

# Sesion 15.<sup>a</sup> ordinaria en 24 de Julio de 1905

PRESIDENCIA DEL SEÑOR LAZCANO

## SUMARIO

Se lee i aprueba el acta de la sesion anterior.—

Se da cuenta de los asuntos ingresados.—

Pasando a la órden del dia, se pone en discusion jeneral el proyecto de lei relativo al ferrocarril lonjitudinal de Tacna a Puerto Montt.—Usan de la palabra los señores Char-

me (Ministro de Industria i Obras Públicas) i Balmaceda.—Se suspende la sesion.—A segunda hora se constituye la Sala en sesion secreta para ocuparse de solicitudes particu-

lares.—Se aprueba el proyecto de lei que concede a la señora doña Anjela Osorio, viuda de Escanilla, una pension de cuarenta pesos mensuales.—Se da por desechado el proyecto de lei que concede a don Enrique Budge derecho para jubilar.—Se aprueba el proyecto de lei que concede a la señora doña Margarita Sepúlveda, viuda de Throup, un aumento de pension de montepío.—Se levanta la sesion.

co, Blanco, Castellon, Charme (Ministro de Industria i Obras Públicas), Escobar, Latorre, Letelier, Montt, Rozas, Saavedra, Sanfuentes, Silva Ureta, Tocornal i Varela.

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

**Oficios**

Uno del señor Ministro de Coloniza-

cion en el que contesta el que se le dirijió, a nombre del honorable Senador don Ramon R. Rozas, acerca de la situacion en que se encuentran los colonos nacionales de la isla de Coihueco, en la provincia de Llanquihue, que se consideran amenazados de ser arrojados de sus tierras por la Sociedad Colonizadora i Ganadera de Rupanco.

Se mandó poner a disposicion de los señores Senadores.

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

Núm. 2,646, de 23 de junio último, espedido por el Ministerio de Hacienda, que dispone que la Aduana de Valparaiso despache libre de derechos de internacion un cajon marca «Morrison» llegado por vapor *Inchborva*, i que contiene dos marcos de hierro con vidrios de colo-

co, Blanco, Castellon, Charme (Ministro de Industria i Obras Públicas), Escobar, Latorre, Letelier, Montt, Rozas, Saavedra, Sanfuentes, Silva Ureta, Tocornal i Varela.

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

**Oficios**

Uno del señor Ministro de Coloniza-

cion en el que contesta el que se le dirijió, a nombre del honorable Senador don Ramon R. Rozas, acerca de la situacion en que se encuentran los colonos nacionales de la isla de Coihueco, en la provincia de Llanquihue, que se consideran amenazados de ser arrojados de sus tierras por la Sociedad Colonizadora i Ganadera de Rupanco.

Se mandó poner a disposicion de los señores Senadores.

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

Núm. 2,646, de 23 de junio último, espedido por el Ministerio de Hacienda, que dispone que la Aduana de Valparaiso despache libre de derechos de internacion un cajon marca «Morrison» llegado por vapor *Inchborva*, i que contiene dos marcos de hierro con vidrios de colo-

co, Blanco, Castellon, Charme (Ministro de Industria i Obras Públicas), Escobar, Latorre, Letelier, Montt, Rozas, Saavedra, Sanfuentes, Silva Ureta, Tocornal i Varela.

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

**Oficios**

Uno del señor Ministro de Coloniza-

cion en el que contesta el que se le dirijió, a nombre del honorable Senador don Ramon R. Rozas, acerca de la situacion en que se encuentran los colonos nacionales de la isla de Coihueco, en la provincia de Llanquihue, que se consideran amenazados de ser arrojados de sus tierras por la Sociedad Colonizadora i Ganadera de Rupanco.

Se mandó poner a disposicion de los señores Senadores.

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

Núm. 2,646, de 23 de junio último, espedido por el Ministerio de Hacienda, que dispone que la Aduana de Valparaiso despache libre de derechos de internacion un cajon marca «Morrison» llegado por vapor *Inchborva*, i que contiene dos marcos de hierro con vidrios de colo-

co, Blanco, Castellon, Charme (Ministro de Industria i Obras Públicas), Escobar, Latorre, Letelier, Montt, Rozas, Saavedra, Sanfuentes, Silva Ureta, Tocornal i Varela.

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

**Acta**

Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:

«SESION 14.<sup>a</sup> ORDINARIA DEL 19 DE JULIO DE 1905

Asistieron los señores Lazcano, Balmaceda, Ballesteros, Bannen, Barros Lu-

co, Blanco, Castellon, Charme (Ministro de Industria i Obras Públicas), Escobar, Latorre, Letelier, Montt, Rozas, Saavedra, Sanfuentes, Silva Ureta, Tocornal i Varela.

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

## Oficios

Uno del señor Ministro de Colonizacion en el que contesta el que se le dirijió, a nombre del honorable Senador don Ramon R. Rozas, acerca de la situacion en que se encuentran los colonos nacionales de la isla de Coihueco, en la provincia de Llanquihue, que se consideran amenazados de ser arrojados de sus tierras por la Sociedad Colonizadora i Ganadera de Rupanco.

Se mandó poner a disposicion de los señores Senadores.

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

Núm. 2,646, de 23 de junio último, espedido por el Ministerio de Hacienda, que dispone que la Aduana de Valparaiso despache libre de derechos de internacion un cajon marca «Morrison» llegado por vapor *Inchborva*, i que contiene dos marcos de hierro con vidrios de colo-

res destinados a la Iglesia Union Church de ese puerto; i

Núm. 1,019, seccion 2.<sup>a</sup>, espedido el 17 de abril último por el Ministerio de Industria i Obras Públicas, que dispone que la Tesorería Fiscal de Santiago pague a don Márcos S. Paredes, ex-contratista de los trabajos del puente Vergara, en Nacimiento, la suma de seis mil cuatrocientos setenta i cinco pesos que se le aduda por los trabajos de construccion del terraplen de acceso oriente del indicado puente.

Pasaron a la Comision Permanente de Presupuestos.

Otro del honorable Senador por Llanquihue, don Ramon R. Rozas, con el que remite, para que se envíe al señor Ministro de Colonizacion, una solicitud en que varios vecinos de la 6.<sup>a</sup> subdelegacion, Octai, del departamento de Llanquihue, piden se dejen sin efecto los decretos que conceden los terrenos de Rupanco i Coihueco a don Amadeo Heiremans, i, en consecuencia, se dicten las disposiciones necesarias para poner en vijencia la lei sobre colonizacion nacional.

Se acordó dirijir el oficio respectivo a nombre del señor Senador por Llanquihue.

### Informes

Uno de la Comision de Gobierno acerca de la solicitud en que la Municipalidad de Valdivia pide la autorizacion necesaria para contraer un empréstito por la cantidad de cien mil pesos, con el objeto de construir un edificio para mercado de abastos i oficinas municipales i pavimentar las calles de la ciudad; i

Otro de la Comision de Constitucion, Lejislacion i Justicia, respecto de la solicitud en que la Sociedad Internacional Protectora de Señoras, establecida en Iquique, pide el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil, para conservar la posesion de un sitio i casa que tiene adquirido en la calle de Zegers, números 91 i 93, de esa ciudad.

Quedaron para tabla.

### Solicitudes

Una de don José 2.<sup>o</sup> Cortes, contador primero de la Armada Nacional, retirado absolutamente del servicio, en la que pide se le conceda el derecho de acogerse a los beneficios de la lei de recompensas de 22 de diciembre de 1881.

Pasó a la Comision de Guerra i Marina.

Antes de entrar a la órden del dia, el señor Rozas dijo que con sorpresa habia oido la lectura de la nota en que el señor Ministro de Colonizacion espresa que no tenia conocimiento de la situacion en que se encuentran los colonos nacionales de la Isla de Coihueco, pues no ha llegado al Gobierno reclamacion alguna sobre el particular, siendo que a la misma nota que el señor Ministro contesta, se adjuntó una solicitud suscrita por mas de doscientas personas en la que piden se les ampare en la posesion de sus tierras, de las cuales se trata de arrojarlos por la Sociedad Colonizadora i Ganadera de Rupanco.

Que en la sesion actual Su Señoría habia presentado otra solicitud análoga, suscrita por numerosos colonos, que no pudieron firmar la anterior a causa de lo difícil que es la comunicacion en esta época del año en la provincia de Llanquihue; i que tanta es la alarma que este asunto ha producido en aquellos lugares, que ha llegado a formarse una sociedad, cuyos estatutos pasaba a la Mesa para que se publicaran, destinada a proteger a los colonos.

Terminó el señor Senador espresando que esperaba que el señor Ministro de Colonizacion tomara en seria consideracion este asunto, i amparara los derechos de los reclamantes.

El señor Letelier pidió que en la sesion actual, despues de los incidentes, se discutiera el proyecto de lei, remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que autoriza al Presidente de la República para que invierta hasta la cantidad de cincuenta mil pesos en ausiliar el funcio-

namiento del Congreso i de la Esposicion Industrial i Agrícola que se celebrarán en la ciudad de Talca en el corriente año.

El señor Ballesteros propuso se despachara sobre tabla el proyecto de acuerdo, formulado por la Comision de Constitucion, Lejislacion i Justicia, que concede a la institucion denominada Sociedad Internacional Protectora de Señoras, establecida en Iquique, el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para que pueda conservar la posesion de un bien raiz.

El señor Rozas preguntó si la indicacion hecha por el señor Barros Luco, en la sesion pasada, para que desde el lunes próximo se ocupe la Sala, en la órden del dia, del proyecto relativo al ferrocarril longitudinal, escluia el despacho de negocios particulares de gracia que, segun acuerdo anterior, debe tener lugar en la sesion de los lunes.

El señor Barros Luco contestó que su indicacion se habia referido a la primera hora de la sesion del lunes i a la órden del dia de las siguientes.

Terminados los incidentes, se dieron por aprobadas las indicaciones formuladas por los señores Letelier i Ballesteros.

Púsose, en seguida, en discusion, i se dió por aprobado, con el asentimiento tácito de la Sala, el proyecto de acuerdo que a continuacion se copia, formulado por la Comision de Constitucion, Lejislacion i Justicia:

PROYECTO DE ACUERDO:

«Artículo único.—Concédese a la institucion denominada Sociedad Internacional Protectora de Señoras, establecida en Iquique, el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para que pueda conservar por treinta años la propiedad del sitio i casa que posee en la calle Zegers, números 91 i 93 de esa ciudad».

Considerado en jeneral i particular, a la vez, el proyecto de lei, remitido por la

Honorable Cámara de Diputados, que autoriza la inversion hasta de cincuenta mil pesos en ausiliar el funcionamiento del Congreso i de la Esposicion Industrial i Agrícola que se celebrarán en la ciudad de Talca en el corriente año, usaron de la palabra los señores Letelier, Balma-ceda, Barros Luco, i Bannen, quien hizo indicacion para que se redujera a treinta i cinco mil pesos la suma consultada en el proyecto.

Cerrado el debate, se votó la anterior indicacion del señor Bannen i fué desechada por catorce votos contra tres.

En seguida se dió por aprobado el proyecto en la forma en que ha sido remitido por la Honorable Cámara de Diputados.

Su tenor es como sigue:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para que invierta hasta la cantidad de cincuenta mil pesos (\$ 50,000) en ausiliar el funcionamiento del Congreso i de la Esposicion Industrial i Agrícola que se celebrarán en la ciudad de Talca en el corriente año».

Puesto en discusion jeneral el proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que establece que es forzoso el retiro absoluto para los oficiales jenerales i jefes i oficiales del Ejército que llegaran a las edades que en el mismo proyecto se indican, el señor Montt pidió se dejara la consideracion de este negocio para cuando se halle presente en la Sala el señor Ministro de Guerra.

Así se acordó.

Puesto en discusion jeneral el proyecto de lei remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que fija los sueldos anuales de que gozarán los sub-oficiales, los soldados, los músicos i los empleados especiales de los cuerpos, se dió por aprobado con el asentimiento tácito de la Sala.

Considerado, en seguida, en particular, a propuesta del señor Presidente, se

puso en discusion el artículo 1.º i el señor Montt pidió que se dejara la discusion particular de este negocio para cuando se halle presente en la Sala el señor Ministro de Guerra.

Así se acordó.

Por la unanimidad de diecisiete votos fué, en seguida, aprobado, sin debate, el proyecto de lei que a continuacion se copia, remitido por la Honorable Cámara de Diputados:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Los jefes i oficiales de guerra i mayores de la Armada que presten sus servicios en la Escuela de Aspirantes a Ingenieros, gozarán de las mismas gratificaciones que tiene el personal que sirve en la Escuela Naval i a que se refieren los artículos 26, 34 i 37 de la lei de 1.º de febrero de 1893.

Los alumnos que concluyan su curso en la Escuela de Aspirantes e Ingenieros tendrán una gratificacion de doscientos pesos para que adquieran los libros i útiles necesarios para su profesion».

Se suspendió la sesion.

A segunda hora se puso en discusion jeneral i particular, a la vez, el proyecto de lei, remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que tiene por objeto declarar válidas las inscripciones de marcas de fábrica i de comercio practicadas con arreglo a lo dispuesto en la lei de 12 de noviembre de 1874, aun en el tiempo trascurrido desde la vijencia de la lei de 22 de diciembre de 1891 hasta la fecha, i dispone que las inscripciones se rijan en lo sucesivo por la referida lei de 1874.

Usaron de la palabra los señores Silva Ureta, Presidente, Ballesteros i Barros Luco, habiendo hecho indicacion el señor Ballesteros para que el proyecto en debate se redactara en estos términos:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Se declara que lo dispuesto en el número 7 del artículo 26

de la lei de Municipalidades de 22 de diciembre de 1891, no obsta a la vijencia de las leyes de 12 de noviembre de 1874, sobre marcas de fábrica i de comercio i sobre marcas de animales».

El señor Montt propuso se agregara al final del tercer inciso del proyecto de la Honorable Cámara de Diputados la siguiente frase: «en lo relativo a marcas de fábrica i de comercio».

Cerrado el debate, se votó el proyecto en la forma propuesta por el señor Ballesteros, i fué desechado así por siete votos contra cinco.

Con el asentimiento tácito de la Sala, se dió, en seguida, por aprobado el proyecto de la Honorable Cámara de Diputados, con la agregacion propuesta por el señor Montt.

El proyecto aprobado es del tenor siguiente:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Decláranse válidas las inscripciones de marcas de fábrica i de comercio practicadas con arreglo a lo dispuesto en la lei de 12 de noviembre de 1874, aun en el tiempo trascurrido desde la vijencia de la lei de 22 de diciembre de 1891 hasta la promulgacion de la presente lei.

Las inscripciones de marcas se rejirán en lo sucesivo por la referida lei de 12 de noviembre de 1874.

Se deroga el número 7.º del artículo 26 de la lei de 22 de diciembre de 1891 en lo relativo a marcas de fábrica i de comercio».

Siendo avanzada la hora se levantó la sesion».

**Cuenta**

*Se dió cuenta:*

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

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

El año 1887 acordó el Fisco permutar con la Municipalidad de Chillan el sitio que posee esta Corporacion frente a la

Plaza de Armas de esa ciudad por la casa i sitio que actualmente ocupa la Intendencia, a fin de construir en el predio municipal indicado un Palacio Consistorial, donde debian funcionar las oficinas fiscales i municipales de Chillan.

La Municipalidad a fin de tener opcion a algunas oficinas en este edificio, que debia construir el Fisco, se comprometió a contribuir con la cuarta parte del valor a que ascendia el presupuesto formada por el ingeniero don Victor A. de Villeneuve o sea con la suma de veintiun mil treinta i siete pesos cincuenta centavos.

En aquella época el Fisco aceptó este acuerdo i al efecto ordenó la demolicion del edificio que existia en el sitio mencionado, vendiéndose en la suma de setecientos pesos los materiales extraidos, suma que, segun consta, fué depositada en arcas fiscales en diciembre del mismo año 1887.

Hasta el presente no se ha concedido la autorizacion legal para llevar a término la permuta a que se ha hecho referencia, i como subsisten las razones que aconsejaron este cambio, he resuelto, oído el Consejo de Estado, proponer a vuestra consideracion el siguiente

PROYECTO DE LEI'

«Artículo único.—Autorizase al Presidente de la República para permutar con la Municipalidad de Chillan la casa que actualmente ocupa la Intendencia con el predio que posee dicha Corporacion en la Plaza de Armas de esa ciudad, con el objeto de construir en el solar indicado la Casa Consistorial de la provincia».

Santiago, 21 de junio de 1905.—JERMAN RIESCO.—*Luis A. Vergara*».

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

Es del dominio público la actuacion que correspondió al Gobernador de Magallanes, don Manuel Señoret, en la exploracion i ocupacion de la rejion patagónica denominada Ultima Esperanza, que inspiraron posteriormente la resolucion arbitral que reconoció esa rejion bajo el dominio de Chile.

En efecto, a la accion decidida i patriótica del ex-Gobernador señor Señoret se debieron las primeras instalaciones industriales efectuadas en esa zona, al am-

paro de títulos otorgados en nombre de nuestra soberanía.

Es oportuno, pues, conceder a la obra de ese funcionario la recompensa que merece, o inspirado en este sentimiento de justicia, tengo el honor de proponeros, de acuerdo con el Consejo de Estado, el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Concédesese a la sucesion del ex-Gobernador de Magallanes, contra-almirante don Manuel Señoret, la propiedad del lote número 21 de seis mil quinientas hectáreas de superficie del plano de la rejion de Ultima Esperanza».

Santiago, 18 de julio de 1905.—JERMAN RIESCO.—*Luis A. Vergara*».

C.—«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

La lei de presupuestos vijente modificó la planta del personal para el servicio de los faros de la República; creó cuatro categorías de empleados, i refundió en una sola asignacion los diversos emolumentos de que ántes gozaban.

Esta reforma, que venia a satisfacer una verdadera necesidad del servicio público, fué el primer paso dado para llegar a regularizar por medio de una lei este importante servicio de nuestra administracion.

El desarrollo cada dia creciente del atumbrado marítimo, al que se han anexado el servicio de semáforos, señales de neblina i observaciones meteorológicas, hace necesario escojer cuidadosamente el personal de empleados que debe atenderlos, crearles una carrera de ascensos, estimular su permanencia por medio de premios de constancia concedidos a los años de servicios, sobre todo cuando éstos son prestados en las rejiones australes de la República, proveer a su jubilacion i establecer disposiciones especiales respecto del personal que se inutiliza a consecuencias de actos del servicio.

El proyecto que someto a vuestra deliberacion consulta estas ideas i conserva los sueldos establecidos en la lei de presupuestos vijente, de manera que no impondria mayor gravámen que el presente, salvo en lo que se relaciona con los premios de constancia que se establece, cantidad relativamente pequeña sobre todo en los primeros años de su vijencia. Por otra parte la lei que creó la contri-

bucion de faros i valizas, aplicada desde hace un año, permite con su producto cubrir los gastos que demanda el alumbrado marítimo de la República.

En mérito de estas consideraciones, oído el Consejo de Estado, tengo el honor de someter a vuestra deliberacion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º El personal para el servicio de los faros se distribuirá en los cargos siguientes, con los sueldos anuales que se señalan:

Guardian visitador.....	\$ 2,400
Guardian de primera clase.....	2,000
Guardian de segunda clase.....	1,600
Ayudante de primera clase.....	1,200
Ayudante de segunda clase.....	960

Artículo 2.º El número de cada uno de estos empleados será el que anualmente fije la lei de Presupuestos, segun las necesidades del servicio.

Artículo 3.º Los empleados de faros serán nombrados por el Presidente de la República, a propuesta de la Direccion General de la Armada.

Artículo 4.º Los empleados de los faros tendrán derecho a las licencias que señala la lei de 24 de junio de 1898, sin que se incluya en el plazo de duracion de ellas los dias que el interesado emplee en su viaje desde el faro hasta el puerto mas próximo, i vice versa.

Artículo 5.º Los servicios prestados en los faros darán derecho a los siguientes premios de constancia, que se percibirán como un sobresueldo o gratificacion mensual mientras el interesado permanezca afecto al servicio activo de los faros:

A los diez años.....	\$ 10	al mes
A los quince años.....	15	»
A los veinte años.....	20	»
A los veinticinco años.....	25	»
A los treinta años.....	30	»

Artículo 6.º Sin perjuicio del sueldo i de los premios de constancia indicados, los empleados que presten sus servicios en el faro de los Islotes de Evanjelistas, gozarán de una gratificacion especial equivalente al sesenta por ciento del sueldo correspondiente a su empleo.

Artículo 7.º Cuando los empleados de faros se incorporan al servicio o se trasla-

den de un punto a otro por orden competente, incluyendo el caso de licencia, será de cuenta fiscal el pasaje del interesado, por ferrocarril, vapor, cabalgadura, coche o cualquier otro vehiculo o embarcacion.

La familia del empleado, o sea su mujer, sus hijos solteros i sus hijos menores que viven a su lado, tendrán igual derecho, a escepcion del caso de traslacion por licencia.

Artículo 8.º En los casos en que estos empleados se ausenten del lugar de su residencia, en comision del servicio, previamente autorizados por la superioridad i no tengan habitacion ni rancho por cuenta fiscal, gozarán de un viático diario de tres pesos los guardianes i de dos los ayudantes.

Artículo 9.º La jubilacion será forzosa a los cincuenta i seis años de edad, cualquiera que sea el estado de salud del interesado.

Artículo 10. Los empleados que se inutilizaren por accidentes en el servicio activo de los faros (lo que se comprobará conforme a las disposiciones del reglamento del ramo) tendrán derecho a ser retirados con una pension de invalidez igual a tantas cuarentavas partes de su sueldo como años tuviere de servicios; si el inválido tuviere mas de treinta años de servicios, su pension se aumentará con un cinco por ciento de ella por cada año de exceso.

Artículo 11. La presente lei comenzará a rejir desde su promulgacion.

Artículo transitorio.—El personal que actualmente sirve en los faros tendrá derecho, desde luego, a los premios de constancia que establece la presente lei, computándosele al efecto los servicios que llevar prestados en los faros, la Marina o el Ejército.»

Santiago, 12 de julio de 1905.—JERMAN RIESCO. — R. Corbalan, Melgarejo.»

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

«Santiago 19 de julio de 1905.—Por el oficio de V. E. número 25, de fecha 17 del actual, la Cámara de Diputados ha quedado impuesta de que el Honorable Senado ha tenido a bien elejir Presidente a V. E. i vice Presidente al señor don Federico Puga Borne.

Dios guarde a V. E.—I. VALDES VALDERRAMA. — Hernan Prieto Vial, Secretario»

3.º Del siguiente oficio:

«Palmilla, 14 de julio de 1905. —Adjunto se servirá encontrar V. E. el presupuesto de entradas i gastos municipales de esta comuna, que debe rejir en 1906, aprobado por la Ilustre Municipalidad en sesion de 16 de abril del corriente año i ratificado en asamblea de electores de 22 de mayo.

Dios guarde a V. E. —*Emiliano Jara*, primer alcalde».

4.º De las siguientes solicitudes:

De doña Elvira Díaz, viuda de Peña, hija del sarjento-mayor de Ejército don José del Carmen Díaz, en la que pide la pension de montepío militar que disfrutaba su hermana doña Felicinda del Carmen Díaz, por haber perdido ésta su derecho a dicha pension, o la que el Congreso se sirva concederle; i

De don Justino P. Pellé i don Carlos Rogers, por sí i en representacion de un grupo de capitalistas de la provincia de Tarapacá, en la que piden se tome en cuenta, al considerarse el proyecto de lei de S. E. el Presidente de la República, relativo a la construccion del ferrocarril lonjitudinal, la de emprender por su cuenta i con la garantía del Estado la construccion de las secciones del mencionado ferrocarril que debe unir las provincias de Tacna, Tarapacá i Antofagasta.

ORDEN DEL DIA

**Ferrocarril lonjitudinal**

El señor LAZCANO (Presidente). — ¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra ántes de la órden del dia? Si ningun señor Senador desea usar de la palabra, pasaremos a la órden del dia.

Corresponde ocuparse del informe de la Comision de Industria relativo al ferrocarril lonjitudinal.

El señor PRO SECRETARIO. — Dice así:

«Honorable Senado:

La Comision de Industria i Obras Públicas ha tomado en consideracion el pro-

yecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, relativo a contratar por medio de propuestas públicas la construccion de las secciones que faltan para completar el ferrocarril lonjitudinal.

Este ferrocarril, desde Tacna hasta Puerto Montt, mide una estension total de tres mil trescientos sesenta i nueve kilómetros cien metros, con trocha angosta de un metro, en una lonjitud de dos mil doscientos ochenta i seis kilómetros, comprendidos desde Tacna hasta Calera, i con trocha ancha de un metro sesenta i ocho centímetros en los mil ochenta i tres kilómetros cien metros que median entre Calera i Puerto Montt. Hai que agregar, ademas, los ochenta i tres kilómetros de linea de trocha de sesenta centímetros que deben construirse para poner en comunicacion las ciudades de Ancud i de Castro. Esta seccion, aunque se halla fuera del continente forma, en realidad, parte del ferrocarril lonjitudinal i con ella se llega a una estension de tres mil cuatrocientos cincuenta i dos kilómetros de via.

Las secciones de esta gran arteria construidas ya, i en actual explotacion, suman en conjunto mil trescientos setenta kilómetros, distribuidos en la forma siguiente:

Designacion	Trocha	Kilómetros
Inca a Inca de Oro ...	1.00 mts.	55
Coquimbo a Serena...	1.00 »	12
Compañía a Serena...	1.00 »	2
Coquimbo a Puntilla.	1.68 »	92
Puntilla a Paloma....	1.00 »	27
Choapa a Vilos.....	1.00 »	58
Rayado a Calera... ..	1.00 »	50
Calera a Santiago....	1.68 »	118
Santiago a Pitrufquen	1.68 »	719.6
Pitrufquen a Antihue	1.68 »	114
Antihue a Osorno... ..	1.68 »	122.5
		<hr/>
		1,370.1

La seccion de Paloma a San Márcos, a cuya construccion se atiende con fondos consultados en el presupuesto, tiene cuarenta i dos kilómetros de lonjitud i quedará pronto terminada.

De modo que puede decirse que hai hecha ya una estension de mil cuatrocientos treinta i un kilómetros i que quedan por construir dos mil veintitan kilómetros distribuidos como sigue:

Designacion	Kilómetros
Tacna a Inca.....	1,072
Inca de Oro a Compañía.....	491
San Marcos a Illapel.....	128
Rayado a Vilos.....	120
Osorno a Puerto Montt.....	127
Ancud a Castro.....	83
<b>Total.....</b>	<b>2,021</b>

De estas secciones tienen estudios definitivos o suficientes para empezar su construcción, las que en seguida se expresan:

Designacion	Kilómetros
Inca a Chimbero.....	30
Vallenar a Viscachitas.....	47
Osorno a Rio Negro (estará terminado en tres meses mas).....	28
<b>Total.....</b>	<b>105</b>

Se hace actualmente estudio definitivo de las que siguen:

Designacion	Kilómetros
Aguas Blancas a Santa Catalina.....	115
Santa Catalina a Pueblo Hundido.....	92
Chimbero a Paipote.....	70
Viscachitas a Compañía...	150
Vilos a Rayado.....	120
Rio Negro a Puerto Montt.	99
<b>Total.....</b>	<b>649</b>

En los 2,021 kilómetros por construir se hallan comprendidos 127 kilómetros que corresponden a la línea férrea que debe unir a Osorno con Puerto Montt. Este ferrocarril debe eliminarse del proyecto que nos ocupa porque ha sido últimamente aprobado por el Senado un mensaje especial que autoriza la construcción de esa línea. La autorización establecida en el proyecto de ley que examinamos se extendería pues únicamente a la construcción de los 1,894 kilómetros restantes, lo cual permitiría reducir a tres millones de libras esterlinas el monto del empréstito.

Los datos que anteceden dejan ver que hai una estension considerable de la línea acerca de la cual no se han hecho aun estudios definitivos. El señor Ministro de

do a este respecto que el propósito del Gobierno es hacer que los contratistas mismos practiquen los estudios definitivos de las secciones o parte de la línea en que no se hayan verificado.

La Comisión, a fin de penetrarse de la conveniencia de este procedimiento i de su practicabilidad, solicitó de la Dirección de Obras Públicas las siguientes informaciones:

1.º Datos numéricos que den a conocer el costo i el tiempo que han demorado los estudios de algunas líneas férreas, hechos por el Gobierno;

2.º Consideraciones que justifiquen la idea de que los estudios definitivos sean hechos por los proponentes, simultáneamente con las propuestas de construcción i que den a conocer el procedimiento que habrá de seguirse para que los contratistas puedan calcular i el Gobierno pueda apreciar las propuestas de construcción, sin haber estudios definitivos previos.

Los datos suministrados por la Dirección de Obras Públicas dicen como sigue:

«1.º El costo de los trazados hechos ha variado, según el terreno, de quinientos pesos a mil quinientos pesos por kilómetro, i el costo medio ha sido de mil cien pesos por kilómetro.

El costo de construcción ha variado según el terreno de sesenta i seis mil doscientos ochenta i cuatro pesos a once mil quinientos pesos por kilómetro para las líneas indicadas en el cuadro adjunto, obteniéndose un costo medio de treinta i cinco mil seiscientos veinte pesos por kilómetro.

	Longitud	Costo	Costo kil.
Animas a Los Pozos....	20 kil.	691,227	34,567
Serona a Rivadavia....	81.15	5,379,000	66,284
Pueblo Hundido a Inca.	54.54	348,405	6,390
Paloma a San Marcos...	41.58	409,344	33,900
Ovalle a Trapiche.....	15.20	403,174	26,520
Choapa a Illapel.....	19.47	698,565	35,900
Choapa a Salamanca....	27.21	1,025,111	37,700
Inca a Llanos Varas....	30	343,736	11,460
	<b>289.146</b>	<b>10,298,662</b>	

Promedio por kilómetro, treinta i cinco mil seiscientos veinte pesos.

Sin material rodante.

Una comisión de ingenieros, con un personal medio de cinco empleados, ha hecho treinta kilómetros de proyecto definitivo por año, como término medio, variando este trabajo de quince a setenta i cinco kilómetros por año.



2.º Si se trata del ferrocarril longitudinal, en el que falta por estacar mil seiscientos kilómetros, el gasto que impodría su estacado ascendería a un millón ochocientos mil pesos, sin tomar en cuenta los estudios preliminares que aun faltan. Con estos gastos la cifra anterior se elevaría a dos millones quinientos mil pesos.

Para terminar todo el proyecto definitivo del longitudinal, se necesitaría emplear durante cinco años un personal de cincuenta i cuatro ingenieros, número que se elevaría a ochenta para hacer, al mismo tiempo, los estudios preliminares indispensables. Este personal no podría obtenerse por ahora en el país donde ya se hace sentir su escasez, i su empleo en el longitudinal vendría a paralizar las demas obras que se emprenden hoy día.

El costo elevado de los estudios definitivos justifica la idea de que ellos sean hechos por cuenta de los contratistas.

El valor relativo de las propuestas podría ser apreciado por los datos que proporcionan los ante-proyectos, de los cuales se deducirían tambien: los puntos obligados del trazado definitivo, las normas de construcción, las alturas por subir, las distancias, etc. Se podría, además, estimar el exceso de gastos que demandarían las variantes hechas por los contratistas, sea por las mayores alturas o por las mayores distancias recorridas, descontándose al contratista un capital equivalente a dicho exceso, al hacer la liquidación del contrato. De esta manera el Gobierno quedaría garantido contra los gastos del tráfico, provenientes de las modificaciones desfavorables que se pudieran introducir en el trazado.

Todas estas normas, jenerales i particulares, deberían ser establecidas por zonas para tomar en cuenta las diversas condiciones del tráfico en los distintos puntos del ferrocarril longitudinal.

El propósito de que los contratistas verifiquen los estudios que quedan por hacer, parece, pues, conveniente en beneficio de la economía i rapidez de los trabajos. Aceptado este procedimiento, la Comision considera que debe establecerse en la lei misma como una condicion precisa de las propuestas».

Acerca de la parte económica del proyecto, la Comision ha examinado con detenimiento la idea de realizar la obra con las entradas ordinarias de la Nacion, destinando anualmente alguna suma a este objeto, aun cuando hubiera de prolongar-

se el plazo para la construcción de las líneas i obras auxexas, que en el proyecto se fijan en seis años, i ha llegado al convencimiento de que, dada la importancia i magnitud de la obra, existe verdadera conveniencia en emprenderla por medio de la contratación de un empréstito que dé la entera seguridad de que, una vez iniciados los trabajos, se llevarán a cabo hasta su completa terminación, i no se verán retardados o paralizados por escasez de fondos, como podría acontecer si quedara sujeta a las eventualidades i contingencias de las entradas ordinarias del Estado, que se hacen estrechas para atender debidamente a las múltiples necesidades que trae consigo el aumento de poblacion i el crecimiento i desarrollo natural de la industria i el comercio. Hai que atender con ellas a diversos ramos de vital importancia i de imprescindible necesidad, como son: la terminación de los ferrocarriles en explotación, que carecen de los galpones i material rodante necesario; cierre de estaciones i reparación i reemplazo de puentes en mal estado; la construcción i equipo de los ramales, imperiosamente reclamados por la agricultura i minería; el mejoramiento de los puertos, que cada día se hace mas premioso e indispensable; i, finalmente, el equipo mismo de la línea longitudinal que, segun cálculos practicados por la Direccion de Obras Públicas, importa mas de siete millones medio de pesos.

Por estas razones, la Comision, penetrada de la indiscutible importancia de la obra, cree que es conveniente la contratación de un empréstito; pero considera tambien que no hai necesidad de que se tome de una vez la totalidad de los fondos, sino que debiera contratarse en forma que pudiera usarse de ellos a medida que las necesidades lo vayan exijiendo.

El señor Ministro de Obras Públicas ha espresado que tal es el propósito del Gobierno; por eso la Comision se limita a dejar consignada esta idea, como una simple recomendacion, que la Cámara podría incorporar en la lei, si así lo creyere conveniente.

El plazo de seis años, fijado para la terminación de los trabajos, parece demasiado corto, i aun cuando el señor Ministro ha espresado que hai antecedentes bastantes para creer que en ese tiempo podría concluirse, sin embargo, parece prudente prolongarlo hasta siete años, o lo ménos.

El artículo 3.º del proyecto establece que los proponentes presentarán sus propuestas en conformidad al reglamento sobre contratos de obras públicas de 31 de marzo de 1898. Este reglamento no es bastante preciso en sus disposiciones. Aun cuando aparentemente establece que las obras se hagan por precio alzado, sin embargo, en varias de sus cláusulas se refiere a precios unitarios, lo cual podría dar origen a que las propuestas se hicieran en esta forma defectuosa e inconveniente que ha originado siempre dificultades modificaciones posteriores perjudiciales al interes fiscal e incertidumbres para apreciar el costo definitivo de las obras.

Conviene, pues, que dicho reglamento sea modificado para lo futuro, i en el caso que nos ocupa, debe dejarse establecido en la lei que las propuestas i los contratos serán hechos a precio alzado.

Antes de terminar debemos hacer presente a la Honorable Cámara que uno de los miembros de la Comision ha insistido en la idea de que la obra se haga con fondos ordinarios de la Nacion i no por medio de la contratacion de un empréstito.

Cree aventurado pensar que prácticamente puede terminarse el ferrocarril en ménos de diez años, porque para ello seria menester construir mas de ciento ochenta i nueve kilómetros por año, cifra que es bastante elevada si se compara con el número de kilómetros de vias férreas que anualmente ha podido hacer el Estado aun en las condiciones mas ventajosas. Desarrolladas las obras en ese plazo no habria, a su juicio, inconveniente alguno para llevarlas a cabo con las entradas ordinarias, porque bastaria aplicar anualmente a ellas la cantidad de cuatro millones quinientos mil pesos, que bien puede distraerse del presupuesto ordinario de gastos, sin perturbar en nada la marcha, fomento i desarrollo de las demas empresas i obras públicas del Estado.

La Comision, por su parte, ha optado por la contratacion del empréstito, i en mérito de las consideraciones consignadas anteriormente, os propone que deis vuestra aprobacion al proyecto en los términos siguientes:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Autorizase al Presidente de la República, por el término de dos años, para contratar por propuestas públicas, peticiones con este fin de autorizar

la obra a lo ménos, i por sumas que no excedan de las que a continuacion se expresan, los siguientes ferrocarriles:

Secciones del ferrocarril longitudinal comprendidas entre Rayado i Tacna.....	\$ 43.126,300
Ferrocarril de Ancud a Castro.....	1.385,000
	<hr/>
Oro de 18 peniques....	\$ 44.461,300

Art. 2.º El plazo para la construccion de las líneas i obras anexas no podrá exceder de siete años, contados desde la fecha de la aprobacion de los respectivos contratos.

Art. 3.º Los proponentes presentarán al Gobierno los planos i estudios definitivos, i las propuestas i los contratos se harán a precio alzado.

Art. 4.º Autorizase al Presidente de la República para que, una vez aceptadas las propuestas, pueda contratar un empréstito que produzca hasta tres millones de libras esterlinas, a fin de atender exclusivamente al pago de las obras a que se refiere el artículo 1.º

El producto de este empréstito se colocará a interes, en bancos de primera clase, con las seguridades necesarias i no podrá hacerse ningun jiro sino para el pago de los trabajos o de los materiales que en ellos se empleen.

Art. 5.º Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad particular o municipal que se necesiten para la construccion de las líneas indicadas i sus dependencias, en conformidad a los planos aprobados por el Presidente de la República.

Art. 6.º No podrá introducirse, en las condiciones de los contratos que se celebren en virtud de la autorizacion conferida en el artículo 1.º, variacion alguna que importe un aumento en el costo de las obras, sino por medio de una lei».

Sala de Comisiones, 20 de junio de 1905.  
— Ramon Barros Luco. — Pedro Montt. — R Escobar».

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

El señor CHARME (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Innecesario me parece entrar en consideraciones destinadas a demostrar la conveniencia de emprender cuanto antes la construccion

de las secciones del gran ferrocarril longitudinal que aun faltan.

La necesidad i la urgencia de esta obra son tan manifiestas, que se impone como una verdadera aspiracion nacional. Vendrá a dar vida a importantes centros salitreros mineros o agrícolas, que permanecen actualmente improductivos por falta de medios económicos i rápidos para el acarreo de sus productos; i por otra parte colocará a las ciudades mas apartadas a cuarenta horas de camino de la capital de la República.

Me parece que basta enunciar estas ventajas para compendiar las que traerá la ejecucion de esta obra en el desarrollo industrial de la Nacion i aun en su propia seguridad. La empresa es, a no dudarlo, de mui grande aliento para que pueda ser realizada con los recursos ordinarios, los que, necesitan ser destinados a otras obras no ménos urgentes en los diversos departamentos de la Administracion.

Por esto, i tomando en consideracion que las jeneraciones que van a aprovechar de los beneficios deben contribuir al costo de las obras, el Gobierno pide autorizacion para ejecutarlas mediante un empréstito que produzca los fondos necesarios. La autorizacion solicitada es por tres millones de libras esterlinas, debiendo tomarse lo demas que sea necesario de las entradas ordinarias de la nacion.

En el curso de la discusion particular podré dar algunos antecedentes relativos a los diferentes artículos de que consta el proyecto.

El señor BALMACEDA.—Yo voi a hacer algunas observaciones a este proyecto. Comenzaré por decir que, miembro de la Comision de Industria i Obras Públicas que debia informarlo, no tuve ocasion, por un inconveniente casual, de asistir al estudio del asunto. Habria concurrido con mis honorables colegas de esa Comision en el propósito patriótico que han revelado de abreviar el despacho del proyecto, que en concepto público i en concepto del que habla no puede ser demorado.

Sin embargo, no es éste un asunto sencillo, i a mí me parece bastante grave.

Se trata de la construccion de una gran seccion o estension de ferrocarriles de un número mui considerable de kilómetros que casi se acerca a la totalidad de los que el Estado tiene en el pais entero. De manera que apreciando la cuestion bajo este punto de vista, no me parece que pueda ser resuelta con mucha rapidez sino que, por el contrario, no deberíamos dejarnos llevar demasiado por el propósito de andar mui de prisa dejando sin considerar circunstancias que, desatendidas, podrian ocasionar dificultades i perjuicios que mas tarde seria difícil i dudoso poder subsanar o corregir.

La honorable Comision, en reemplazo del proyecto del Ejecutivo, aconseja conceder autorizacion para invertir hasta la suma alzada de cuarenta i cuatro millones cuatrocientos sesenta i un mil trescientos pesos, cantidad en que se estima el costo de varias secciones comprendidas entre Rayado i Tacna, i tambien la línea de Ancud a Castro.

Si la construccion de los ferrocarriles en proyecto se contratara con una sola firma, creo que no seria conveniente. Desde luego, los obstáculos de diferente jénero que representan las diversas zonas del pais, porque las circunstancias de una localidad no son las de otra, son inconveniente bastante serio para confiar la ejecucion de obra tan estensa a una sola empresa.

Creo que si la construccion se entregara a una firma tan responsable como la de la casa Grace, por ejemplo, por mui respetable que ella sea, se tropezaria con el inconveniente de alejar a muchos postores que, sin su responsabilidad i sin el capital de la mencionada casa, podrian hacer, sin embargo, ¡ventajasas propuestas para construir ese ferrocarril en condiciones mucho mas favorables para el Estado.

Me parece que este ferrocarril debe construirse por zonas, i que la primera zona del norte debe comprender el ferrocarril de Arica hasta empalmar en Jazpampa, en Dolores u otro punto circunvecino, con la línea del ferrocarril salitre

ro, i la construccion del ferrocarril de La Granja a Aguas Blancas.

Me parece que esa seccion del proyecto puede constituir la parte de línea férrea que debe construirse en la rejion del norte correspondiendo exactamente al propósito de abarcar con ella toda la rejion salitrera.

Otra seccion, a mi juicio, debería tomar toda la zona de la provincia de Atacama hasta su comunicacion en Aconcagua con el ferrocarril central, o bien podría subdividirse en dos secciones.

Quedaría, todavía, una tercera zona, que comprendería la parte que falta del ferrocarril del sur para llegar al extremo del territorio subdividida en las secciones del continente e isla de Chiloé.

Refiriéndome a la zona del norte, debo manifestar que tengo noticias de haberse elevado al Gobierno una solicitud en la que se espresa el deseo de construir esta seccion del ferrocarril longitudinal con fondos particulares i mediante una garantía del capital invertido.

Si el pais, que se encuentra en la necesidad imprescindible de atender con amplitud a la renovacion de su Escuadra, entrara, sobre los empréstitos ya verificados para el alcantarillado de Santiago i otras obras, en nuevos empréstitos en el exterior i de tanta consideracion, creo que sería violentando nuestro crédito i esponiéndose a obligaciones superiores a nuestras fuerzas económicas, por sólidas i grandes que sean las rentas de la nacion.

Desgraciadamente, en todas las obras públicas que se han ejecutado en este pais, no solo hemos tenido que lamentar la mala construccion, el descuido en la manera de verificarse las obras, sino que tambien la falta de conocimientos técnicos i hasta la falta de honradez de algunos contratistas.

Estos antecedentes nos indican que el camino razonable que ha debido adoptar el Gobierno en la ejecucion de esas obras es el de entregarlas en lo posible a la iniciativa del capital particular.

Es posible que en la rejion central del pais, donde no hai muchos valiosos intereses, por mas que se nos hable de los

grandes minerales i de las grandes riquezas agrícolas que tiene esta parte del territorio, es posible, repito, que no se encuentren interesados en ejecutar este ferrocarril con garantía del capital; pero es evidente que los habrá en la rejion del norte, como lo manifiesta la solicitud a que he hecho referencia.

Segun esa propuesta i las informaciones particulares que de ella he recibido, la construccion del ferrocarril de Arica a Pisagua tendrá al rededor de doscientos cinco kilómetros i demandaría el costo de seiscientos ochenta i cinco mil libras esterlinas.

Esta seccion cruzará las quebradas de Vitor, Camarones, Chisa i Tiliviche, que son profundas, como de cuatrocientos metros, i deberán cruzarse, necesariamente, por medio de grandes viaductos i recorriendo un trazado bastante difícil.

Entiendo que el proyecto de la honorable Comision consulta la construccion de este ferrocarril sin equipo, i, entiendo tambien, que el costo kilométrico a que ella se refiere es únicamente el costo de la via.

Segun la solicitud de los señores Rodgers i Pellé, presentada al Gobierno, el kilómetro de esta seccion costará al rededor de cuarenta i tres mil trescientos cuarenta i un pesos, que corresponden a cuarenta i cinco mil seiscientos sesenta i ocho pesos de diecisiete i medio peniques. Pero esta propuesta, segun he visto en un memorial que me fué enviado, se hace para entregar concluido el ferrocarril i completamente equipado, i con sus estaciones, maestranzas, telégrafos, etc.

El costo del material e instalaciones para la explotacion de una línea férrea, estimo que no puede ser menor del cuarenta i cinco o cincuenta por ciento del costo de la línea.

De modo que si el costo de la línea fuera tal como yo lo presumo i entiendo, el costo de la via, segun la propuesta hecha al Gobierno, no excedería de veinticinco o treinta mil pesos por kilómetro, suma que sería muy inferior al minimum de treinta i seis mil pesos que la Comision informante ha tenido en mira para

la autorizacion que se propone, deduciendo del costo de los ferrocarriles construidos i estudiados.

La otra seccion es la de la Granja al Toco i Cerrillos, donde empalmaria con el ferrocarril de Antofagasta frente a Mejillones.

Su estension seria de trescientos cinco kilómetros i su costo, segun la solicitud a que me he referido, seria de novecientas cincuenta mil libras esterlinas, o sean tres mil ciento catorce libras esterlinas por kilómetro, equivalentes a cuarenta i dos mil seiscientos noventa i dos pesos de diecisiete i medio peniques, contando el equipo necesario, estaciones, maestranzas, telégrafos, etc.

Este ferrocarril partirá de la Granja a Lagunas i el Toco, recorriendo toda una estensa i rica rejion salitral para llegar, corriendo paralela al Loa, a la estacion de Cerrillos del ferrocarril de Antofagasta.

No puede tomarse como base para calcular el costo en esa rejion lo que importa un ferrocarril en esta rejion del sur.

Hai una gran diferencia en el costo de un ferrocarril que se tiende por un desierto inhospitalario.

Así, esta seccion de la Granja a Aguas Blancas tiene en su contra todas las inclemencias del desierto, las dificultades del acarreo i hasta la carencia del agua para los que transitan por esas llanuras, que no carecen, sin embargo, de serias dificultades, como en los bañados i vegas del Loa que recorreria.

De modo que la propuesta para invertir un capital previa una garantía de cinco por ciento sobre el capital en la ejecucion de esa seccion, es mui digno de ser tomada en cuenta, i creo que si la Cámara la hubiera conocido, no habria podido ménos que recomendarla.

El ferrocarril de Antofagasta a Oruro es un ejemplo de lo que puede ser el costo en los territorios del norte.

Este ferrocarril, cuya seccion de Antofagasta a Uyuni recorre seiscientos diez kilómetros i su costo fué de un millon novecientas mil libras esterlinas, que

equivalen a tres mil ciento catorce libras esterlinas por kilómetro, o sea cuarenta i dos mil seiscientos noventa i dos pesos de diecisiete i medio peniques.

El de Uyuni a Oruro, de trescientos trece kilómetros, costó setecientos noventa mil libras esterlinas, igual a dos mil quinientas veinticuatro por kilómetro, o sea treinta i cuatro mil seiscientos cuatro pesos, equipado.

El de Uyuni a Huanchaca, o sea el de Chuquicamata, de una estension de ciento diez kilómetros, tuvo un costo de ciento diez mil libras esterlinas, que son dos mil seiscientos ochenta i cinco libras esterlinas por kilómetro, igual a treinta i seis mil ochocientos setenta i un pesos de  $17\frac{1}{2}$  peniques, equipado.

Es decir que, como término medio cuesta ese ferrocarril por el desierto cuarenta i dos mil pesos el kilómetro de línea con su equipo correspondiente, o sea, una suma relativamente superior a la de la propuesta a que me refiero, no obstante de que la línea de Antofagasta es de dos i medio piés i rieles de peso inferior al que tendria la línea propuesta.

El proyecto de la Comision en sus cálculos del costo no habla del equipo, i este gasto no puede calcularse en ménos de cincuenta por ciento del valor de la línea; de lo que se deduce que estas líneas del norte construidas por el Estado serian sumamente onerosas.

Si a este inconveniente se agregan los que apunté al principio sobre la manera como se ejecutan entre nosotros las obras públicas, la dificultad de operar su construccion por la accion del Estado, aunque sea por medio de propuestas públicas, se agrava, i me parece que no cabe duda sobre la conveniencia de entregarlas al capital privado, si éste concurre a su realizacion en condiciones favorables al interes público i al del Estado.

Junto con esta seccion del norte hai otro ferrocarril digno de la mayor atencion, i que se impone como obra de conveniencia pública i de conveniencia nacional. Me refiero al ferrocarril de Iquique al interior, sea para la explotacion de

las riquezas de ese territorio o para el desarrollo de nuestro comercio con su prolongacion al interior de Bolivia.

Sé que el Gobierno meditaba la presentacion de un mensaje para efectuar esta obra, pero ignoro por qué se ha demorado en presentarlo.

Ya hace algun tiempo, un señor Ministro espresó en esta Cámara que reconocia su necesidad i que el Gobierno, persuadido de que no bastaba el ferrocarril de Arica a La Paz para los propósitos comerciales que se trataba de satisfacer, se apresuraria a estudiarlo para someter a la aprobacion del Congreso el respectivo proyecto de lei.

Si yo hubiera estado presente en la Comision de Industria, lo habria hecho valer i creo que la Honorable Comision no habria vacilado en incluirlo entre las obras de urgencia inmediata que deben ejecutarse.

El Perú avanza su línea longitudinal hácia el sur, hácia Islai, i la República Arjeatina, a su vez, avanza sus ferrocarriles al norte i pronto debe construir, de acuerdo con el Gobierno de Bolivia, una gran seccion en territorio boliviano que debe llegar a Huanchaca i prosiguir a Potosí, Sucre i Cochabamba.

De manera que se va a abrir una corriente de negocios a la República Argentina con la estraccion de productos de la feraz rejion del interior de Bolivia, rejion que, estando mas cerca de la costa del Pacífico, va a tener su salida, sin embargo, al Atlántico; i en esta lucha del progreso en que la República vecina manifiesta su pujanza, no debemos quedar rezagados, perdiendo las ventajas que nos procura la cercanía de nuestros puertos i las razones de economía comercial que les asegura su situacion jeográfica.

Me parece que es obra de progreso i conveniencia para nuestro comercio que ejecutemos este ferrocarril i no abandonemos aquel centro consumidor de productos chilenos i que si cediéramos una vez a los esfuerzos de la competencia, no lo recuperaríamos mas tarde.

En 1872 o 1876 debió construirse el ferrocarril de Iquique al interior. La

Compañía Huanchaca, precisada de contar con un ferrocarril para la estraccion de sus minerales a la costa, debió ejecutar esa obra. Embarcada esa Compañía en arreglos especiales con la Compañía del ferrocarril de Antofagasta, se halló en la condicion forzada de adoptar la prolongacion de la via de Antofagasta, que en la seccion del ferrocarril a Caracoles, tan productivo en ese tiempo, tenia ya una garantía sobre los capitales que debia invertir en esa magna obra.

Adoptándola de preferencia a la de Iquique, mucho mas corta i sin duda la mas natural para la estraccion de los productos del sur de Bolivia, no incurrió en error, porque ese ferrocarril ha llegado a ser, relativamente a su costo, el mas productivo del mundo, sin que el de Iquique haya perdido en lo mas mínimo su importancia i su oportunidad.

En 1880 el Gobierno ordenó los estudios de este ferrocarril. Tanto los practicados en 1876 como los estudios verificados por el señor Lastarria en 1880, comprobaron la ninguna dificultad que existia para su construccion.

Conozco un estudio para llevar el ferrocarril de Iquique al interior por la quebrada de Pica, adoptando, mas o ménos, el trazado de Reck, de 1876, que confirma las facilidades que se encontraron entónces. Parte de la estacion de Pintados, que dista treinta i seis kilómetros de Iquique i llega a Pica, que dista cuarenta kilómetros de Pintados. De Pica se interna en la cordillera por la quebrada del mismo nombre i pasando por entre las pampas de Huasco i de la Chacarilla llega a Carita en la frontera i altiplanicie boliviana, a ciento veinte kilómetros de Pica.

De manera que con los treinta i seis kilómetros del ferrocarril salitrero a Pintados i los ciento sesenta kilómetros que median entre Pintados i Carita, se habria cruzado entero el territorio chileno de Iquique al interior, hasta la frontera, que resultaria distante solo ciento noventa i seis kilómetros de Iquique.

En el recorrido de esta línea por el interior de la quebrada de Pica, no se en-

contró dificultades de ninguna clase, ni túneles, ni curvas de estrecho radio que vencer, ni gradientes superiores de dos i cuarto por ciento, que hicieran difícil la traccion i costoso el mantenimiento del tráfico i de la via.

Situado este ferrocarril en la frontera boliviana en Carita, estaria en aptitud de tomar todos los rumbos para la estraccion de los productos de Bolivia.

Yo recuerdo haber manifestado en esta Cámara que, en mi concepto, en vez de ejecutarse lo que me parecia un ferrocarril imposible, el ferrocarril de Arica a la Paz, era éste el único ferrocarril que debia adoptarse para nuestra comunicacion con Bolivia.

Manifesté que solo debia aceptarse el de Arica a la Paz como la imposicion onerosa i estéril de lo que ya se habia pactado con el Gobierno de esa República. Los estudios hechos últimamente han venido a comprobar que las dificultades que esa línea o trazado debia hallar en su ejecucion, son las mismas que hice presente entónces i que hoi, comprobadas, deben parecer mas serias.

Se trataba de la construccion de un ferrocarril que tomara el rumbo vecino del Tacora, el pico mas alto de la cordillera, para cruzarla. Es evidente que un trayecto semejante habria de encontrar dificultades insuperables. Si mal no recuerdo, son setenta i cinco túneles los que deben en ejecutarse, viaductos inmensos, costosas obras de arte, i, por último, no siendo posible hacer llegar la línea hasta la cumbre, ha tenido que ocurrirse al medio forzado i extraordinario de vencer sus obstáculos con la cremallera, que no hará de ese ferrocarril ni una via económica, ni de gran acarreo, ni comercialmente razonable i productiva.

Creo que el pais está interesado en que este ferrocarril a Bolivia consulte no solo los intereses bolivianos sino tambien los intereses chilenos, ya que en mucha parte va a ejecutarse con capitales chilenos.

Desde el momento que la línea estuviera en Carita, segun el estudio por Pica, estaria en aptitud de tomar los productos del sur, del centro i del norte de Bolivia.

Los mismos estudios privados a que me he referido manifiestan que de Carita a Canquella recorreria cincuenta kilómetros de distancia i cien mas para llegar a la Ciénega de Coipasa.

Continuando hacia la Paz, pasaria por Totorá i Collapa, hasta llegar a Corocoro en el kilómetro 590, desde Pintados. Con un total de 598 kilómetros desde Pintados, llegaria a la Paz.

Del kilómetro 416 se desprenderia un ramal a Oruro de ciento trece kilómetros, que tomara la produccion entera de ese rico centro minero que dista ahora noventa i dos kilómetros de Antofagasta.

Este ferrocarril, que recorreria en su trayecto toda la rejion rica de Bolivia, la rejion metalífera i productora, se completaria con un ramal que, desprendido del kilómetro número 206, llegaria a Huanquachaca i permitiria, con un mayor desarrollo aproximado de doscientos veinte kilómetros, dejar este rico mineral a cuatrocientos cuarenta o cuatrocientos sesenta kilómetros de Iquique, en vez de setecientos kilómetros que dista de Antofagasta.

Creo, pues, que no pueden echarse en olvido al tratar de la construccion de las líneas del norte los intereses comerciales de nuestro pais en Bolivia i que, en consecuencia, debiera incluirse entre los ferrocarriles proyectados el de Iquique hacia el interior, hasta tocar la frontera boliviana.

I al aconsejar la construccion de este ferrocarril creo consultar los intereses del pais, porque no es posible ningun otro ferrocarril que pueda como él realizar la ventaja de acarrear a la costa, recorriendo la menor distancia posible, las producciones del norte, del centro i del sur de Bolivia.

El ferrocarril proyectado de Arica a la Paz pasaria por una rejion desierta, pobre, estéril; porque la riqueza de Bolivia está acumulada en la rejion del sur i la cordillera de la costa, en las provincias del interior, en Potosí i Cochabamba.

La República Argentina toma el camino que nosotros debiéramos haber adoptado, puesto que la naturaleza nos

ha favorecido dándonos la salida próxima al mar de la rejion boliviana. I no es de escasa importancia, refiriéndome a la competencia que pueden hacernos los ferrocarriles arjentinos, la consideracion de que la República Arjentina, país que cada dia nos presenta nuevas muestras de su iniciativa i progreso, podria hacer una estraccion económica de los productos bolivianos hácia el Atlántico, aprovechando las vias fluviales. Haciendo navegable el rio Salado, haria el acarreo por ferrocarril desde Cochabamba hasta la parte canalizable de ese rio, evitando de esta manera la construccion de un ferrocarril que recorriera la gran distancia que hai desde Cochabamba a Buenos Aires.

El señor LAZCANO (Presidente).— Su Señoría podrá continuar en la sesion próxima.

Se suspende la sesion.

*Se suspendió la sesion.*

## SEGUNDA HORA

### Sesion secreta

A segunda hora se constituyó la Sala en sesion secreta para ocuparse de solicitudes particulares de gracia.

I. Se pasó a considerar el informe de la Comision de Guerra i Marina, recaido en la solicitud presentada por doña Anjela Osorio, viuda de Escanilla, en la que pide se le conceda una pension de sesenta pesos al mes, en atencion a los servicios prestados por su señor abuelo el coronel de la Independencia don Agustin López Alcázar, el Senado declaró por unanimidad que el referido coronel de la independencia habia comprometido la gratitud nacional; i por diez votos contra cuatro se dió por aprobado el proyecto propuesto por la Comision de Guerra i Marina, cuyo tenor es el siguiente:

### PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Concédese a doña Anjela Osorio, viuda de Escanilla, nieta lejitima del coronel de la Independencia don Agustin López Alcázar, una pension de cuarenta pesos al mes, de que gozará con arreglo a la lei de montepío militar».

II. En seguida se tomó en consideracion el proyecto de lei, remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que concede, por gracia, el montepío correspondiente al empleo de teniente-coronel a doña Margarita Sepúlveda, viuda del sarjento-mayor de Ejército don Guillermo Throup, i a los hijos de ambos, del cual gozarán con arreglo a la lei de 6 de agosto de 1855 con esclusion de toda otra asignacion fiscal, el Senado declaró, por diez votos contra cuatro, que el sarjento-mayor don Guillermo Throup habia comprometido la gratitud nacional i, por la misma votacion, aprobó el proyecto remitido por la Honorable Cámara de Diputados, cuyo tenor es el siguiente:

### PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Concédese, por gracia, el montepío correspondiente al empleo de teniente-coronel a doña Margarita Sepúlveda, viuda del sarjento-mayor de Ejército don Guillermo Throup, i a los hijos de ambos del cual gozarán con arreglo a la lei de 6 de agosto de 1855 i con esclusion de toda otra asignacion fiscal».

III. Por último, la Sala tomó en consideracion el proyecto remitido por la Honorable Cámara de Diputados que concede derecho para jubilarse a don Enrique Budge, i por empate de votos rechazó el referido proyecto de lei.

*Se levantó la sesion.*

ANTONIO ORREGO BARROS,  
Redactor.