Alessandri	Irarrázaval
Concha Malaquías	Zañartu Enrique

*Durante la votacion:*

El señor ALEMANY.—Yo me abstengo por ahora.

El señor CORBALAN.—Nó, señor. Despues de haber trasnochado por este proyecto cómo vamos a aplazar su discusion?

El señor EDWARDS.—Yo votaré despues.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Perdon, señor Presidente...

¿Qué se vota?  
Vengo llegando a la Sala i no sé de qué se trata.

El señor ECHAVARRIA (vice-Presidente).—Se está repitiendo la votacion de la indicacion de aplazamiento de Su Señoría.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Entónces no se puede decir que se votará

despues, como lo han hecho el señor Alemany i el señor Edwards.

Este es un procedimiento nuevo que no está de acuerdo con ninguna práctica.

El señor PUGA BORNE.—Es una abstencion, señor Diputado.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Pero las abstenciones son de carácter definitivo, no para modificarlas despues.

El señor PUGA BORNE.—Pero cualquier Diputado tiene el derecho de modificar su voto ántes de proclamarse la votacion.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Pero este es un procedimiento nuevo que viene a violar en absoluto el Reglamento.

Señor, yo le agradecería al honorable señor Edwards que emitiera su voto.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Que conteste el señor Alemany.

El señor ALEMANY.—En el momento que empezaba la votacion estaba conversando i dije que se continuara la votacion mientras yo me imponia de lo que se estaba votando.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Eso es otra cosa.

El señor EDWARDS.—Es exactamente igual: yo estoy esperando saber qué se está votando.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Pero que no ha votado Su Señoría dos veces en este mismo aplazamiento?

El señor ARELLANO.—Tambien ha votado el señor Alemany.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Entónces quiere decir que ha hecho mal tambien el señor Alemany.

Esto es abrirle al Reglamento, que hemos estado rompiendo a cada momento en situaciones difíciles, un nuevo boqueron para que se hunda luego.

I me estraña que el señor Presidente permita que se consumen estas arbitrariedades.

El señor ECHAVARRIA (vice-Presidente).—Siempre ha sido costumbre entre los señores Diputados votar en un sentido o no votar i luego rectificar su voto.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Pero no en una votacion como ésta, que se repite por tercera vez.

Yo pido al señor Presidente que cumpla el Reglamento i lo haga cumplir haciendo votar a los Diputados que se abstienen.

El señor EDWARDS.—Entónces, voto que nó.

El señor ECHAVARRIA (vice-Presidente).—Me permito rogar al honorable señor Alemany se sirva tambien emitir su voto.

El señor ALEMANY.—Por ahora me abstengo de votar, señor Presidente.

El señor FERNANDEZ.—Yo me abstengo porque creo que ántes debo saber si esta estacion detiene o no el curso del proyecto que se discute. Si se me quisiera obligar a votar entónces tomaria la decision que me correspondia.

El señor HUNEUS (don Antonio).—Reservándome para manifestar mi opinion adversa al proyecto, voto que nó.

El señor RIVERA don (Guillermo).—Con la esplicacion dada en la segunda votacion, voto que nó.

El señor ECHAVARRIA (vice-Presidente).—Rechazada la indicacion de aplazamiento.

Continúa la discusion del artículo 1.º del proyecto.

Puede hacer uso de la palabra el honorable señor Zañartu don Enrique.

El señor CONCHA (don Malaquías).—¿Quiénes se abstuvieron, señor Presidente?

El señor ECHAVARRIA (vice-Presidente).—Los señores Alemany, Concha, Fernández, Irarrázaval Zañartu, Zañartu Enrique i Alesandri.

El señor ZAÑARTU (don Enrique).—La abstencion de los Diputados liberales democráticos en esta votacion, me basta para manifestar que consideramos nosotros que es la mayoría la que debe provocar un acuerdo que abra camino al proyecto cuyo despacho ella desea. Esta consideracion debe bastar para levantar el cargo que, segun parece, se quiere insinuar por la actitud de los Diputados liberales-democráticos.

Ellos se han visto rendidos por la mayoría i por eso han aceptado que se llegue a un acuerdo, pero desean un acuerdo en el que deben consultarse las medidas de interes público que han sustentado.

En primer lugar, nosotros no aceptamos la garantía que se quiere conceder a la casa constructora. Este proyecto garantiza a los constructores un interes de cinco por ciento anual sobre los capitales que inviertan en las obra, interes que pasa consideradamente del interes corriente que obtienen los capitales europeos.

No sé cómo la Cámara no ha parado mientes en esta circunstancia. Yo, por esto, no quiero cargar con la responsabilidad de aceptar un proyecto que contiene una autorizacion disimulada para contratar un empréstito.

¿Qué harán las casas extranjeras al ver que aquí alcanzarán un interes mayor del que obtienen en Europa? ¿Traerán sus capitales

al pais? Nó, señor; con las propias entradas del ferrocarril pagarán las obligaciones que contraigan en el pais i esto tendrá que producir quién sabe cuántas nuevas emisiones de papel-moneda.

Para obtener semejante resultado, no veo qué necesidad hai de recurrir a un contrato con una empresa extranjera, cuando tenemos en el pais ferrocarriles construidos directamente por el Gobierno o por medio de empresas nacionales.

No sé, señor Presidente, por qué se dice constantemente que los gobiernos no saben administrar o construir ferrocarriles, cuando la historia nos está demostrando todo lo contrario.

El ferrocarril de Santiago a Valparaiso se inició por contratistas particulares; pero ellos no pudieron terminarlo.

Tuvo que venir el Gobierno del señor Montt en ayuda de la Compañía i fué el Gobierno i no los contratistas particulares, el que llevó a término ese ferrocarril.

Ahora, señor, si el Gobierno actual hubiera lanzado una emision de papel-moneda, que todo el mundo espera, que se considera necesaria para el desarrollo del pais ¿cuántas obras públicas habria podido ejecutar sin necesidad de acudir a empréstitos runinosos?

En realidad, yo no me esplica la conducta del Gobierno en materias económicas.

Por razones que no se comprenden, se mantienen en Europa depositados en bancos alemanes cuantiosas sumas de dinero, haciéndoles perder su carácter de capital para convertirlos en simples fondos perdidos.

Mientras tanto, se continúa lanzando empréstitos tras empréstito para construir las obras públicas que las necesidades del pais imponen.

Balmaceda fué precisamente atacado por estos proyectos de grandes construcciones; se dijo que despilfarraba el dinero de la Nacion.

I yo quiero traer aquí este recuerdo para hacer ver ante la Cámara cómo varia el criterio de los hombres i cuán injusto suele presentarse en algunas ocasiones.

Muchos de los hombres que acusaron a Balmaceda de despilfarrador por acometer estas empresas grandiosas, son los que hoi apoyan al Excmo. señor Montt en su tarea de llevar a cabo en esta forma ruinosa el proyecto de ferrocarril lonjitudinal.

Tiene esta cuestion otro aspecto grave: el relativo a la falta de brazos.

Se dice que la empresa va a traer los operarios necesarios para construir el ferrocarril.

I yo digo: esta empresa, como toda empresa comercial, traerá los operarios cuando así les convenga bajo el punto de vista de los salarios; pero los tomará del pais cuando su conveniencia resulte mejor consultada en esa forma.

Se dirá que las obras ejecutadas por el Estado salen malas, que jamas resultan buenas; pero en contra de este aserto puedo yo citar la canalizacion del Mapocho i el monumental dique de Talcahuano.

¿Quién puede sostener que estas obras no han tenido una buena ejecucion?

Estos ejemplos históricos son recientes i bastan para convencer.

¿Por qué no se podria hacer bajo el Gobierno del señor Montt, lo que se hizo bajo el Gobierno del señor Balmaceda?

En aquel tiempo los gañanes chilenos ganaban de cincuenta a ochenta centavos; hoi en dia no se contentan con ménos de dos pesos i dos pesos cincuenta centavos de jornal. Tómes en cuenta este dato para apreciar las probabilidades de que las empresas constructoras extranjeras puedan cumplir sus compromisos sin traer trabajadores de fuera.

Lo que a la postre puede ocurrir es una bancarrota, una quiebra jeneral.

El pais entero tendrá que soportar las consecuencias, vendrá un aumento en los precios de los artículos de consumo, i entónces se pensará en dictar leyes económicas, como la supresion del impuesto al ganado arjentino, que no modifican nada.

¿Por qué fatal corriente nos vemos arrasados a las malas prácticas?

Por qué se olvidan cuáles son las leyes económicas que rijen para dar vitalidad a un pais?

Las esperiencias de la historia nos ofrecen pruebas concluyentes.

En una época de crisis de su pueblo, a un monarca de Europa se le ocurrió sellar papel moneda, i se establecieron mas de cien talleres con este objeto.

I con una medida de esta especie se salvó la situacion.

Si son factores de produccion las tierras i los brazos, tambien es un factor importantísimo el capital, la abundancia de capital, de moneda circulante.

El señor COX MENDEZ.—Yo creo que será oportuno advertir a Su Señoría—que noto se aparta de la cuestion en debate—la circunstancia de haber habido acuerdo en la Cámara para no mezclar en la discusion del ferrocarril lonjitudinal, la cuestion económica.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—No hubo acuerdo de la Cámara, honorable Diputado, para apartar de la discusión del longitudinal este asunto. Lo que se acordó por la Cámara fué dejar de mano el proyecto de establecimiento de la Caja de Conversión, que es cosa muy distinta.

Pero, evidentemente, no puede impedirse, ni está fuera de lugar, el que cada honorable Diputado, en el curso de su razonamiento sobre el longitudinal, tome en cuenta las relaciones que este negocio tiene con la cuestión económica.

El señor ZAÑARTU (don Enrique).—Voi cayendo de sorpresa en sorpresa.

¿Con que se cree que la cuestión económica es completamente estraña al proyecto sobre construcción del ferrocarril longitudinal?

Si un honorable Diputado no me espesara claramente esta idea, como lo ha hecho el honorable Diputado por Arauco, no me lo habría figurado.

Pero, en fin, no es mi ánimo detenerme en este momento en la cuestión económica i solo la he tocado de paso.

La tendencia de todos los países del mundo es hoy tener la propiedad de los ferrocarriles. Entretanto, nosotros vamos en contra de este ideal: queremos desprendernos de todas nuestras líneas férreas del norte i entregarlas a los estranjeros.

I ya que este proyecto no ha podido pasar por las razones que se dan en contra de él, se ha pretendido hacerlo pasar por la razón de las sesiones permanentes, de las vijilias impuestas a los que lo combaten.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Creo que Su Señoría olvida otra de las razones que se ha dado ayer pues se aseguraba que todos los Diputados que habían tomado parte en la discusión de este proyecto, habían convenido en un acuerdo.

No obstante, el señor Letelier declaró ayer que los Diputados liberales democráticos jamás habrían firmado ese acuerdo si hubieran sabido que el señor Alessandri i el que habla no lo aceptaban.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Me encuentro, señor Presidente, en la misma situación en que se encontraba colocado esta mañana el honorable Diputado por Angol. Temo que la oportunidad no me acompaña en las observaciones que voi a formular.

En presencia de las modificaciones que se ha propuesto i que parece ser aceptada por la Honorable Cámara, como la consecuencia de un acuerdo encaminado a poner fin a la resistencia que algunos honorables Dipu-

tados hacian al proyecto que autoriza la construcción del ferrocarril longitudinal, creo indispensable, señor Presidente, espresar las razones de mi voto negativo a aquella modificación.

Pero, ántes, permítaseme declarar que, en mi concepto, la mayoría de la Cámara se ha limitado, durante estos últimos días, a cumplir, en una forma silenciosa, modesta, prudente acaso en extremo, el deber constitucional que pesa sobre nosotros de pronunciarnos sobre los proyectos de lei que nos somete el Gobierno—deber tanto mas serio e imperioso cuanto es mas grave la materia de que se trata.

I en este caso, no se ha puesto en duda, sino esta mañana, la importancia del ferrocarril longitudinal. Ese ferrocarril, mientras tanto, lo debemos hacer años a las provincias del norte, que contribuyen largamente a los recursos del Estado, pero que no reciben en una proporción aproximada los favores del Estado; ese ferrocarril desarrollará en el desierto las industrias mineras i llevará el comercio i la vida a rejiones que encierran grandes tesoros i hoy estén muertas, esperando que alguna voz repita en sus soledades las palabras de la resurrección de Lázaro: levántate i anda; ese ferrocarril será la mejor medida estratéjica que podremos adoptar en defensa del territorio que todos los días i en todos los tonos llamamos "la caja del Tesoro nacional"; ese ferrocarril, en fin, para valerme de la feliz espresión del honorable Ministro del Interior, hará efectiva la unidad de este territorio.

I, con todo, la lei que autoriza su construcción ha sido vivamente combatida en esta Cámara. Ha sido combatida en nombre de argumentos mas o ménos plausibles, que, por nuestra parte, no hemos podido siquiera recoger.

Las condiciones en que se ha desarrollado el debate, no nos lo han permitido. Interesados patrióticamente en facilitar el despacho de la lei, no podíamos hablar mientras había Diputados que no tenían otro empeño que ocupar el tiempo de la Cámara para obstruirla. Pero hoy, despues del acuerdo a que se ha llegado, no podemos prescindir de decir algunas palabras en defensa del proyecto primitivo i de nuestras opiniones.

La primera objeción que se ha aducido contra el proyecto del Gobierno, es la falta de estudios para realizar la obra; pero se olvida que la primera de las autorizaciones que se ha pedido es para efectuar esos estudios. Hemos gastado, se ha dicho, millones de pesos

en estudios que hoi se dejan de la mano. ¿Se sabe lo que valen técnicamente esos estudios? Bástenos el hecho de que la administracion anterior del Excmo. señor Riesco, en el mensaje a que ha dado lectura el honorable Ministro del Interior, i la administracion actual, por boca del honorable Ministro de Industria, han declarado que no hai estudios definitivos.

Algo valdrá la palabra oficial.

Se ha invocado por algunos el recuerdo de estudios realizados cuando era Ministro de Industria i Obras Públicas el señor Bañados Espinosa.

El mensaje suscrito por el Presidente Errázuriz i por el señor Bañados Espinosa en que el Gobierno pedia autorizacion para efectuar estos estudios del ferrocarril longitudinal, tiene fecha de diciembre del 97 i fué dictado en los dias en que se clausuraba el período extraordinario de sesiones.

En junio del año siguiente se nombró una Comision que efectuara los estudios, pero esa Comision tuvo que volverse a Santiago a consecuencia de que no disponia de los fondos necesarios para hacer sus trabajos.

El señor ALESSANDRI.—Esos ingenieros alcanzaron a hacer los estudios en el terreno, i fuera de eso hai cinco secciones en que están concluidos los estudios en el terreno i los trabajos de gabinete.

El señor FERNANDEZ.—El ingeniero que tiene a su cargo el estacado del ferrocarril de Pueblo Hundido a Aguas Blancas, me ha expresado que para abril tendrá concluidos todos sus estudios.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Pero el proyecto fué combatido principalmente porque autoriza al Presidente de la República para hacer contratos directos. Se ha invocado al principio de las propuestas públicas, ántes i despues que el honorable Diputado de Valparaiso, señor Gutiérrez, manifestara que las propuestas públicas habian sido entre nosotros un grande i triste fracaso.

No soi, señor, adversario del sistema; creo que las propuestas públicas son convenientes i decorosas, como regla jeneral, en la inversion de fondos públicos, i creo que serán útiles en la mayor parte de los casos, en que se intenten obras de relativa importancia, que puedan despertar la competencia de los empresarios i capitalistas chilenos, o que vivan entre nosotros.

Pero, cuando tenemos delante una obra que importará ciento i tantos millones de pesos, cuando sabemos positivamente que no hai nadie, ni entre nosotros, ni cerca de nosotros,

que pueda realizarla ¿cómo podríamos recurrir a la propuesta pública?

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Me ha parecido tan interesante el argumento de Su Señoría, que yo le pregunto a Su Señoría: ¿qué objeto tienen las propuestas privadas si ni en Chile ni cerca de Chile hai interesados para concurrir a la licitacion pública?

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Voi a contestarle a Su Señoría.

Note la Honorable Cámara esta circunstancia esencial; no se trata de obras que se pagarán con el dinero fiscal; se trata de obras que los empresarios pagarán con su propio dinero, con la garantía del Estado.

I segun lo hacia presente el honorable Ministro del Interior, los capitalistas i empresarios extranjeros no acudirian al llamado que se les hiciera en nuestra forma habitual: ellos no tienen confianza en los estudios del Gobierno, suponiendo—lo que es mucho suponer—que existan esos estudios. Ellos prefieren los propios, i el medio que el proyecto consultaba para provocar la competencia es el único medio práctico, posible, serio, si se quiere, que la lei no quede en el papel, si se quiere convertir en una realidad la esperanza que hace tantos años acarician los habitantes del norte.

Es, sin duda, una gran prueba de confianza la que se daría al Gobierno i se nos observa que se ha rehusado a otras administraciones. Sobre este punto no seria útil discutir: la confianza, bien o mal fundada, existe o no existe; la confianza se siente i no razona.

Se ha combatido tambien el proyecto—tanto como he podido darme cuenta de esta argumentacion—en nombre del capital chileno, en nombre de la necesidad de defenderlo contra las tendencias invasoras del capital extranjero. Entiendo poco i acepto ménos la clasificacion de los méritos del eapital segun su nacionalidad. Provenga de donde provenga, el capital será siempre un elemento fecundo de progreso i de vida. Mejor seria que fuera nuestro, pero temo que ni los recursos del Estado—que desaparecen en comparacion con la enormidad de nuestros gastos—ni los recursos de los particulares—comprometidos en centenares de empresas i sociedades que no logran reunir la totalidad de su capital—serian bastantes para realizar una obra, para nosotros, de tan magnas proporciones.

Necesitamos pedir dinero al extranjero, recurrir al mismo procedimiento de que se valieron los Estados Unidos i a que aludia el Secretario de Estado, Mr. Root, en uno de

los maravillosos discursos pronunciados en su visita al continente sur, como para poner delante de nuestros ojos un ejemplo digno de imitacion.

Pero se dice ¿vais a entregar la explotacion de vuestros ferrocarriles a empresas extranjeras? ¿I por qué nó, señor? La propiedad de los ferrocarriles será fiscal. No está, por lo tanto, en juego el problema de si las grandes redes de ferrocarriles deben estar en mano del Estado, como en Alemania, o en manos particulares, como en Francia, en Inglaterra, en Estados Unidos.

Tampoco está en juego un problema que afecta a las industrias del norte, porque la explotacion se hará en el hecho por cuenta fiscal, puesto que el Estado garantiza un cinco por ciento de utilidades i puesto que la explotacion habrá de someterse sea a las prescripciones de la lei chilena, la lei jeneral de 1862, sea a las disposiciones especiales de los contratos, debiendo en uno i otro caso aprobarse por el Gobierno las tarifas, los itinerarios i los reglamentos de servicio.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Pero ¿cómo puede Su Señoría sostener lo que dice cuando es imposible hacer cumplir a las compañías extranjeras sus compromisos? Ejemplo tiene Su Señoría en la Traccion Eléctrica de Santiago, a quien hasta ahora no se le ha podido hacer cumplir sus obligaciones, i puede decirse que no ha cumplido ninguna, pues ni siquiera tiene en servicio el número de carros necesarios para trasportar los pasajeros.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Ruego a Su Señoría que reserve sus observaciones para despues que haya concluido mi discurso.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Me estraña que Su Señoría, que siempre nos interrumpe, insista en imponernos silencio, como si Su Señoría fuera un orador novel a quien perjudicaran las interrupciones i le hicieran perder el hilo de sus observaciones.

Parece que Su Señoría temiera ser interrumpido, porque sus argumentos no resisten la menor observacion en contrario ni al mas insignificante exámen.

El señor ECHAVARRIA (vice-Presidente).—Permítame Su Señoría que le ruegue permita usar de la palabra al honorable Diputado que está con ella.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Su Señoría si que está en su papel al reclamar de nosotros el cumplimiento del Reglamento, i no tengo nada que decir; pero, como he dicho, me sorprende que el señor Izquierdo,

que jeneralmente nos interrumpe, proteste de nuestras interrupciones.

El señor ECHAVARRIA (vice-Presidente).—Le ruego al honorable Diputado que permita continuar sus observaciones al honorable señor Izquierdo.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Declaro, honorable Presidente, que no tomaré en cuenta ninguna otra interrupcion del honorable Diputado por Angol. Yo soi dueño de ejercitar libremente mi derecho, ya que ni siquiera se me guardan las atenciones que reclama la cortesía.

Decia, señor Presidente, que el problema en juego es un problema de administracion. Se reduce a saber si, en manos de extranjeros, la administracion de los ferrocarriles del norte será buena o mala, mejor o peor que la administracion fiscal. ¿Qué dudas pueden haber sobre este punto? La esperiencia, base primera de las buenas leyes, ha condenado la administracion fiscal i ha llegado a aconsejar el remedio radical de dar en arrendamiento todos nuestros ferrocarriles. El proyecto, presentado en el Senado por el honorable señor Lazcano, tiene una cuna autorizada i que no repudiarán ciertamente nuestros honorables contradictores.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—¿I se imagina Su Señoría que nosotros aceptamos todo lo que viene del honorable señor Lazcano con la misma sumision que Sus Señorías aceptan lo que viene del honorable señor Montt?

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Toleraria, señor vice-Presidente, las interrupciones si se hicieran en forma cortés; pero no estoi dispuesto a soportar las insolencias constantes de que el señor Diputado por Angol nos hace víctimas en la Cámara i que no las sabe mantener fuera de ella.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Las mantengo en todas partes, señor Diputado.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—¡Pero lo bueno sería que Su Señoría mantuviera su actitud de veras, dar aviso al Intendente de Santiago!

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Esa es sencillamente una imbecilidad, i no esperaba que Su Señoría se hiciera eco de una calumnia, con una inconsciencia que lo lleva hasta pisar la dignidad de sus mejores amigos.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—Como no creo a Su Señoría capaz de discernir lo que es bueno, de lo que es malo, continúo adelante.

El señor RIVERA (don Guillermo).—El

honorable Diputado por Lebu ha manifestado el deseo de que se le permita discurrir libremente, por lo que ruego al honorable Diputado por Angol que no lo interrumpa.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—En seguida, señor, se han buscado razones en contra del proyecto en el análisis de las escrituras constitutivas de uno de los sindicatos con quienes ha estado al habla el Gobierno. Es ingrato este punto. Después de las esplicaciones que oímos anoche a los honorables señores Irrarrázaval i Cox Méndez, la Cámara ha visto que afortunadamente los temores que hubieran aconsejado desconfiar de ese sindicato se han desvanecido casi junto con adquirir forma; pero—aun cuando hubiesen tenido mayor i mas indiscutible autoridad—¿por qué la Honorable Cámara habria de ocuparse en esos temores?

¿Contrata la Cámara? ¿Tiene responsabilidad en los contratos que el Gobierno llegue a celebrar? ¿Su papel no se limita, señor, constitucionalmente, a autorizar la ejecucion de la obra, a señalar los fondos, a fijar los procedimientos? I en el caso mas remoto de la argumentacion contraria ¿podria la Cámara fiscalizar actos hipotéticos, actos futuros del Gobierno?

La lei en debate ha sido combatida en nombre de estos argumentos que he recorrido de ligero i que, repito, no pudimos recojer ántes. Los honorables Diputados hicieron uso de su derecho mas allá, mucho mas allá de los límites razonables i útiles del debate. Sus Señorías hablaron horas i horas, durante quince, durante veinte sesiones i obstruyeron el proyecto con el mayor esfuerzo que les permitia el mecanismo defectuoso de nuestro reglamento.

Así, señor, se ha llegado a la modificacion en que nos ocupamos hoi i que tiene, desde luego, el vicio de la forma en que nace.

Es un hecho dolorosamente exacto que ya entre nosotros no se discuten las leyes. Recorran mis honorables colegas la tarea lejislativa de los últimos años i encontrarán que las leyes que hemos aprobado o son de aquellas de poca entidad, de mero trámite, de manifiesta urjencia, sobre las cuales todos pensamos lo mismo; o son el resultado de un acuerdo en que se confunden las corrientes encontradas; o son el resultado de una transaccion impuesta por la minoría a la mayoría de la Cámara; o son, todavía, una transaccion impuesta por un pequeño grupo de Diputados a la casi unanimidad de la Cámara; o son, por último, una condescendencia arrancada por un solo Diputado al deseo de concluir luego que es natu-

ral domine a la Cámara al final de los períodos prolongados de sesiones.

Mui de tarde en tarde encontramos alguna lei, como la de reconstruccion de Valparaíso, discutida con latitud i que la mayoría de la Cámara ha podido aprobar a su agrado.

I, sin embargo, señor, para que el réjimen parlamentario establecido por nuestra Constitucion Política; para que el réjimen parlamentario que defendieron con su sangre los vencedores de 1891 i que después ha sido la palanca de influencia i de éxito de los vencidos; para que el réjimen parlamentario que todos, vencidos i vencedores, tenemos hoy interés en mantener, para que este réjimen pueda vivir, es necesario que se desarrolle en condiciones decorosas, amplias i libres. Es necesario que la mayoría de la Cámara pueda marcar su voluntad, sin que la detenga la imposicion, mas o ménos audaz o bulliciosa de quienes la combatan. De otro modo el réjimen parlamentario—incapaz de reflejar el pensamiento de la mayoría de la representacion nacional, incapaz de reflejar los anhelos i las aspiraciones del país—caerá inevitablemente en el desprestijio i en la ruina.

Los que estamos, señor, léjos de aprobar la modificacion propuesta hoi, podríamos acudir para combatirla a las mismas armas de que se han valido los honorables Diputados para imponerla. Pero creemos que el respeto que nos merece la Honorable Cámara nos aconseja limitarnos a espresar que, a nuestro juicio, dar intervencion al Senado o a la Comision Conservadora en la aprobacion de los contratos, importa desnaturalizar el carácter constitucional de los poderes públicos del Estado.

Es ciertamente atribucion de la lei autorizar la construccion de una obra pública i la inversion en ella de los dineros fiscales; pero, ciertamente tambien—irredargüiblemente—es atribucion propia del poder que administra el país i ejecuta las leyes, dar cumplimiento a la autorizacion lejislativa: contratar, con determinadas personas o Compañía, sobre tales o cuales bases, por éste o aquel precio, la ejecucion material de los trabajos.

Comprenderia, señor, que se obligara al Presidente de la República a proceder de acuerdo con el Consejo de Estado, porque, con ser tambien parte del Poder Lejislativo, con tener tambien ciertas atribuciones judiciales, este cuerpo es, esencialmente—en nuestro país i en todos los países que le cuentan entre sus instituciones—un cuerpo administrativo. Nuestra Constitucion da al Consejo de Estado derecho de mocion para se-

parar a los empleados públicos; exige su acuerdo para declarar en estado de sitio una provincia invadida i dispone literalmente,— artículo 95,—que la primera de sus atribuciones es “dar su dictámen al Presidente de la República en todos los casos que lo consultase”.

Pero el Senado, señor—i la Comision Conservadora con mayor razon—son cuerpos meramente lejislativos i solo por escepcion, por una escepcion que en vez de contrariar, con firma su carácter, tienen intervencion en el nombramiento de los agentes Diplomáticos i de los jefes superiores del Ejército i Armada.

Ejerce tambien el Senado una facultad que deriva el poder civil del patronato, en cuanto aprueba las personas que el Gobierno presenta para la provision de los obispos.

Fuera de estas escepciones, consignadas en forma clara i espresa en la Constitucion, el Senado no tiene ni puede tener funciones administrativas. La lei no puede ensancharlas. Lea la Cámara lo que dispone el inciso 4.º del artículo 30 de la Constitucion.

I se concibe, señor, que sea la Constitucion i no la lei la que fija los actos administrativos en que puede intervenir el Senado, porque el Senado no podria ser actor o cooperator, responsable o corresponsable—permítame la Cámara el neologismo—en actos administrativos que el Senado podria juzgar mas tarde.

Es facultad de la Cámara acusar “ante el Senado”—artículo 29, inciso 2.º de la Constitucion—a los Ministros del despacho por los delitos que detalla el artículo 83 i entre los cuales entra la malversacion de fondos públicos; i es facultad del Senado—artículo 30, inciso 2.º—juzgar a los funcionarios que la Cámara acusare.

¿Con qué independencia de criterio, con qué prestigio, podria el Senado desempeñar sus altísimas funciones constitucionales, si hubiera sido parte en contratos que podrian importar—aceptemos por un instante esta hipótesis, hoy inverosímil—malversacion de fondos públicos?

El Senado es cuerpo lejislativo, la primera de las dos ramas del Congreso Nacional. No es mas. No puede siquiera reunirse por sí solo sino para ejercer las funciones judiciales que le confiere la Constitucion.

Atribuirle funciones administrativas, por medio de la lei, importa, señor Presidente, en nuestro concepto, desconocer el rol constitucional de este cuerpo; importa introducir una lamentable confusion en el juego regular de los poderes públicos, e importa contra-

riar las tendencias de la ciencia política, que señalan la independencia i la limitacion de los diversos poderes como algo útil, como algo precioso en la vida republicana.

Tales son, señor, las graves razones que esplican mi actitud i mi voto, que será contrario a la modificacion que se ha hecho en el proyecto del Ejecutivo aprobado por el Honorable Senado.

El señor ZAÑARTU (don Enrique).—Vale la pena tomar nota de algunas declaraciones, en cierto modo injenuas, que ha hecho el honorable Diputado que deja la palabra.

Su Señoría, con esas declaraciones, ha manifestado que ha oido razones pero que no desea ni piensa contestarlas, lo que indica que no se quiere discutir. Es bien curioso i es bien triste oír declaraciones como éstas en este recinto.

Refiriéndose a la falta de estudios para la construccion de la obra ha dicho el honorable Diputado que esos estudios se van a hacer.

Cierto, señor Presidente, ¿pero olvida el señor Diputado que los estudios serán hechos por las compañías interesadas en tomar el contrato?

¿I es esto lo conveniente? Nó, señor. Lo conveniente es que el Gobierno, ántes de ir a un contrato, haga estudios propios para que tenga una base cierta sobre la cual calcular la conveniencia de los contratos que se le presenten.

¿Qué diríamos despues si en vez de costar cien millones de pesos este ferrocarril llegara a importar doscientos millones?

Tendríamos que aceptar lo que se nos pidiera i no podríamos decir una palabra.

Yo creo que esta consideracion da un argumento mui poderoso para que el proyecto no sea aprobado por la Cámara.

Pero se dice que no habrá interesados en las propuestas públicas, i yo digo ¿por qué habrá de haberlos en las propuestas privadas?

Esta es otra consideracion que debe inducirnos a no aprobar el proyecto.

Ocurre en esto algo mui curioso. Cuando obstruíamos el proyecto se nos decia que teníamos razon, pero que no era posible atendernos porque ya el Presidente de la República tenia concertada la aceptacion de una propuesta determinada.

Esto es decir que lo único que se quiere es favorecer los intereses de una casa extranjera.

I ademas de esto se nos dice que debemos confiar en los estudios que haga esa misma Compañía extranjera.

Se nos dice que estas casas traerán sus ca-

pitales. Sí, pero si los traen será porque el Gobierno les va a garantir un interes halagador.

De modo que nosotros vamos a estar solo a las duras. Si se ofrece el cinco por ciento de garantía es indudable que si el ferrocarril solo produce el cuatro por ciento, el Gobierno tendrá que abonarles el uno por ciento restante.

Se ve, pues, que queremos hacer un negocio absurdo.

Ye rogaria al honorable Diputado que me ha precedido en el uso de la palabra que me explicara este fenómeno a fin de poder vencerme en este punto a las doctrinas de Su Señoría.

El señor ESPINOSA JARA.—¿Qué punto?

El señor ZANARTU (don Enrique).—Yo desearia que se me dijera si es o no es exactamente el mismo negocio contratar un empréstito por ciento treinta millones al cinco por ciento de interes que garantizar ese interes sobre esa misma cantidad, teniendo que pagar despues el capital.

Se me va a decir que al contratar un empréstito se paga comision i una suma alzada; pero es indudable que esa suma alzada se pagará tambien al extranjero que se haga cargo de la construccion de este ferrocarril.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—En la contratacion de un empréstito por ciento treinta millones, los intereses se empiezan a pagar desde el primer momento, mientras que entregándose el ferrocarril por secciones, los intereses se pagará, tambien poco a poco.

El señor ZANARTU (don Enrique).—Me parece divertido el argumento.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—Ademas, no hai muchas casas que estén dispuestas a tomar empréstitos fraccionados.

El señor ZANARTU (don Enrique).—La casa dispuesta a otorgar un empréstito de ciento treinta millones, lo está tambien a otorgar tres o cuatro, o treinta o cuarenta millones.

El señor ESPINOSA JARA.—Voi a contestar la observacion del honorable Diputado que deja la palabra.

El señor ZANARTU (don Enrique).—No la he dejado, señor Diputado.

El señor ESPINOSA JARA.—¿Prefiere entónces Su Señoría que le conteste como interrupcion?

El señor ZANARTU (don Enrique).—Sí, señor; no tengo inconveniente.

El señor ESPINOSA JARA.—Perfectamente.

En mi concepto, hai una diferencia capital entre contratar un empréstito i garantizar un interes sobre el costo de construccion de una obra. Un empréstito se contrata en su totalidad o en partes.

Si se contrata en su totalidad, tendremos que pagar intereses desde el primer momento; si se contrata por partes, comprometeremos nuestro crédito en Europa, pues no haria allá buen efecto que estuviéramos lanzando con frecuencia empréstitos pequeños.

Garantizando solo con un interes el capital que se invierta en el lonjitudinal, conservamos intacto nuestro crédito en forma que nos pueda servir cuando verdaderamente necesitamos de él: en circunstancias estremas.

El señor ZANARTU (don Enrique).—Son estos exactamente los argumentos que siempre han guiado nuestra legislacion económica; por eso, deja ella tanto que desear.

Parte Su Señoría de la base de que las casas extranjeras que nos facilitan dinero, ignoran en absoluto la situacion del pais.

Error gravísimo.

Esas casas comerciales conocen en todos sus detalles nuestra situacion i en concepto de ellas tanto bajará nuestro crédito contratando de golpe un empréstito de ciento treinta millones de pesos como contratándolo por partes.

En cuanto al caso extremo a que se referia el honorable Diputado, para él tenemos setenta u ochenta millones empozados en Europa con un objeto que desconozco i que no me esplico.

I aquí cabe comentar a la lijera el procedimiento que el honorable Diputado que me precedió en el uso de la palabra, presentaba como aconsejado por M. Root.

M. Root no nos pudo decir, en su carácter de uno de los estadistas mas distinguidos del mundo, que recurriéramos al capital extranjero para que este capital, despues de haber sacado pingües ganancias de su inversion en el pais, huyera nuevamente al lugar de donde vino, como ha sucedido i sucede con los capitales invertidos en las salitreras del norte.

M. Root decia que, euando no habia dinero en un pais, se podia recurrir a paises extranjeros en busca de capitales para construir obras públicas reproductivas i para devolverlo en seguida cuando esas obras hubieran pagado su costo; pero no nos pudo aconsejar que tendiéramos a permanecer como eternos tributarios de los paises extranjeros que nos prestaran algun dinero.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—

¿Me permite una interrupcion el señor Diputado? . . . .

Se le ha supuesto, señor, a M. Root como que nunca dijo a su paso por nuestro territorio ni en ninguna parte. Verdaderos desatinos.

Pero en todo caso yo preguntaria, o pediria que se meditara sobre la impresion que habria hecho a M. Root si se le hubiera dicho que habia un pais que pedia al extranjero plata prestada para construir obras públicas al seis i siete por ciento, teniendo sesenta u ochenta millones propios que a su vez le prestaba al extranjero al tres por ciento.

¿No es verdad que M. Root nos habria creído locos?

El señor ZANARTU (don Enrique).—Yo queria decir eso mismo, señor Diputado, pero en sesion secreta, porque me parecia demasiado grave decirlo en sesion pública.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU. Señor, si esto hoy lo sabe todo el mundo, como que lo saben los banqueros que han intervenido en el negocio.

No es raro que hoy estos mismos banqueros, a quienes les hemos prestado nuestra plata al tres por ciento de interes, vengan a presentarnos a su vez al seis o siete por ciento para construir el ferrocarril longitudinal.

El señor ZANARTU (don Enrique).—Eso algo mas grave todavía, señor Diputado.

Me parece que esta suma está depositada en forma tal que no podría ser sacada sino para llevar a cabo la conversion.

Se me ha informado que los depósitos están hechos en los bancos europeos i norteamericanos con esa espesa condición, de modo que nuestro Gobierno, por acto de su propia voluntad, se habria atado las manos para disponer de esos fondos en cualquier otro caso en que le fuera indispensable echar mano a ellos.

El señor SUBERCASEAUX PEREZ. Está en un error Su Señoría.

Los depósitos en bancos de Europa están hechos a plazo fijo, hasta el 1.º de enero de 1909.

En cambio, el depósito en los Estados Unidos se hizo por el que habla, como Ministro de Hacienda a la sazón, hasta el 1.º de enero de 1909 también, pero con esta diferencia: que pueden retirarse antes los fondos con un aviso de seis meses de anticipación, para el caso de que la conversion pudiera verificarse antes de la fecha señalada para hacerla.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU. Pero siempre subsiste el hecho, honorable Diputado, de que los fondos solo pueden reti-

rarse para hacer la conversion sea en la fecha fijada o en una fecha anterior.

Para hacer un ejemplo, por ejemplo, no pueden retirarse esos fondos.

Esto es lo verdaderamente extraño que hai en este asunto.

El señor SUBERCASEAUX PEREZ.—Cuando Ministro de Hacienda, como he dicho, tuve que intervenir en los bancos de Europa, para que una ventaja de adoptar el ferrocarril al seis i siete por ciento de interés en Europa, i a la vez, según ya he manifestado, en forma de que, si por algun motivo se podía verificar la conversion antes del 1.º de enero de 1909, pudieran sacarse los fondos para enviar al banco depositario con anticipación de anticipación.

El asunto se resolvió antes de la fecha indicada, con un aviso de seis meses de anticipación.

Los depósitos en bancos de Europa no solo han hecho un plazo fijo, como el de los Estados Unidos, sino que las de los fondos de los bancos en Europa que son a plazo fijo únicamente.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU (don Enrique).—Me alegro de haber oído esta explicacion a Su Señoría.

¿Pero si yo habia preguntado estas cosas, como que yo no le daba crédito, por lo que me habia que creerme.

¿Pero si yo habia preguntado estas cosas, como que yo no le daba crédito, por lo que me habia que creerme. ¿Pero si yo habia preguntado estas cosas, como que yo no le daba crédito, por lo que me habia que creerme.

El señor SUBERCASEAUX PEREZ.—Pero no pueden venir después, no quienes quisieran comprarlos, sino quienes quisieran venderlos para invertirlos en objetos distintos.

El señor ZANARTU (don Enrique).—Lo que ha dicho su señoría del exclusivo resorte de nuestra legislación interna, se ha dispuesto en forma tal que materia pudiera ser origen de un conflicto con un Banco extranjero, caso de que hubiera necesidad absoluta de retirar los fondos de cualquier banco antes del 1.º de enero de 1909, para un objeto distinto de la conversion.

Pero me he apartado de las contestaciones que debe al honorable señor Izquierdo, i vuelvo a él.

Su Señoría ha dicho que es oportuno dejar en claro que ha recien publicado en los cuarenta y seis números de la Ley por el Estado no es considerado como un préstamo, i que uno de ellos es el de los préstamos.

Reconozco que la primitiva tendencia en

cuanto a varios servicios públicos ha sido confiarla a empresas particulares.

En Alemania, por ejemplo, el servicio de correos era atendido ántes por particulares.

En Inglaterra los servicios de correos i telégrafos estuvieron, un tiempo, tambien confiados a particulares; pero, no obstante el espíritu conservador que es tradicional en aquel país, se ha ido reaccionando en esta materia, i tras una campaña sostenida de la prensa, las empresas particulares encargadas de los servicios de correos i telégrafos tuvieron que ceder su lugar al Estado.

Los ferrocarriles, es cierto, están en manos de particulares; pero no sería raro que ántes de mucho pasasen a ser administrados por el Estado, una vez que se jeneralice el mal resultado que en la práctica da aquel sistema.

En Francia están tambien los ferrocarriles entregados a particulares. Pero no debe olvidarse la circunstancia de que existe actualmente una corriente poderosa en el sentido de que ese servicio se hace mui mal, i que debe ser directamente atendido por el Estado.

En los Estados Unidos de Norte América los ferrocarriles han pertenecido a empresas particulares; pero el Estado va adquiriéndolos para administrarlos él. Ahí existen, debido a la configuracion del territorio, a la gran riqueza del suelo i gran movimiento industrial i comercial, talvez mas de quinientas compañías ferrocarrileras. Pero están aumentando paulatinamente los ferrocarriles del Estado.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Permítame una interrupcion Su Señoría.

No hace mucho, ha llamado notablemente la atencion una de las medidas mas enérgicas del Presidente Roosevelt, para encarrilar a una compañía de ferrocarriles que estaba sirviendo de preferencia a unas industrias en contra de otras.

De modo que el argumento que nosotros hemos hecho, manifestando que las compañías particulares i extranjeras que hagan el longitudinal pueden ir contra las industrias o establecimientos nacionales, prefiriendo a industrias i establecimientos extranjeros, no es descabellado, sino mui racional.

El señor ALESSANDRI.—Estoi leyendo, precisamente, en este instante, una de las últimas obras de Leroy Beaulieu, *El Estado Moderno i sus funciones*, i en ella esta gran autoridad económica censura acremente la administracion de los ferrocarriles por empresas particulares. Con feliz sensatez i con toda franqueza, se pronuncia en el sentido de reaccionar, de cautelar los intereses de las in-

dustrias, confiando los ferrocarriles a la administracion del Estado

El señor SUBERCASEAUX PEREZ.—De modo distinto del que asegura Su Señoría se ha pronunciado Leroy Beaulieu en su conocida obra *Tratado de las Finanzas*.

El señor ALESSANDRI.—Como Leroy Beaulieu no tiene la fuerza de carácter del mulo, a que aludí yo en la sesion pasada, ha evolucionado, como lo demuestra en la obra que acabo de citar i que es de mas fresca data que la que recuerda Su Señoría.

El señor SUBERCASEAUX PEREZ.—Sí, conozco esta obra que cita Su Señoría, i puedo asegurarle que no ha cambiado de opinion Leroy Beaulieu en esta materia.

El señor ALESSANDRI.—Yo le sostengo que sí, señor Diputado.

Si quiere le mando la obra que tengo a la mano.

El señor SUBERCASEAUX PEREZ.—No hai necesidad, porque, como he dicho a Su Señoría, la conozco.

El señor ZAÑARTU (don Enrique).—En todo caso, si Leroy Beaulieu, el sostenedor intransijente del libre-cambio en Francia, no pensase como afirma el honorable señor Alessandri, se podrá invocar la opinion de caracterizados hombres públicos franceses de la escuela contraria, que son adversarios de que los ferrocarriles pertenezcan a particulares i no al Estado.

El hecho es que ahora se está reaccionando francamente en Francia contra los ferrocarriles particulares.

I aunque esto no ocurriese, ejemplos en contrarios tenemos muchos en otros países.

Al frente, con ferrocarriles del Estado i nó particulares, tenemos la Bélgica, la Alemania, el Austria, en donde casi todos los ferrocarriles pertenecen al Estado i el Estado los administra.

Los economistas mas eminentes de Europa, con Cowes a la cabeza, sostienen la conveniencia de que los ferrocarriles pertenezcan a los Gobiernos.

Se dice: ¿qué inconveniente habria para entregar a esta Compañía la explotacion de los ferrocarriles del norte, si el Estado va a ser el que va a fijar las tarifas i los itinerarios i si va a vijilar su explotacion?

Todos vemos lo que pasa con las compañías extranjeras, cómo cumplen sus contratos. Ahí está, por ejemplo, la Compañía de Traction Eléctrica, que ha invadido i se ha apropiado de las calles de Santiago. ¿Quién le ha hecho hasta ahora cumplir sus contratos a esta Compañía?

Si se piensa un poco se verá que es imposible la vijilancia del Estado en la explotación de los ferrocarriles particulares por la sencilla razon de que se necesitaría para ejercerla un número enorme de empleados, talvez mas de los que actualmente ocupa el Gobierno en sus propios ferrocarriles. Este solo argumento bastaría para echar por tierra esta idea de la vijilancia por el Estado de las empresas de ferrocarriles particulares.

Hai otro inconveniente para entregar la explotación de los ferrocarriles a compañías extranjeras i es la de que preferirán servir a sus connacionales. Así, si la Compañía es belga, ésta pondrá a disposicion de las casas industriales e importadoras belgas todos los carros que éstas le pidan i solo en último término atenderían a los productores nacionales.

Se habla mucho del buen servicio de los ferrocarriles particulares en la Arjentina.

Mis honorables colegas saben perfectamente qué clase de servicio hacen los trenes del Gran Oeste Arjentino, al cual en ese pais llaman el *Gran Cercenador*, porque cercenan la tercera parte por lo ménos de la mercadería que trasportan.

En nuestros ferrocarriles, aunque se demoran meses de meses en trasportar una mercadería de un punto a otro, sin embargo no pasa esto, sin perjuicio de que el actual servicio de nuestros ferrocarriles sea peor que el que se hacia veinte años atrás...

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Es infinitamente peor. I para que la Cámara se forme idea de la situacion en que estamos en materia de servicio ferroviario voi a citar un caso:

El 17 de diciembre del año pasado fué embarcada una partida de animales en Chillan con destino a San Carlos. Se optó por mandar por ferrocarril estos animales a fin de que no enflaquecieran. Pues bien, ha pasado un mes, i todavía el ganado no ha llegado a San Carlos, a treinta kilómetros de distancia!

Esto es incomprendible i vergonzoso.

Hai en el pais innumerables industrias que se están estinguendo por falta de medios de transporte, los agricultores pierden en las estaciones el fruto de su trabajo a causa de este pésimo servicio de ferrocarriles.

Así se explica que algunos, deseosos de poner término a un desbarajuste semejante, hayan propuesto, siquiera por vía de ensayo, quitar la administracion de los ferrocarriles al Estado.

El señor ZANARTU (don Enrique).—Yo para tener oportunamente en mi fundo el

alambre que necesito para enfardar pasto, he tenido que recurrir al procedimiento de mandar huasos que lo lleven en maletas con el equipaje, pues por carga no llegaria nunca.

Pero apesar de este mal servicio yo solo aceptaré el ensayo de entregar los ferrocarriles a particulares, una vez que ande bien la Empresa del Ferrocarril eléctrico. Aun me parece que el remedio de entregar a particulares los ferrocarriles seria tan bueno como el de cortarle la pierna a un prójimo porque le duele.

El remedio seria peor que la enfermedad. Tendríamos así mucho peor administracion i direccion en los ferrocarriles.

Siento que no se encuentre presente el señor Ministro de Industria i Obras Públicas, pero espero que alguno de sus honorables colegas le habrá de trasmitir la observacion que voi a formular.

El señor Ministro ha ordenado hace poco a la Direccion de los Ferrocarriles que ponga a la disposicion de los contratistas de obras públicas todos los carros necesarios para trasportar a Santiago las maderas que necesitan en esas obras. Pues bien, los contratistas, abusando de ese privilejio, monopolizan los carros para trasportar, no solo la madera que exigen las obras que tienen contratadas con el Gobierno, sino mucho mas para los barraqueros de Santiago.

Con esto, es verdad que se ha conseguido hacer bajar un poco el precio de la madera en Santiago, pero entre tanto se ha perjudicado a la agricultura, pues las cosechas se están pudriendo en las estaciones del sur i a la primera lluvia quedarán en bancarrota todos los agricultores de aquella rejion.

No sé si habré sido suficientemente exacto para reproducir los argumentos que ha hecho el honorable Diputado por Lebu; pero ruego al honorable Diputado que me contradiga cuando incurra en alguna inexactitud; ya voi llegando al final de sus observaciones, i la verdad es que el honorable Diputado no me ha contestado nada.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—No rectifico nada, por no hacer perder tiempo a la Cámara.

El señor ZANARTU (don Enrique).—Lamento esta falta de cortesía del honorable Diputado, pues yo habria deseado tomar desde luego en cuenta las rectificaciones de Su Señoría, precisamente para no hacer perder tiempo a la Cámara teniendo que hacer uso nuevamente de la palabra cuando Su Señoría me conteste.

Pero veo que se va convirtiendo en sistema

el traer aquí un espíritu preconcebido, de contestar las razones que se dan con el silencio o con sonrisas. Yo protesto de que se adopte este sistema, que es la causa de todas las malas leyes que existen en este país. Es éste el régimen que ha llegado a ser funesto para la América del Sur.

Por otra parte, parece que hai aquí un mandato tan imperativo, que ha hecho que la Cámara permanezca de claro en claro tratando de hacer pasar, no el proyecto mas conveniente i razonable, sino el que esté de acuerdo con el santo i seña dado por el Gobierno a la mayoría de la Cámara.

Decia tambien el honorable Diputado que no nos guardábamos mutuamente el debido respeto en este recinto i que se traian al debate de la Cámara los artículos de la prensa.

Entro con verdadero temor a este punto. Nadie es mas partidario que yo de que se traigan a la Cámara los artículos de los diarios, porque la prensa es la que espresa i forma la opinion del país.

Nosotros estamos aquí para dictar las leyes, i por ningun capítulo podríamos exonerarnos de la obligacion de tomar en cuenta todo lo que la prensa dice.

Pero traer a la Cámara los artículos insidiosos de la prensa, es salpicarse un poco con el polvo de oro con que se paga a los que escriben mediante salario, i esto por desgracia se ha hecho en este debate.

Decia en otro punto el honorable Diputado de Lebu, que él no aceptaba la intervencion del Senado en la aceptacion del contrato de construccion del longitudinal, porque considera que debemos darle al Presidente de la República toda la confianza que se le debe al primer majistrado de la Nación. Yo creo tambien, como el honorable Diputado, que lo debemos dar toda la confianza que nuestra Carta Fundamental le concede, sin escatimarle absolutamente nada.

Pero considero que atribuir al Presidente de la República la facultad de contratar por sí i ante sí, sin previas propuestas públicas, en un arreglo privado únicamente, le ejecucion de la obra mas costosa e importante que se ha proyectado en Chile, es ir demasiado léjos, es no cautelar debidamente los intereses nacionales.

Yo no me habia atrevido a proponer semejante cosa.

Sin embargo, los amigos del Presidente de la República que lo autorizaban para contratar sin licitacion pública la construccion de este ferrocarril, despojando al Congreso de

sus facultades fiscalizadoras, se espantan en presencia de una indicacion que reserva al Honorable Senado la facultad de aprobar el contrato que se estipule con los contratistas, i esclaman que la Constitución no da al Senado facultades administrativas. ¡Como si la Constitución se respetara desde hace quince años, cuando se la derribó a balazos! Entónces sí que se negó al Presidente la facultad de nombrar i remover a su antojo a los empleados de la administracion pública.

Hago esta reflexion como miembro que soi de un partido que defendió entónces las atribuciones que la Constitución confiere al Presidente de la República.

Para no fatigar a la Cámara con un discurso que retardaria las soluciones a que desea arribar, continuaré limitando mis observaciones a las mas principales...

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.— ¿Me permite Su Señoría?

Ya que Su Señoría ha traído con tanta oportunidad la cuestion de la nacionalizacion de los ferrocarriles, creo que Su Señoría me permitirá reforzar sus observaciones con la lectura de un artículo del *Economista Frances* a propósito de la forma como el Japon está resolviendo esta misma cuestion dentro de su territorio.

Este artículo es una correspondencia fechada en Tokio el 10 de octubre de 1906, que se publica con el título: *De la nacionalizacion i recompra de los ferrocarriles particulares en el Japon*. En ella se hace un extracto de la lei dictada en aquel imperio para que el Gobierno compre los ferrocarriles particulares, i vuelva a adquirir los ferrocarriles que fueron ántes del Estado i que habrian sido enajenados a empresas particulares.

Conviene que la Cámara se imponga de lo que en esta materia se hace en el Japon, país que, a pesar de su ingreso reciente en la esfera de los países civilizados, marcha ya en primera fila por sus adelantos i por su buen sentido.

Como los nombres propios son mui difíciles de pronunciar, me escusará la Honorable Cámara que no los espresé, pues no arrojan luz alguna al debate.

Dice así el artículo a que me refiero: (*lee*).  
*Después de un momento de lectura:*

El señor ECHAVARRIA (vice-Presidente).— Permítame el señor Diputado que interrumpa su lectura.

Algunos señores Diputados me han pedido que suspenda la sesion,

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—

El honorable vice-Presidente me manifiesta que desearia suspender por un momento la sesion.

Por mi parte, no tengo inconveniente.

No estoi haciendo uso de la palabra sino leyendo un documento i he querido evitar su lectura al señor Secretario.

El señor ZANARTU (don Enrique).—¿Quedaria yo con la palabra, señor Presidente?

El señor ECHAVARRIA (vice-Presidente).—Sí, señor Diputado.

Se suspende la sesion por un cuarto de hora.

*Se suspendió la sesion i no continuó por falta de número.*

M. E. CERDA,  
Jefe de la Relacion.

