

to eficazísimo que reforma la obra del lejislador, que amplía plazos i condona deudas.

¿Se atreverán los señores Ministros a venir a sostener ante el Senado que han tenido o que tienen facultad para hacer todo eso? ¿Nos obligarán a demostrar, en el seno del Congreso de Chile, que el Poder Ejecutivo no tiene facultad alguna para invadir el terreno que nos es propio, para reformar o anular las leyes, que son la espresion de la voluntad soberana? Pero si esto sucede, señor Presidente, si a representar tan triste papel se nos condena, ello sencillamente significará que en setenta años de vida independiente no hemos conseguido llevar todavía ni la primera piedra a los cimientos de nuestra organizacion política i administrativa.

La separacion de los poderes públicos será todavía una hermosa aspiracion, una palabra sin significacion escrita en nuestro Cóligo fundamental. Pero en el hecho, lo que habrá de verdadero i de cierto, es un poder absorbente i dominador que humilla i degrada a los demas poderes constitucionales.

No se puede, pues, pretender que el decreto de 4 de junio haya podido ampliar el plazo ni condonar la multa que la lei imponia. Preciso es resignarse a confesar, como ya lo hizo el honorable Ministro de lo Interior, que ese decreto es nulo i que no tiene valor alguno. Esta confesion es mas honrosa para el Gobierno i para el país que la pretension de que ese decreto subsista con fuerza i eficacia suficiente para destruir o barrenar la lei.

I entónces, señor Presidente, volvamos al principio: el plazo está vencido, la multa no ha sido pagada, i en esta situacion los honorables Ministros han declarado que el contrato ha caducado; puesto que, segun ellos, solo habiendo pagado la multa en tiempo oportuno ese contrato habria podido subsistir.

Pero no solo por estas razones la caducidad debe producirse. Yo no sé qué destino adverso ha presidido a todo lo que se relaciona con este ferrocarril. Jamas he visto que se acumulen tantos i tan graves errores, como los que, con la mayor facilidad, pueden hacerse notar examinando lijeramente la lei i los decretos que se han dictado. Es el caso de decir, señor Presidente, que si la caducidad no existiera, seria preciso inventarla para salvar a los empresarios de perjuicios seguros en un caso, i para salvar al país de perjuicios mayores en el otro.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Ha llegado la hora i podria quedar con la palabra el honorable señor Senador.

El señor **Attamirano**.—Está bien, señor.

El señor **Cuadra** (Presidente).—En tal caso continuará el debate de este negocio en la sesion del lunes próximo; en seguida el proyecto de acuerdo del señor Concha i Toro, relativo al cumplimiento de las leyes, de los decretos de gastos, i de la presentacion al Congreso de los presupuestos i cuentas de inversion, i a continuacion el proyecto que concede un suplemento al ítem 2.º de la partida 48 del presupuesto del Ministerio de lo Interior, destinado a gastos de hospitales, dispensarias, etc.

Para la sesion del viernes quedan en tabla:

1.º Proyecto de la Comision de Gobierno sobre la solicitud de don Miguel Felipe del Fierro, relativa a

la construccion de un ferrocarril trasandino por el boquete de Antuco;

2.º Modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados en el proyecto aprobado por el Senado que concede permiso a don Jorje A. Halle para construir un ferrocarril entre los ríos de Curanilahue i el puerto de Llico, del departamento de Arauco;

3.º Proyecto de la Cámara de Diputados que concede a don Carlos García Huidobro una próroga de tres años para que inicie los trabajos de un ramal de ferrocarril entre Chagres i el establecimiento de Ñihue de Catemu;

4.º Proyecto de la Cámara de Diputados, que prorroga por dieziocho meses el plazo que la lei de 19 de agosto de 1885 concedió a don José Tomas García para iniciar los trabajos del ferrocarril entre la ciudad de Concepcion i el puerto de Penco; i

5.º Informes de la Comision de Gobierno sobre las solicitudes pendientes para la construccion de ferrocarriles en la provincia de Tarapacá.

Son cinco proyectos sobre ferrocarriles, de los cuales podrá ocuparse el Senado en la primera hora de la sesion, estando destinada la segunda al despacho de solicitudes particulares.

Segun acuerdo del Senado, la sesion del viernes comenzará tan luego como haya *quorum*, despues de las dos de la tarde.

La tabla de la sesion del sábado se fijará el viernes.

Se levanta la sesion.

RAIMUNDO SILVA CRUZ,

Redactor.

~~~~~  
Sesion 36.ª ordinaria en 20 de agosto de 1886

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CUADRA

SUMARIO

Aprobada el acta de la sesion anterior, se da cuenta de un oficio de la otra Cámara devolviendo aprobado el proyecto relativo a las obras fiscales de Valparaiso.—El señor Cuadra (Presidente) espresa que no habiéndose presentado ninguna reclamacion sobre elecciones para Presidente de la República, no tiene razon de ser la sesion fijada para el 22 del presente por el artículo 104 de la Lei de Elecciones.—El señor Altamirano da algunas esplicaciones sobre la solicitud para construir un ferrocarril de Santiago a San Antonio.—Se acuerda devolver a la Cámara de Diputados la solicitud presentada a este respecto por el señor Gubler.—Se pasa a la órden del día.—Se lee el informe de la Comision de Gobierno referente a la construccion de un ferrocarril interoceánico i una solicitud de los vecinos de Búlnea.—En discusion el artículo 1.º del proyecto, usan de la palabra los señores Altamirano, Puelma i Recabarren.—Con 3 votos en contra se aprueba el artículo con las modificaciones propuestas.—Se aprueba sin debate el artículo 2.º—El 3.º es aprobado con la supresion de la parte referente a la exencion de derechos de las pastas metálicas.—Los artículos 4.º i 5.º se dan por aprobados.—En debate el artículo 6.º, hacen uso de la palabra varios señores Senadores.—Habiendo llegado la segunda hora, se suspendió la sesion, quedando pendiente este debate para el viernes próximo.—A segunda hora la Cámara se constituye en sesion secreta para ocuparse del despacho de solicitudes particulares.

Asistieron los señores:

|                                       |                                                  |
|---------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Altamirano, Eulojio                   | Pereira, Luis                                    |
| Antúnez, Carlos, (Ministro de Guerra) | Puelma, Francisco                                |
| Baquedano, Manuel                     | Recabárren, Manuel                               |
| Besa, José                            | Rodríguez, Juan E.                               |
| Castillo, Miguel                      | Saaavedra, Cornelio                              |
| Cuevas, Eduardo                       | Sánchez Fontecilla, Mariano                      |
| Elizalde, Miguel                      | Valderrama, Adolfo                               |
| García de la H., Manuel               | Valenzuela C., Manuel                            |
| Ibáñez, Adolfo                        | Vergara Albano, Aniceto                          |
| Izquierdo, Vicente                    | Vergara, José Ignacio, (Ministro de lo Interior) |
| Lamas, Víctor                         | Vial, Ramon                                      |
| Lillo, Eusebio                        | Zañartu, Javier Luis                             |
| Marcoleta, Pedro N.                   | i el señor Ministro de Justicia.                 |
| Martínez, Aristides                   |                                                  |

Se leyó i fué aprobada el acta de la sesion anterior. En seguida se dió cuenta del siguiente oficio de la Cámara de Diputados:

«Santiago, 19 de agosto de 1886.—Esta Honorable Cámara ha aprobado sin modificación el proyecto acordado por el Honorable Senado que concede un suplemento de trescientos mil pesos al ítem 2.º de la partida 39 del presupuesto del Ministerio de Hacienda, destinado a la formacion de terrenos i obras de defensa en la bahía de Valparaiso.

Devuelvo los antecedentes.

Dios guarde a V. E.—PEDRO MONTT.—*Juan Antonio Orrego*, Secretario».

*Se mandó comunicar al Ejecutivo.*

El señor **Cuadra** (Presidente).—Antes de pasar a la órden del dia, debo dar cuenta al Senado que las actas electorales de todos los colejos provinciales de la República, i de que habla el artículo 66 de la Constitución, han llegado sucesivamente a la Secretaría de la Cámara; i, al mismo tiempo, debo observar que no se ha presentado hasta el día 15 de agosto ninguna reclamacion sobre nulidad de estas elecciones. Así es que la sesion a que se refiere el artículo 104 de la lei electoral para el 22 de agosto, en el caso de que hubiere reclamaciones, no tendrá ya objeto.

Pasaremos a la órden del dia.

*El artículo constitucional dice así:*

«Art. 66. Las mesas electorales formarán dos listas de todos los individuos que resultaren elejidos, i despues de firmadas por todos los electores, las remitirán cerradas i selladas una al cabildo de la capital de la provincia, en cuyo archivo quedará depositada i cerrada, i la otra al Senado, que la mantendrá del mismo modo hasta el dia 30 de agosto».

Los artículos de la lei de elecciones que hacen el caso, dicen:

«Art. 103. Si se reclamare la nulidad de la eleccion de electores de Presidente de la República o de la que hicieron los colejos electorales de Presidente, se presentará la reclamacion al juez letrado del departamento respectivo dentro del término fatal de seis dias, contados desde la fecha del escrutinio jeneral del departamento o de la reunion del colejio».

El juez recibirá la informacion que se le ofreciere para probar los hechos en que se funde la reclamacion. Tambien recibirá la contra-informacion que se quisiere rendir para impugnarlos.

El juez remitirá las reclamaciones con sus antecedentes al Senado, con la anticipacion necesaria para que sea recibida ántes del 15 de agosto.

Art. 104. Habiendo reclamaciones recibidas hasta ese dia o solicitud de algun ciudadano que noticie la circunstancia de existir i de no haber sido remitidas por el juez respectivo, el presidente del Senado citará a sesion al Congreso para el 22 de agosto, a las doce del dia, i dictará las medidas necesarias para obtener la pronta remision de las reclamaciones que no hayan sido remitidas por el juez de letras.

Reunidas las Cámaras con el *quorum* requerido para celebrar sesion cada una separadamente, se nombrará por sorteo, de entre los miembros presentes, una comision compuesta de un Senador i dos Diputados para informar sobre las reclamaciones relativas a cada departamento, o a cada provincia, cuando la nulidad se refiere a la eleccion practicada por los colejos electorales.

Estas comisiones presentarán su informe indefectiblemente en la sesion del 30 de agosto».

El señor **Altamirano**.—Pido la palabra, simplemente para dar cuenta, en nombre de la Comision de Gobierno, de que nos habíamos reunido para tomar en consideracion la solicitud hecha por el señor Gubler para que se le conceda permiso para construir un ferrocarril entre Santiago i el puerto de San Antonio, i que ya habíamos llegado a convenir en las modificaciones que la solicitud necesitaba para ser informada por la Comision de esta Cámara.

Una de esas modificaciones consistia en que el peticionario no insistiera en pedir privilejio, como lo indica su solicitud, sino simplemente una concesion. Otra, en que conviniera en aceptar la imposicion de una multa de 20,000 pesos para el caso de que no iniciara los trabajos o no los concluyera en el término indicado. I una tercera, en que la conduccion de los materiales que el concesionario pudiera necesitar para la construccion de la línea, se hiciera en los ferrocarriles del Estado por la mitad del flete, como se ha hecho en otras concesiones análogas, i no sin gravámen alguno, como se pedia.

En estas condiciones la Comision iba a informar aquella solicitud, cuando se le avisó que en la Cámara de Diputados habia otra solicitud de don Adriano Silva sobre el mismo ferrocarril, informada ya por la Comision. Averiguado el hecho, resultó ser exacto; de manera que si la otra Cámara se ha anticipado en el conocimiento de este asunto i tiene una solicitud informada ya, me parece que lo que nos corresponde en tal caso es enviar esta solicitud del señor Gubler a la Cámara de Diputados.

El mismo peticionario ha convenido en que, dada esta situacion, no habia otra cosa que hacer que pasar esta solicitud a la Cámara de Diputados, i de aquí es que damos cuenta al Senado de este asunto para que acuerde volver a la otra Cámara esta solicitud i se haga la remision sin esperar la aprobacion del acta.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Si no hai inconveniente por parte del Senado, se enviará la solicitud del señor Gubler a la otra Cámara, sin esperar la aprobacion del acta, como lo indica el señor Senador.

Así se hará.

Pasaremos a la órden del dia.

Continúa la discusion del proyecto formulado por

la Comision de Gobierno respecto al ferrocarril trasandino.

El honorable Senador por Valparaiso habia quedado con la palabra.

El señor **Attamirano**.—Renunciaré por ahora el derecho de hablar, sin perjuicio de tomar parte en la discusion de la lei si lo estimo necesario.

El señor **Pereira**.—Descarta que se volviera a leer el proyecto, porque no estuve en la sesion en que se le dió ántes lectura.

*Se dió lectura al siguiente informe de la Comision de Gobierno:*

«Honorable Senado:

Vuestra Comision de Gobierno ha dedicado una atencion especial a la solicitud de don Miguel Felipe del Fierro para que se le permita la construccion de un ferrocarril que, partiendo de algun punto de la costa de Chile, o de alguna línea comunicada con ella, se estienda por uno de los boquetes de la cordillera cercana al rio Laja, hasta empalmar con una línea argentina que conduzca al Atlántico.

Segun los antecedentes que se han presentado a la Comision, parece que esta línea ofreceria a Chile mas ventajas que los otros ferrocarriles trasandinos proyectados anteriormente, no solo por ser mas reducida su estension i menores las dificultades que habria para ejecutarla, sino principalmente por las condiciones económicas de su explotacion. Las concesiones que el interesado solicita son tambien ménos gravosas para el Estado que las que se han concedido a otros ferrocarriles trasandinos que no se han construido; i por lo tanto, vuestra Comision no ha trepidado en considerarlas aceptables, i se ha limitado a hacer en ellas algunas modificaciones que el solicitante ha admitido por su parte.

La Comision, sin embargo, ha creido que no era conveniente seguir otorgando esta clase de concesiones en la misma forma que la adoptada para los ferrocarriles cuyo trayecto se haya circunscrito a los límites del país. Desde que la línea tiene que estenderse al territorio de otra nacion i no puede llenar su objeto si no se obtienen de ésta las facilidades comerciales que está llamada a procurar, seria inútil la autorizacion que Chile diera para ella, por su parte, i no podrian justificarse tampoco los gravámenes que el Estado se impusiera para cooperar a su realizacion. Habria tambien serios inconvenientes por Chile i la República Argentina en el tránsito de un ferrocarril destinado a ligar ámbos océanos si no se ponen de acuerdo previamente en las medidas que han de tomar, ya sea para la seguridad de sus intereses fiscales o para evitar cuestiones internacionales a que ese tránsito pudiera dar lugar.

Estas consideraciones han hecho creer a la Comision que esta clase de concesiones no podrian ser absolutas, sino que debian sujetarse a la condicion de que hubiera un arreglo previo internacional que permitiese contar con la seguridad de que la obra se ejecutaria i daria al país las ventajas que se tienen en vista al permitirle i favorecer su ejecucion con la cooperacion del Estado.

Partiendo de esta base, la Comision ha agregado al proyecto un artículo de efecto transitorio, que suspende los efectos de la lei hasta que se celebre una

convencion con la República Arjentina, que llene ese propósito.

El proyecto acordado es el siguiente:

«Art. 1.º Se concede a don Miguel Felipe del Fierro i a las personas o sociedades a quienes él ceda sus derechos, permiso para que puedan construir i explotar una vía férrea de un metro, a lo ménos, de ancho, entre Chile i la República Arjentina, sobre las bases siguientes:

1.ª La línea partirá de la estacion de Yumbel o de cualquier otro punto del ferrocarril del sur, se dirigirá al oriente por la márjen del rio Laja para atravesar la cordillera por el boquete de Antuco, i se extenderá por el territorio arjentino hasta empalmar con el ferrocarril que liga a los puertos de Buenos Aires i Bahía Blanca.

2.ª Los empresarios tendrán un año i medio de plazo para hacer por su cuenta los estudios i planos de la vía, cuyos planos presentarán para su aprobacion al Presidente de la República. Si en un año no fueren observados los planos, se considerarán aprobados;

3.ª Los empresarios darán principio a la construccion de la vía un año despues de la aprobacion de los planos, i la entregarán al público enteramente concluida dentro de cinco años, contados desde la iniciacion de los trabajos, con las estaciones i equipo convenientes para satisfacer las necesidades del tráfico.

El Presidente de la República podrá prorogar este plazo de cinco años a solicitud de los empresarios, no pudiendo exceder de dos años la próroga que conceda.

Art. 2.º La empresa, ademas de las obligaciones que imponen los artículos 53, 54 i 55 de la lei de 6 de agosto de 1862, tendrá la de conducir por la mitad del precio de pasaje a los empleados de cualquiera clase que viajen en comision del servicio público, i por la mitad del precio de tarifa toda carga que se le entregue por cuenta del Fisco.

Si la empresa obtuviere de las líneas de ferrocarriles arjentinos o de las que se ligan con éstos algunos favores relativos al transporte de correspondencia, carga i pasajeros, esos favores se harán extensivos a los mismos objetos o personas que se trasporten por el ferrocarril trasandino.

Art. 3.º Se declaran libres de derechos de importacion las máquinas, carros, herramientas i demas materiales necesarios para la construccion del camino, sus estaciones i oficinas, como asimismo se declaran libres de derechos de exploracion las pastas metálicas que se remitan al extranjero para la adquisicion de esos objetos, con tal que su valor no exceda de un millon de pesos, debiendo justificarse ante el Gobierno que el valor de dichas pastas se ha invertido en las especies indicadas.

Art. 4.º Se declaran de utilidad pública los terrenos que sean necesarios para el establecimiento de la línea, estaciones, oficinas, depósitos de maestranza i demas adherentes de una línea férrea, debiendo verificarse la espropiacion en conformidad a la lei de 18 de junio de 1857.

Art. 5.º Se concede a los empresarios el uso de los terrenos de propiedad fiscal que necesiten para el ferrocarril, sus estaciones i oficinas, como asimismo el uso de los caminos públicos, con tal que con este uso no se embarace el tráfico público. La ocupacion de

terrenos fiscales será calificada previamente por el Presidente de la República de acuerdo con el Consejo de Estado.

Art. 6.º El Gobierno de Chile garantiza a la empresa de este ferrocarril trasandino el seis por ciento de interes anual sobre un capital de dos millones i medio de pesos.

La garantía se hará efectiva terminada que sea la línea i entregada al tráfico en toda su estension, tanto en Chile como en la República Arjentina, debiendo hacerse al fin de cada año la liquidacion de sus entradas, abonándose a la empresa la diferencia que resultare entre el monto del interes garantido i el valor de las entradas del camino, previa deduccion de un cincuenta i cinco por ciento por gastos de explotacion.

El término de la garantía será por veinte años, contados desde el dia en que se entregue al tráfico la línea en toda su estension.

Cuando el producto líquido del ferrocarril, que se estima en el cuarenta i cinco por ciento de la entrada bruta, fuere mayor que el interes garantido, ese exceso entrará a reembolsar al tesorero nacional de todas las sumas que hubiese erogado por la garantía que establece ese artículo.

Art. 7.º El Gobierno se reserva el derecho de intervenir en la formacion de las tarifas de fletes i pasajes, cuando el producto líquido de explotacion exceda de doce por ciento anual.

Art. 8.º Si la persona o sociedad a quien pasen los derechos del concesionario estuviere domiciliada en el extranjero, se entenderá que constituye tambien domicilio en Chile para los efectos de todas las obligaciones que tenga con el Estado o con los habitantes de la República.

Art. 9.º La empresa representada por don Miguel Felipe del Fierro se obliga a dar al Gobierno una garantía, a su satisfaccion, de veinte mil pesos, para responder a la ejecucion de las obligaciones que con traerá en virtud de la presente lei.

Art. 10. Las concesiones otorgadas por la presente lei quedarán sin efecto si la República Arjentina no autorizase la prolongacion de la línea hasta su término dentro de su territorio, i el concesionario no podría tampoco iniciar en Chile su ejecucion mientras no se ajuste entre ámbos países una convencion que reglamente el tráfico i demas relaciones internacionales a que ella diere lugar».

Sala de la comision, Santiago, 30 de junio de 1884.  
—Francisco Puelma.—M. Recabárren.—Victor Lamas.—Javier Luis de Zañartu».

*Igualmente se dió lectura a las siguientes modificaciones que propone en su representacion de 2 de agosto el señor Miguel Felipe del Fierro:*

Primera modificacion.—Reemplazar «Miguel F. del Fierro», en el artículo primero, por «Francisco Bustamante i C.ª»

Segunda modificacion.—Reemplazar en la primera parte del artículo primero, las palabras «de un metro a lo ménos de ancho», por «de un metro seiscientos sesenta i seis milímetros de ancho».

Tercera modificacion.—Reemplazar el párrafo 1.º del artículo 6.º por el siguiente:

«El Gobierno de Chile garantiza a la empresa de este ferrocarril trasandino el interes de seis por cien-

to, al cambio fijo de treinta i seis peniques por peso, sobre la cantidad de *treinta mil pesos* por cada kilómetro de línea que aquélla entregue al tráfico público en el territorio de Chile».

*Por fin se dió lectura tambien a la siguiente solicitud:*

«Soberano Señor:

Habiendo V. E. prestado su aprobacion jeneral al proyecto de lei que concede a don Miguel Felipe del Fierro permiso para construir una línea férrea entre Talcahuano i Bahía Blanca, los que suscriben, vecinos de los departamentos de Búlnes i Yungai, tienen el honor de suplicar a V. E. niegue lugar al proyecto de lei mencionado, a ménos que dicho ferrocarril parta de la estacion de Búlnes i atraviere los departamentos de Búlnes i Yungai.

En apoyo de nuestra solicitud, nos permitimos esponer a V. E. una razon de doble conveniencia para el Estado i para el contratista.

En efecto, si el Estado garantiza al constructor de la línea un seis por ciento sobre dos millones quinientos mil pesos, está directamente interesado en que la empresa dé el mayor producto posible; i, en consecuencia, es un deber de V. E. informarse de si la línea que se pretende construir puede producir el total de la garantía del Estado.

A nuestro juicio, no producirá el ferrocarril en proyecto, si se tiende desde la estacion de Yumbel, el seis por ciento que garantiza el Estado, lo que ocasionará una pérdida al tesoro nacional i al mismo empresario.

La razon es obvia: entre la estacion de Yumbel i la línea divisoria de la cordillera no hai sino reducidos terrenos de cultivo de ninguna importancia i pequeñas aldeas de escaso movimiento comercial.

De manera que si se lleva el ferrocarril por las estériles márgenes del Laja, compuestas de arena muerta en una estension de veinte leguas, puede decirse con toda exactitud que dicha vía solo servirá para el acarreo de mercaderías entre las estaciones de término.

Ahora, si la línea en proyecto se tiende por los fértiles terrenos de los departamentos de Búlnes i Yungai i atraviesa los numerosos centros de poblaciones que se estienden desde Búlnes hasta Antuco, es evidente que esta sola seccion de la vía dará a la empresa un seis por ciento que garantiza el Estado, beneficiando a dos departamentos que están llamados a ser grandes centros productores, i de los cuales uno de ellos no puede hoy esportar sus productos sin positivo gravámen por la falta de vias de comunicacion.

En mérito de lo espuesto, suplicamos a V. E. se digne atender nuestra solicitud, haciendo en el proyecto referido la enmienda que solicitamos.

Es gracia, Soberano Señor.—(Siguen sesenta i seis firmas).

El señor *Altamirano*.—Pido la palabra.

El señor *Cuadra* (Presidente).—Tiene la palabra el señor Senador; pero ántes se dará lectura al artículo 1.º con la modificacion correspondiente.

El señor *Pro-Secretario*.—Diria así:

«Artículo 1.º Se concede a Francisco Bustamante i C.ª, i a las personas i sociedades a quienes él ceda

sus derechos, permiso para construir i esplotar, entre Chile i la República Argentina, una vía férrea, de un metro seiscientos sesenta i seis milímetros de ancho, sobre las bases siguientes:

1.<sup>a</sup> La línea partirá de la estación de Yumbel o de cualquier otro punto del ferrocarril del sur, se dirigirá al oriente por la márjen del río Laja para atravesar la cordillera por el boquete de Antuco, i se extenderá por el territorio argentino hasta empalmar con el ferrocarril que liga a los puertos de Buenos Aires i Bahía Blanca.

2.<sup>a</sup> Los empresarios tendrán un año i medio de plazo para hacer por su cuenta los estudios i planos de la vía, cuyos planos presentarán para su aprobación al Presidente de la República; si en un año no fuesen observados los planos, se considerarán aprobados.

3.<sup>a</sup> Los empresarios darán principio a la construcción de la vía un año despues de la aprobación de los planos, i la entregarán al público enteramente concluida dentro de cinco años, contados desde la iniciación de los trabajos, con las estaciones i equipo convenientes para satisfacer las necesidades del tráfico.

El Presidente de la República podrá prorogar este plazo de cinco años a solicitud de los empresarios, no pudiendo exceder de dos años la próroga que se concede».

El señor **Cuadra** (Presidente).—En discusión el artículo conjuntamente con la modificación.

El señor **Altamirano**.—Ya que el honorable Presidente tuvo a bien recordarme que habia quedado con la palabra, pienso que será de alguna utilidad que diga dos.

Con motivo de artículos publicados en los diarios, he oído que algunos señores Senadores han deseado tomar un conocimiento mas exacto del trayecto que va a recorrer esta línea, porque se ha dicho que es un ferrocarril que va a servir solamente al desierto, que atraviesa la Patagonia i va a terminar en un puerto que se halla a una inmensa distancia i al sur de Buenos Aires.

Así presentada la idea, parece algun tanto descabellada; pero no hai exactitud en estas aseveraciones.

He visto los planos i el mapa del territorio que va a recorrer este ferrocarril. La Patagonia limita al norte por el río Negro, i este ferrocarril va muchas leguas al norte del Río Colorado. Hemos podido, además tomar conocimiento de la naturaleza de los terrenos que atraviesa este ferrocarril, i hemos visto que casi todos se componen de propiedades divididas i cercadas por alambré, actualmente pobladas i con mucha ganadería. El puerto de Bahía Blanca, a donde se dirige este ferrocarril, está actualmente ligado por otro ferrocarril a Buenos Aires.

Por último, teniendo el mapa a la vista, se vé que un vapor que viene de Europa no tiene nada que perder en tiempo ni en espacio, tocando en este puerto, pues es lo mismo que si tocara en Montevideo o en Buenos Aires: la distancia es la misma.

He creído que estos datos, que pueden ratificarse haciendo traer el plano perfectamente detallado i prolijo de este ferrocarril que existe en secretaría, podrían servir para contrarrestar las versiones de los

diarios, que no sé a quien pertenezcan, pero que, puedo afirmarlo, son equivocadas.

I concluyo, señor Presidente, manifestando que sobre esta materia, sobre esta necesidad de unir a nuestro país con la República Argentina, el Congreso de Chile hace muchos años se ha pronunciado de una manera que no deja lugar a duda, habiendo llegado a darle un carácter de decidida importancia.

Durante la administración de que tuve el honor de formar parte, casi al mismo tiempo el Congreso habia acordado una subvencion de 7 por ciento sobre un presupuesto bastante subido a un ferrocarril que nos uniera con Mendoza por Uspallata, i cuyo concesionario era el señor Clark, i otro de que era concesionario el señor San Roman, que debia unir a Chile con la República Argentina por la provincia de Atacama.

El Congreso no temió entónces dar garantías para dos empresas de esta naturaleza; i si nos fuera dado elegir en este momento, francamente preferiria que estuviéramos discutiendo un proyecto para unirnos con Mendoza por la provincia de Aconcagua. Pero, no pudiendo ver realizado ese pensamiento, i viendo que puede llevarse a efecto la obra en la forma que indica este proyecto, por mi parte no tengo inconveniente, i por el contrario le doi con mucho gusto mi voto.

El señor **Puelma**.—Solo me voi a permitir recordar una observacion que hizo el honorable Senador por Valparaiso en la sesion en que se trató de este negocio, la cual, a mi juicio, debe ser decisiva en el ánimo del Senado para aceptar este proyecto. Esta observacion es que la garantía que se pide puede llamarse verdaderamente ilusoria, i en este sentido no he trepidado en apoyar el proyecto en cuanto me ha sido posible.

En efecto, segun la redaccion que la Comision ha dado al proyecto, para que la garantía pueda tener efecto, es preciso que esté concluida toda la línea. Este ferrocarril va a tener 935 kilómetros, de éstos, 800 del lado de la República Argentina i 135 del lado de Chile.

Ahora bien, tomando en cuenta el aumento de garantía que se solicita por el mayor ancho de la trocha, la cantidad que se va a garantir es solamente de 4 millones por esta última parte. Siendo, pues, condicion indispensable que el ferrocarril esté concluido aun en la parte de la República Argentina, es claro que para que pueda llevarse a cabo esta parte, que cuesta seis o siete veces mas que la parte del lado de Chile, será preciso que el ferrocarril tenga una enorme cantidad de carga, porque de otro modo no habria empresa que se hiciera cargo de una obra tan considerable, sino en el caso de que hubiera de tener un producto tambien muy considerable; i si hai esa enorme cantidad de carga, el tráfico será tambien muy grande, de donde resulta que la garantía viene a ser en todo caso ilusoria.

El hecho, por consiguiente, de haber exijido la Comision que la garantía no principie a cobrarse sino despues de terminada la línea, significa que ella no tendrá efecto sino cuando este ferrocarril esté produciendo mucho i no haya, por tanto, lugar al cobro de la garantía.

A esto se añade otra observacion del mismo señor

Senador por Valparaiso, i es que esta línea va directamente a empalmar con la línea del Estado, donde tendrá que repartirse la carga, lo que será de grande utilidad para ésta última: nueva consideracion para creer que, si llegara a haber lugar al pago de una parte de la garantía, ésta estaria compensada con el beneficio que esta construccion reportaria a la línea del Estado.

Estas consideraciones, fuera de las que tomó en cuenta la Comision de Gobierno para opinar que no habia peligro en prestar esta garantía, son las que me han hecho creer, a pesar de que en las circunstancias actuales el Senado debe ser mui prudente al contraer cualquier compromiso que imponga a las rentas del Estado algun gravámen, que podia contraerse esta obligacion, en la seguridad de que ella no será gravosa, o de que, si llega a imponer algun gravámen, será insignificante.

En cuanto a los resultados que este ferrocarril puede tener, creo, como el honorable Senador por Arauco, que él no beneficiará la carga que venga de Europa, sea que se abra o no el istmo de Panamá. El transporte por mar es mucho mas barato que el de tierra, i por consiguiente, siempre se preferirá la vía marítima.

Pero, si esto sucede con la carga, no pasará lo mismo respecto de los pasajeros ni con aquellas mercaderías de mucho valor, porque este ferrocarril disminuirá probablemente los viajes de Europa en diez o doce días a lo ménos, lo que hará que todos los pasajeros prefieran la línea férrea.

A esto se agrega que, una vez abierto el istmo de Panamá, California hará una fuerte competencia a nuestros trigos en Europa; porque si bien es cierto que se abreviarán para Chile en algunos días los viajes de Europa, California va a recibir este beneficio en una proporción tres veces mayor, lo que abaratará sus transportes en esta misma proporción.

Dada esta situacion, que nos colocará como el país mas lejano de Europa, es preciso que pensemos qué vamos hacer en el porvenir con nuestros productos. En este sentido, acepto completamente la idea del señor Senador por Valparaiso, quien decia que ésta es una consideracion que debe pesar en el ánimo del Senado para favorecer todo ferrocarril que propenda a buscar salida a nuestros productos, no ya para Europa, sino, si es posible, para Bolivia, la República Argentina, el Perú, etc.

A esto se añade que nosotros recibimos anualmente de la República Argentina productos por valor de cuatro millones de pesos, sin que podamos dar a aquella República ningun artículo en retorno, fuera de los vinos, que no tienen allí mucha aceptación por ser esta industria todavía nueva entre nosotros.

Entre tanto, como dice el proyecto, este ferrocarril no podrá construirse sino mediando previamente un arreglo entre Chile i la República Argentina, en el cual se estipularán, sin duda, las condiciones necesarias para neutralizar la línea, i ademas las seguridades que permitan poder contar con la introduccion de nuestros artículos en esa República en condiciones ventajosas para poder retornar los que nosotros recibimos.

Por esta razon es que este ferrocarril tiene tanta importancia como el que se está construyendo a Bo-

livia, pues uno i otro tienden a dar salida a nuestros productos para las naciones mas próximas.

Todas estas consideraciones me hacen insistir en creer que la aceptación de este proyecto es de mucha importancia para el porvenir.

Por lo demas, esta línea no podrá estar terminada antes de siete u ocho años, segun está calculado en la lei i, es de esperar que para entónces la situacion financiera del país no será tan apurada como hoi, i podrá satisfacerse fácilmente la garantía, si hai lugar a cobrarla, que, en mi concepto, lo repito, será ilusoria, i, por consiguiente, no impondrá al Estado ningun gravámen.

En cuanto a la peticion que hacen los vecinos de Yungai i de Búlmes, creo que tienen razon bastante para empeñarse en que la línea parta de Búlmes i pase por Yungai. Partiendo el ferrocarril de Yumbel, pasaria por el desierto, i privaria así de sus beneficios a dos departamentos bastante ricos, como Búlmes i Yungai.

Pero el proyecto, tal como está redactado, permite subsanar esta dificultad, porque deja al arbitrio del Presidente de la República, que debe aprobar los planos, el derecho de elejir el punto de donde debe partir la línea; de manera que no habrá inconveniente para atender la idea de los solicitantes, si es que, a juicio del Presidente de la República, ella es atendible.

El señor **Recabárren**.—Habria deseado, señor Presidente, no tener ocasion de volver a tomar la palabra, porque creia que lo que dije en la última sesion en que se trató de este negocio era bastante para fundar mi opinion.

Pero los argumentos que se han hecho hasta aquí hacen fuego contra la misma opinion de aquellos que sostienen la subvencion a causa de la utilidad i necesidad de este ferrocarril. Por esto, para explicar mi voto, el cual será contrario al proyecto, i que, permaneciendo yo en silencio, no tendria ninguna aparicion de justicia i de razon, me voi a permitir refrescar mi opinion solo en cuanto ella se relaciona con lo que se ha dicho despues de la sesion a que me he referido.

El honorable Senador por el Nuble conviene conmigo, i no me ha contradicho el señor Ministro de lo Interior, en la afirmacion que tuve el honor de hacer, de que los fletes por mar son mucho mas baratos que los de tierra, sea que se trate de ferrocarriles o de simples caminos carreteros; cuestiones tan obvias no necesitan, por cierto, discutirse. Luego, si el acarreo por esta línea férrea va a ser mas costoso que el flete por mar, sobre todo despues de abierto el istmo de Panamá, ¿cuál es la seguridad que hai de que esta carga inmensa que va a ser conducida por el ferrocarril, como decia el honorable Senador por el Nuble, va a libertar al Estado de la garantía que hoi otorga?

Se dice que la apertura del istmo de Panamá nos va a colocar en condiciones de ser el mas apartado rincón del mundo i en la imposibilidad de competir con California en la venta de trigos i demas productos agrícolas que se esportan a Europa. Pero yo digo a mi vez: si el acarreo por este ferrocarril va a traer por consecuencia un aumento de gastos para poner los productos al alcance del consumidor, ¿no es verdad que este hecho reconocido hace fuego contra el

argumento presentado, puesto que si ahora la situacion seria des-ventajosa, una vez abierto el istmo lo será mucho mas?

Pero la razon de esta mala situacion no está aquí, está en lo que decia el honorable Senador por el Ñuble, en que, para mirar al porvenir debemos saber cuáles son nuestros mercados naturales i adónde podemos llevar nuestros productos con mayor ventaja. Lo que debemos buscar con mayor interes son los países que por la fuerza natural de las cosas hayan de consumir lo que producimos, aquellos con los cuales no nos puedan hacer competencia las naciones, i hácia esos puntos debemos facilitar los acarreos.

I no sé cómo haciendo este ferrocarril a la República Argentina, a través de las pampas, podamos llevar mejor nuestros productos al Perú i Bolivia, que son nuestros mercados naturales, porque no tengo noticias que se haya establecido la navegacion por el Amazonas i otros grandes rios. I suponiéndola establecida, siempre se recargaria considerablemente el flete con el transporte por tierra.

Pero el señor Ministro de lo Interior decia, como una razon mui poderosa para aceptar la garantía del 6 por ciento por parte del Estado i hacer los sacrificios que ella impone al país en las actuales circunstancias, que debíamos tener presente que con este ferrocarril se abria una puerta para que nuestras maderas encontrarán un mercado favorable, a la vez que los ganados que se importan de la República Argentina se obtendrian a un precio mucho mas barato, dando así ventajas i facilidades para el consumo jeneral.

Si eso se pensó cuando se trataba de un ferrocarril entre Copiapó i la Argentina, o bien de Aconcagua a Mendoza, se comprende perfectamente, pues en el primer caso se trataba de hacer mas barato el transporte de los minerales de las provincias mineras del norte, i en el segundo de una provincia cuya principal industria, puede decirse, es la engorda de ganados.

Pero en el caso actual, se va a llevar el ferrocarril a nuestros territorios del sur, a provincias esencialmente ganaderas, cuyo porvenir es la crianza del ganado i que, con sus estensos i fértiles campos tendrán de sobra como abastecer a todo el país en este ramo de consumo.

De manera que el Estado va a conceder una garantía, una subvencion que importa cientos de miles de pesos con el único objeto de que aquellas provincias no saquen todo el provecho posible de una industria que constituye su porvenir, o bien para que alteren su produccion, convirtiendo sus estensos campos en potreros de engorda o destinándolos a la siembra de cereales. I esto último, con la baja que los cereales tienen en Europa i la competencia de otros mercados, equivaldria a arruinar aquellos territorios.

Pero el señor Senador por el Ñuble hacia otra observacion. Ha dicho Su Señoría que, si respecto del transporte de mercaderías por el ferrocarril en proyecto, pudiera alegarse que su acarreo por la vía marítima es mas espedita i barata, no sucederá lo mismo respecto de los pasajeros i mercaderías de lujo, desde que para aquéllos será mas cómodo i económico el viaje por tierra, i mas conveniente el transporte de las últimas por la vía terrestre. Me bastará preguntar, señor Presidente, ¿cuántos serán estos pasajeros a Eu-

ropa que preferirán la vía en proyecto a la de Panama, para compensar los sacrificios que por esta lei se impone al Estado?

Como ya lo he dicho antes, si se tratara de un ferrocarril que partiera de la provincia de Aconcagua i siguiera por Mendoza, se comprenderia que los viajeros que o vienen de Europa, lo prefiriesen; pero por donde se proyecta i atravesando las pampas del sur, serán mui pocos los pasajeros que por esa línea trafiquen.

I las mercaderías de lujo ¿por qué sus importadores irian a preferir una vía en que esas mercaderías sufririan los inconvenientes de repetidas cargas i descargas? ¿Cómo preferirian una vía en que esos artículos correrian el peligro de recibir daños, ya sea por las tormentas tan frecuentes en las pampas argentinas, ya por el continuo movimiento que las estropearia, si eran, como jeneralmente sucede, frágiles? Por otra parte, esas mercaderías pagarian mas viniendo por ese trayecto i trasbordándose del buque a aquel ferrocarril i de éste a las líneas del Estado, en vez de traerlas directamente a Valparaiso i Santiago, centros naturales de su inmediato i seguro espendio.

Estas son las razones capitales que me inducen a creer que no debe imponerse al Estado un gravámen que importa cientos de miles de pesos con la construccion de este ferrocarril, como lo propone el proyecto que discutimos. En segundo lugar, tenemos una cuestion de alta política: lo que nos conviene, no es dar vida a los puertos de otra nacion, sino dar vida, movimiento, importancia a los nuestros del Pacífico. Lo que nos conviene es llevar a estos puertos la fuerza i el calor del comercio i de la industria. Así haremos obra de chilenos i de patriotas.

El señor *Pereira*.—No conocia el proyecto en debate, i por eso pedí su lectura; pero declaro desde luego que siempre he sido partidario del ferrocarril trasandino, cualquiera que sea la zona por donde haya de construirse, no solo por las ventajas que reportará a la industria, a la agricultura i al comercio, sino por que contribuirá a mantener i desarrollar la corriente de simpatía que debe existir entre Chile i la República Argentina.

En cuanto a las observaciones que acaba de hacer el honorable Senador por Arauco, yo creo que no tienen cabida en el presente caso, en lo referente a la garantía. Solo se hará ésta efectiva una vez que se haya terminado la línea de mar a mar, entre un puerto del Pacífico i uno del Atlántico; i esto vendrá a suceder dentro de seis o siete años, cuando el estado por que atraviesan nuestras finanzas habrá variado, así lo espero, i cuando ese ferrocarril habrá comenzado a producir utilidades.

I a este respecto, entiendo que actualmente se hacen jestioniones para obtener de la República Argentina las mismas concesiones en la parte de la línea de ultra-cordillera. Ambos Congresos concurren, pues, en estos momentos para realizar esta obra de progreso comun i de civilizacion.

En cuanto a la idea del señor Senador por Arauco, de que solo debemos preocuparnos de los puertos del Pacífico para dar salida a nuestros productos, yo no pienso lo mismo que Su Señoría, pues debemos buscar igualmente los mercados del Atlántico.

No veo por qué no habríamos de preocuparnos de

los puertos de aquel mar, si en ellos encontramos conveniencia para el progreso industrial de la República.

Uno de los principales productos de Chile son, por ejemplo, los vinos, que actualmente no se introducen en la República porque están recargados con un derecho de internacion de 60 por ciento, si no me equivoco. Si cuando se celebre la convencion necesaria con la República Arjentina se establecen derechos recíprocos o se suprimen, podrá Chile llevar sus vinos con gran provecho a aquellos países. Hoy, nuestra situacion es insostenible a este respecto, pues aquí se introducen *genados* que no pagan, o apenas pagan derechos, i nuestros vinos no pueden internarse allá sino pagando 60 por ciento de derechos.

I, ¿por qué olvidar el Brasil? ¿Por qué no podría mos enviar tambien allí nuestros vinos i otros productos en retorno de los que de aquel país pueden venirnos?

Creo, pues, que no solo los mercados del Pacífico deben preocuparnos, sino que igualmente merecen considerarse los del Atlántico, donde nuestros productos pueden tener fácil i provechosa salida.

Ahora, los territorios lejanos de la costa en la República Arjentina, ¿por qué no los surtiríamos con nuestros productos, desde que ese ferrocarril va a atravesarlos? Mirada la cuestion bajo este doble aspecto de nuestras relaciones políticas i comerciales, el ferrocarril en proyecto es utilísimo para ámbos países. I mirada la cuestion bajo el punto de vista de los intereses recíprocos sud-americanos, es todavía mas útil; desaparecerian muchos obstáculos que hoy suelen presentarse en nuestras relaciones i se estrecharian cada vez mas los lazos de concordia i union que deben ligar a países hermanos.

El señor **Recabárren**.—Voi únicamente a hacer algunas rectificaciones. Desde luego, las mercaderías o productos que nos vengan del Atlántico estarán en peor condiciones trasportándolas por la vía terrestre que por la marítima, desde que el flete por mar es mas barato que el de tierra, lo cual no se ha contradicho.

En seguida, el señor Senador tomaba como ejemplo lo que sucede hoy con los vinos de Chile, para probar las ventajas del nuevo ferrocarril, que permitiría llevarlos con beneficio al Atlántico. Yo digo que nuestros vinos tienen un mercado universal, que se esportan a todas partes, como lo manifiesta el incremento i desarrollo que la industria vinícola ha tomado en Chile. I creo que si hai una vía que los perjudique, es esta trasandina.

Si de Valparaíso a Santiago, trayecto que podemos vijilar perfectamente, llegan los cajones con botellas de ménos; si del sur las vasijas llegan adulteradas, i todo esto ocurre aquí, ¿qué será afuera i en un trayecto tan largo? ¿Qué será cuando nuestros vinos, que ganan con la navegacion, vayan por tierra atravesando territorios estranjeros de un clima ardiente i espuestos a ser adulterados? Sabido es que se ha hecho el ensayo de mandar a navegar nuestros vinos para saber si ganaban, i cuando han vuelto de Europa la diferencia a su favor era considerable.

Las razones que ha hecho valer sobre este particular el señor Pereira, hacen, pues, fuego contra sí mismas.

Recuerdo tambien que el señor Ministro de lo In-

terior hacia presente las ventajas que este ferrocarril daría para la esportacion de nuestras maderas del sur. A primera vista no carece de fuerza este argumento; pero no debemos olvidar que, a pesar de la riqueza i buena calidad de nuestras maderas, no pueden actualmente competir con las de Europa i Norte-América, porque esta industria se encuentra entre nosotros todavía muy atrasada; ni se cortan ni elaboran las maderas en época oportuna.

I de esto tenemos la prueba aquí en Santiago, donde se da preferencia a las maderas que vienen de Estados Unidos. En las actuales condiciones, nuestras ricas maderas, que pueden competir con las mejores, no pueden hacerlo, a pesar del transporte barato, por las malas condiciones en que se lanzan al mercado.

Con estas facilidades que damos a la esportacion de nuestras maderas, vamos a destruir nuestros bosques del sur sin gran provecho i a arruinar a aquellas rejiones.

*Cerrado el debate, se puso en votacion el artículo 1.º con las modificaciones propuestas.*

*Fué aprobado con 3 votos en contra.*

*Puesto en discusion el artículo 2.º, se dió por aprobado.*

*Se pasó al artículo 3.º*

El señor **Vergara** (Ministro de lo Interior).—La segunda parte de este artículo carece de objeto, desde que los metales no pagan derechos de esportacion. Convendria, por consiguiente, suprimirla.

El señor **Puelma**.—El informe se dió cuando aun se pagaban esos derechos.

El señor **Recabárren**.—Sabia que se habian suprimido los derechos de esportacion de los metales; pero de todos modos, me parece que no debe quitarse esa parte del artículo, que es una garantía para los concesionarios en el caso de que el Congreso, lo que no deseo ni espero, hiciera revivir esos derechos.

El señor **Vergara** (Ministro de lo Interior).—No obstante, la subsistencia del inciso daría lugar a dificultades que, en un caso análogo al presente, han ocurrido. Yo insistí en la conveniencia de hacer la supresion que indico. A nadie perjudica, i puede evitar embarazos para el futuro. Si el derecho se restablece, lo que no espero, sería fácil obtener del Congreso una declaracion para este caso particular.

El señor **Cuadra** (Presidente).—En votacion.

*Se votó la primera parte del artículo i fué aprobada por unanimidad; i por cuatro votos en contra se acordó suprimir la segunda.*

*Se dieron por aprobados los artículos 4.º i 5.º*

*Se puso en discusion el artículo 6.º con la modificacion propuesta por la Comision de Gobierno.*

El señor **Puelma**.—Pido la palabra solo para recordar al Senado lo mismo que habia espuesto en una sesion anterior el honorable Senador por Valparaíso. El orjén de esta peticion está en el mayor ancho de la trocha.

El ferrocarril de Bahía Blanca a Buenos Aires, de donde va a tener su punto de partida esta línea, tiene el ancho de la vía de los ferrocarriles de Chile, i, por esta razon, me parece que es una ventaja para nosotros que venga a tener este nuevo ferrocarril el mismo ancho de vía que el de Bahía Blanca a Buenos Aires. Así no habrá necesidad de trasbordo de carga ni de pasajeros, lo que es una ventaja. Así lo ha pen-



sado el interesado, i a la Comision le ha parecido justo.

Téngase presente ademas que este ferrocarril es en gran parte de cordillera i que tendrá que vencer graves dificultades, que la cantidad de 30,000 pesos por kilómetro, a un cambio como el que se indica de 36 peniques, es una apreciación reducida del costo verdadero; i, por último, que en esta cantidad entra no solo la línea misma, sino tambien lo referente al equipo, maestranza, etc.

El señor **Vergara Albano**.—Pido la palabra únicamente para preguntar a los miembros de la Comision si, habiéndose alterado la base de la cantidad garantizada, se ha tomado en cuenta el interes del 6 por ciento al tipo de 36 peniques, tomando tambien en cuenta el capital chileno, lo que vale nuestra moneda.

Desearia oír a alguno de los miembros de la Comision esplicaciones para formar mi juicio a este respecto. Desearia saber tambien por qué se ha puesto el tipo fijo de 6 por ciento, cuando puede muy bien no ser ése el tipo de la garantía del ferrocarril que se va a construir en la Republica Argentina.

El señor **Pereira**.—Allá la garantía es del 7 por ciento.

El señor **Vergara Albano**.—Pero, desde que estamos dispuestos a conceder hasta el 6 por ciento, me parece que no habria inconveniente en modificar la frase diciendo, hasta el 6 por ciento. Pero mi duda principal está en el tipo de la garantía. Se dice: abónese el 6 por ciento de interes al tipo de 36 peniques por peso, no sobre la suma de dos i medio millones de pesos moneda chilena, sino de cuatro millones.

Supongo que la Comision habrá meditado esto.

El señor **Puelma**.—No comprendo bien cuál sea la dificultad o la duda que asista al honorable Senador por Colchagua para pedir esta esplicacion en cuanto a la cantidad que se va a garantizar. La cantidad que se va a garantizar está perfectamente definida.

El señor **Vergara Albano**.—Es que el capital que se va a garantizar aparece mayor.

El señor **Puelma**.—Es decir, 30,000 pesos por kilómetro, al cambio de 36 peniques. Me parece que es fácil sacar la cuenta.

El señor **Vergara Albano**.—Pero se dice: hasta cuatro millones.

El señor **Puelma**.—Hasta cuatro millones, pero al cambio de 36 peniques. No veo yo qué dificultad pueda haber en esto.

En cuanto a la garantía, vuelvo a recordar lo que decía el honorable Senador por Valparaíso: los dos ferrocarriles trasandinos concedidos anteriormente tenían la garantía del 7 por ciento. En la Republica Argentina la garantía tambien es del 7 por ciento.

A mi juicio, no creo que debería decirse «hasta el 6 por ciento», porque, ¿qué punto de partida tendrían los que iban a proporcionar los capitales? Claro está que si esa designacion quedase a voluntad del Presidente de la República, no se podría desde luego definir este punto, i entónces, ¿qué base habria para la empresa, no existiendo una garantía definida? Es ne-

cesario que la lei determine una base fija. En eso consiste la garantía.

La Comision, al adoptar como base el 6 por ciento, tomó en consideracion que la garantía acordada para los dos ferrocarriles anteriores habia sido de 7 por ciento.

Por lo demas, puedo decir que las disposiciones de este proyecto han sido casi calcadas en las de los dos proyectos primitivos referentes a los otros ferrocarriles, pues se tuvieron a la vista para redactarlas.

El señor **Vergara Albano**.—Declaro que no me hace ninguna fuerza la consideracion aducida por el honorable Senador del Nuble respecto de que los ferrocarriles de la Republica Argentina han obtenido la garantía del 7 por ciento i que, en consecuencia, debiera tomarse este dato muy en cuenta al otorgar la que ahora se fija.

Nosotros, que estamos en Chile, debemos meditar lo que vamos a hacer i pensar en que cualquiera medida que adoptemos va a servir de antecedente para otra línea férrea que se pretenda establecer; i puesto que se trata de dar garantías, tenemos necesariamente que apreciar nuestra actual situacion económica.

La circunstancia de que anteriormente se haya pedido i obtenido en otros ferrocarriles el interes de 7 por ciento como garantía, no quiere decir que estas empresas tengan hoy el mismo costo que pudieron tener en otra época. Por consiguiente, si hemos de atender a nuestra situacion actual, no puede sernos indiferente la cantidad que vamos a garantizar, esto es, el capital que puede importar la parte del trayecto de la línea correspondiente a Chile; porque debemos tener presente que ahora se ha complicado el negocio, pues si en el proyecto primitivo se abonaba cierta cantidad fija por cada kilómetro en un capital determinado i por cierta estension de la vía, ahora no es lo mismo.

El señor **Cuevas**.—Se abonan treinta mil pesos por cada kilómetro, señor Senador.

El señor **Vergara Albano**.—Sí, pero ántes el capital garantido estaba solo reducido a dos millones i medio de pesos, o a dos millones cuatrocientos mil, mientras que ahora es mucho mayor.

Mi observacion tiende a manifestar que nos interesa que el capital que vamos a garantizar no sea muy considerable, pues no sabemos con firmeza el número de kilómetros que va a tener la vía.

El señor **Puelma**.—Realmente, la observacion del honorable Senador por Colchagua es muy atendida; en esa parte tiene mucha razon, i convendria fijar un límite, diciendo, por ejemplo: «Se abonarán treinta mil pesos por kilómetro, no pudiendo pasar el total del capital garantido de cuatro millones de pesos».

El señor **Pro-Secretario**.—El artículo quedaria así:

«Art. 6.º El Gobierno de Chile garantiza a la empresa de este ferrocarril trasandino el interes de seis por ciento, al cambio fijo de treinta i seis peniques por peso, sobre la cantidad de treinta mil pesos por cada kilómetro de línea que aquélla entregue al tráfico público, en el territorio de Chile, no pudiendo exceder de cuatro millones el capital garantido.

La garantía se hará efectiva terminada que sea la línea i entregada al tráfico en toda su estension, tan-

to en Chile como en la República Arjentina, debiendo hacerse al fin de cada año la liquidacion de sus entradas, abonándose a la empresa la diferencia que resultare entre el monto del interes garantido i el valor de las entradas del camino, previa deduccion de un cincuenta i cinco por ciento por gastos de explotacion.

El término de la garantía será por veinte años, contados desde el día en que se entregue al tráfico la línea en toda su estension.

Cuando el producto líquido del ferrocarril, que se estima en el cuarenta i cinco por ciento de la entrada bruta, fuese mayor que el interes garantido, ese exceso entrará a reembolsar al tesoro nacional, de todas las sumas que hubiese erogado por la garantía que establece este artículo».

El señor **Concha i Toro**.—Sírvasc leerlo nuevamente, señor pro-Secretario.

*Se leyó.*

El señor **Ibañez**.—Como en cierto punto de esta cuestion existe para mí una duda, yo me permitiría preguntar: ¿a qué tipo se toman los capitales garantidos? Si se gastan cuatro millones de pesos en papel-moneda chileno i vamos a abonar el interes de seis por ciento al cambio de 36 peniques, tenemos que el capital invertido en la obra es en papel i el interes en plata. ¿No convendria fijar para los dos un mismo tipo? Si se toma cierto tipo para la garantía, ¿por qué no tomar el mismo para el gasto? Parece que así quedaria el proyecto mas claro.

Si atendemos a la redaccion literal del artículo, parece que el tipo del interes debe corresponder al del capital que se garantiza; i aun me parece que así lo ha declarado el honorable Senador por el Ñuble.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Si le parece al señor Senador, en el acta podria quedar constancia de la observacion que acaba de hacer.

El señor **Ibañez**.—He manifestado mi opinion, señor Presidente; pero no sé si sea la misma de los demas señores Senadores.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Talvez el señor Senador desea que se consigne en el proyecto mismo.

El señor **Ibañez**.—Sí, señor Presidente.

El señor **Puelma**.—No comprendo el alcance de la indicacion del señor Senador.

La Comision al fijar 30,000 pesos por cada kilómetro, ha tomado en cuenta los datos estadísticos de los ferrocarriles de Chile. El ferrocarril de Valparaiso con su equipo, sus grandes estaciones, etc., ha tenido un costo medio de 75,000 pesos por kilómetro; el del sur tiene actualmente un costo de 35,000, i cuando esté terminado, con todos sus accesorios, probablemente alcanzará a 40 o 42 mil.

Así es que la Comision ha tomado una base económica al fijar 30,000 pesos por kilómetro, considerando el ferrocarril en estado de servicio; porque si fuéramos a fijarnos en su estado definitivo, indudablemente el costo seria mucho mayor.

Se ha tomado, pues, una apreciacion mui moderada.

Ahora, si se pregunta cuanto costará en nuestra moneda cada kilómetro, creo que no podrá ser ménos de 50,000 pesos.

Pero la lei ha dicho: se abonan 30,000 pesos por kilómetro, al tipo de 36 peniques, no pudiendo pasar

el gasto de 4 millones de pesos, se entiende, cueste lo que cueste al empresario. Tal es la intelijencia que la Comision da a la garantía.

El señor **Altamirano**.—Usaré de la palabra, señor Presidente, solo para repetir las últimas palabras del honorable Senador del Ñuble. La Comision, al aceptar 30,000 pesos por kilómetro al tipo de 36 peniques, lo ha hecho tomando en cuenta el valor de un kilómetro en la época en que nuestra moneda no estaba depreciada. De manera que señalando el precio de 30,000 pesos por cada kilómetro, el Estado hace un buen negocio.

Por lo demas, no tenemos para qué demorarnos en esta discusion, pues la intelijencia del artículo no ofrece dudas.

El señor **Vergara** (Ministro de lo Interior).—

Parece que este artículo no es claro para algunos señores Senadores, i como va a llegar la segunda hora, convendria dejarlo para otra sesion, a fin de estudiarlo mejor cuando continúe la discusion de este proyecto.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Puede quedar pendiente el debate para continuarlo en la sesion del viernes próximo.

Así queda acordado.

El señor **Puelma**.—Yo pediria, señor Presidente que el acuerdo para que la sesion del viernes principie tan luego como haya número despues de las dos de la tarde, se haga estensivo a la sesion de mañana.

El señor **Cuadra** (Presidente).—Si no hai observacion, así se hará.

La sesion de mañana comenzará tan pronto como haya *quorum* despues de las dos de la tarde.

La tabla quedaria así acordada:

1.º Modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados en el proyecto sobre conversiones de la deuda esterna;

2.º Proyecto de la Comision de Hacienda sobre la solicitud de don Santiago Crichton para que se le permita la libre internacion de maquinarias, utensilios i sustancias químicas que empleará en la fabricacion de ácido sulfúrico en el pueblo de Quilpué;

3.º Proyecto del Senado, desechado por la Cámara de Diputados, que concede a don Edmundo Belly privilejo esclusivo para el establecimiento de una línea de vapores entre Valparaiso i Viña del Mar:

4.º Proyecto de la Cámara de Diputados que declara libres de derechos de internacion por el término de tres años las máquinas destinadas a plantear en el pais fábricas de velas de estearina;

5.º Id. de la id. que declara libres de derechos de internacion las máquinas, calderos, lámparas i demas útiles que se importen para el alumbrado eléctrico;

6.º Id. de la id. que otorga a don José Clemente Castro liberacion de derechos, por el término de dos años, para la introduccion de máquinas, por un valor máximo de 90,000 pesos, destinadas a implantar en el pais un establecimiento de preparacion de sulfato de cobre i de fundicion de minerales;

7.º Id. de id. que concede a don Manuel Ossa exencion de derechos, por el término de un año, para que introduzca, por el valor de 80,000 pesos, máquinas destinadas a su establecimiento de concentracion de minerales de cobre en la provincia de Atacama;

8.º Proyecto de la Cámara de Diputados que con-

cede a la casa de R. Daneri i C.<sup>a</sup> liberacion de derechos para la introduccion de la maquinaria que existe en la aduana de Valparaiso destinada a plantear en esa ciudad un establecimiento de refinacion de azúcares ordinarias.

Se suspende la sesion por algunos minutos.

SEGUNDA HORA

*Constituida la sala en sesion secreta se pasó a tratar de solicitudes particulares.*

*El resultado de la sesion fué el siguiente:*

I. Puesto en discusion el proyecto de lei remitido por S. E. el Presidente de la República a favor del preceptor don Jesus Antonio Loyola, fué aprobado por veinticuatro votos contra dos.

El proyecto aprobado es el siguiente:

Artículo único.—En mérito de los dilatados servicios prestados a la enseñanza primaria por el preceptor de la escuela número 1 de Valdivia, don Jesus Antonio Loyola, se le concede por gracia el derecho de jubilar con el goce del sueldo, premios i gratificacion de que actualmente disfruta».

II. Puestas en discusion las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados en el proyecto acordado por esta Cámara a favor de doña Carmen Mackenna i sus dos hijas solteras, fueron desechadas por quince votos contra once.

El proyecto aprobado por la Cámara de Diputados, que no acepta el Senado, es el siguiente:

«Artículo único.—En atencion a los servicios prestados al pais por el jeneral don Juan Mackenna, concédese a su hija doña Carmen Mackenna una pension anual de mil quinientos pesos, de que gozará con exclusion de toda otra pension fiscal».

El proyecto aprobado por esta Cámara es el siguiente:

«Artículo único.—En atencion a los servicios prestados por el jeneral don Juan Mackenna, concédese a doña Carmen Mackenna una pension anual de tres mil pesos, que gozará conjuntamente con sus dos hijas solteras, i con exclusion de toda otra pension fiscal.

Desde el fallecimiento de la espresada señora, esta pension quedará reducida a la suma mensual de ochenta pesos para cada una de sus dos mencionadas hijas».

III. Por veintidos votos contra cinco se aprobó el siguiente proyecto de lei acordado por la Cámara de Diputados a favor de don Ramon Briceño:

«Artículo único.—En atencion a los servicios prestados a la instruccion pública por don Ramon Briceño, se le jubila con una pension anual de tres mil quinientos pesos, incompatible con todo otro sueldo proviniente del tesoro público».

IV. Puestas en discusion las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados en el proyecto acordado por el Senado sobre abono de servicios a don José Victorino Lastarria, fueron aprobadas por dieznueve votos contra ocho.

En consecuencia, el proyecto quedó en la forma siguiente:

«Artículo único.—En atencion a los servicios prestados al pais por el Ministro de la Corte Suprema de Justicia don José Victorino Lastarria, se le concede,

por gracia, el derecho de jubilarse con el sueldo íntegro asignado al empleo que actualmente desempeña».

*Se levantó la sesion.*

JULIO REYES LAVALLE,  
Redactor.

Sesion 37.<sup>a</sup> ordinaria en 21 de agosto de 1886

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CUADRA

SUMARIO

Cuenta.—Se acuerda dejar en tabla para despues del incidente relativo al ferrocarril de la Calera a Ovalle el proyecto del señor Concha i Toro sobre retiro de papel-monedas.—Se discute i aprueban en sesion secreta las modificaciones introducidas por la otra Cámara en el proyecto sobre conversion de la deuda esterna.—Se aprueba en jeneral i particular un proyecto que concede a don Santiago Crichton permiso para introducir libres de derechos las maquinarias i utensilios necesarios para fabricar ácido sulfúrico.—Se acuerda no insistir en el proyecto que concedia privilejio a don Edmundo Belly para establecer línea de vapores entre Valparaiso i Viña del Mar.—Se aprueban en jeneral i particular los proyectos que declaran libres de derechos la internacion de máquinas para fabricar velas estearinas i para el alumbrado eléctrico.—Se aprueban en jeneral i particular los proyectos que conceden a don José Clemente Castro liberacion de derechos para internar máquinas de preparacion de sulfatos de cobre, a don Manuel Ossa para máquinas de concentracion de minerales de cobre, i a Daneri i C.<sup>a</sup> para máquinas de refinar azúcares.—Se aprueban en jeneral i particular un proyecto que concede suplemento al ítem 2 partida 48 del presupuesto de lo Interior, otro que prorroga el plazo para la construccion del ferrocarril de Concepcion a Penco, otro que concede próroga del plazo para la construccion del ferrocarril de Chagres al establecimiento de Nihue de Catemu i otro que declara domiciliados en Chile a los que obtengan algun permiso o cesion para construccion de alguna obra o trabajo público o para el goce de algun derecho a una persona o empresa particular.

Asistieron los señores:

|                                       |                                                  |
|---------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Aldunate, Luis                        | Pereira, Luis                                    |
| Altamirano, Eulojio                   | Puchma, Francisco                                |
| Antúnez, Carlos, (Ministro de Guerra) | Rodríguez, Juan E.                               |
| Baquedano, Manuel                     | Saavedra, Cornelio                               |
| Besa, José                            | Sánchez Fontecilla, Mariano                      |
| Concha i Toro, Melchor                | Valderrama, Adolfo                               |
| Correa i Toro, Carlos                 | Vergara Albano, Aniceto                          |
| Cuevas, Eduardo                       | Vergara, José Ignacio, (Ministro de lo Interior) |
| Encina, José Manuel                   | Vial, Ramon                                      |
| Lamas, Víctor                         | Zañartu, Javier Luis                             |
| Lillo, Eusebio                        | i el señor Ministro de Hacienda.                 |
| Marcolta, Pedro N.                    |                                                  |
| Martínez, Aristides                   |                                                  |

Se aprobó el acta de la sesion anterior.

Se dió cuenta:

1.º Del siguiente mensaje de S. E. el Presidente de la República:

«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

Con fecha 30 de mayo i 31 de junio del año próximo pasado, el representante de la República cerca del Gobierno de Buenos Aires concluyó i firmó con aquel señor Ministro de Relaciones Exteriores dos protocolos destinados a fijar la forma de solucion de las reclamaciones derivadas del conocido incidente de