

Sesion 80.^a extraordinaria en 18 de Enero de 1907

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES ORREGO I RODRÍGUEZ DON ENRIQUE A

SUMARIO

Se aprueba el acta de una de las sesiones anteriores.—Cuenta.—El señor Letelier llama la atención de los señores Ministros del Interior i de Obras Públicas hácia la necesidad de proveer de agua potable a la ciudad de Parral, de mejorar el pavimento de la misma i componer los caminos i puentes del departamento.—Continúa i queda pendiente la discusion particular del proyecto sobre construccion del ferrocarril longitudinal.

DOCUMENTOS

Mensaje del Presidente de la República sobre inclusiones en la convocatoria.

Mensaje del Presidente de la República con que inicia un proyecto de lei con el objeto de que los sueldos de la jente de mar, rija tambien para la jente que sirva en los Arsenales de Marina i Seccion de Armas de Guerra i Municiones.

Oficio del Senado con que devuelve el proyecto que concede permiso a la Sociedad de Instruccion i Habitaciones de Obreros, para conservar la posesion de varios bienes raices.

Mocion de varios señores Diputados sobre constitucion de sociedades anónimas o en comandita por acciones.

Mocion del señor Concha don Malaquías sobre incineracion mensual de papel moneda hasta reducir la cantidad circulante a una suma igual a la del oro acumulado para la conversion.

Se leyó i fué aprobada al acta siguiente:

“Sesion 78.^a extraordinaria en 17 de enero de 1907. —Presidencia del señor Orrego.—Se abrió a la 1 h. 45 ms. P. M. i asistieron los señores:

Alemany, Julio
Besa, José Víctor
Concha, Malaquías
Correa B., Agustín
Cruz Díaz, Aníbal
Díaz B., Joaquín
Echenique, Gonzalo
Echenique, Joaquín
Encina, Francisco A.
Errázuriz, Benjamín
Espínosa J., Manuel
Fernández, Belfor
Flores, Marcial
Guerra, Jorge
Huneaus, Alejandro
Irrarrázaval, Alfredo
Izquierdo, Luis
Lamas, Luis
Leiva, José Roman
Leon Silva, Samuel
Letelier, Aníbal

Lyon P., Arturo
Meeks, Roberto E.
Ossa i Ossa, Blas
Ovalle, Abraham
Pinto A., Guillermo
Puga Borne, Julio
Rivera, Guillermo
Rodríguez, Aníbal
Rodríguez, Enrique A.
Ruiz V., Eduardo
Suárez M., Eduardo
Subercaseaux del R., F.
Urrutia, Miguel
Valdivieso B., Jorge
Viel, Oscar
Zañartu, Héctor,
los señores Ministros de Relaciones Exteriores i de Industria i Obras Públicas i el Secretario.

Se leyeron i fueron aprobadas las actas de la sesion nocturna del dia anterior i de la celebrada en la mañana del mismo dia.

Se dió cuenta:

De dos informes de la comision de Relaciones Exteriores recibidos en los siguientes proyectos de lei remitido por el Honorable Senado:

El que autoriza al Presidente de la República para conferir el título de Embajador al Ajente Diplomático nombrado en conformidad al número 6 del artículo 82 de la Constitucion del Estado.

Quedó en tabla.

El que concede por gracia a la viuda e hijos menores del Ministro de Chile en el

Ecuador, don Galo Irrarázaval Z. una pensión de tres mil pesos anuales.

Se mandó a Comisión Revisora.

Entrando a los incidentes de primera hora, el señor Cruz Díaz hizo indicación para que se exima del trámite de Comisión el proyecto que suprime la comuna de Pica i anexa su territorio a la de Iquique.

El mismo señor Diputado pidió al señor Presidente que se sirviera anunciar para la tabla de asuntos de fácil despacho de una de las sesiones próximas, el proyecto que concede el derecho de jubilar con el 75% del sueldo asignado a su empleo al ministro de la Corte de Concepción don Juan N. Parga.

El mismo señor Diputado solicitó que se dirigiera oficio a los señores Ministros de Relaciones Exteriores i de Justicia pidiéndoles que se sirvan recabar de S. E. el Presidente de la República la inclusión entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso en la actual legislación extraordinaria del proyecto que concede derecho a jubilar al ministro de la Corte de Apelaciones de Valparaíso, don Benicio Alamos González; i del que concede pensión de gracia a la viuda e hijos menores del Ministro de Chile en el Ecuador don Galo Irrarázaval Z.

El señor Izquierdo don Luis se adhirió a la petición del señor Cruz Díaz referente a este último proyecto.

Por asentimiento unánime se acordó pasar a ocuparse de las resoluciones del Honorable Senado respecto de las modificaciones introducidas por esta Cámara en el proyecto de presupuesto correspondiente al Ministerio de Justicia.

Por asentimiento unánime se acordó no insistir en la modificación deseada por el Honorable Senado que consiste en agregar en la partida 20, "Establecimientos penales para hombres", después del ítem 892, el siguiente:

"Item ... Sub-alcaide i estadístico
de la cárcel de Antofagasta \$ 2,400"

El señor Puga Borne pidió que se dirigiera oficio al señor Ministro de Hacienda reiterándole la petición que formuló en sesión de fecha 29 de diciembre último a fin de que se sirva remitir a la Cámara los antecedentes i el decreto expedido por el Ministerio de Hacienda, hace dos años, en virtud del cual se

dió en arrendamiento un fundo fiscal ubicado en Yungai.

El mismo señor Diputado hizo indicación para que, a contar desde el día de mañana, se supriman las sesiones matutinas i se celebren sesiones diarias de una i media a seis i media de la tarde, destinadas a la discusión del ferrocarril longitudinal i para que las sesiones nocturnas se destinen exclusivamente a la tabla de asuntos que se acuerde en la primera hora de una de las sesiones próximas, en la inteligencia de que si no se celebrare la sesión diurna se destinará la nocturna a la discusión del ferrocarril longitudinal.

El señor Guerra recomendó al señor Ministro de Industria i Obras Públicas que se sirviera atender una solicitud formulada hace algun tiempo por los vecinos del departamento de Collipulli, en que piden la construcción de un puente sobre el Malleco que una las comunas de Curaco i de Ercilla.

El señor Ossa recomendó al señor Ministro de Industria i Obras Públicas que de los fondos consultados en el presupuesto para construcción i reparación de puentes, se sirviera dedicar una parte al puente sobre el río Limarí.

El señor Huneeus don Alejandro formuló algunas observaciones respecto de la equidad que habria en incluir en la convocatoria todas las solicitudes particulares; i pidió a los señores Ministros presentes que se sirvieran recabar de S. E. el Presidente de la República la inclusión de todas las solicitudes de gracia.

El señor Correa don Francisco Javier pidió a los señores Ministros presentes que se sirvieran transmitir al señor Ministro del Interior la recomendación de Su Señoría de que se tomen cuanto antes las medidas necesarias para trasladar el cuartel de policía de Molina del local que ocupa a otro mas adecuado.

Contestó el señor Viel (Ministro de Justicia) que atenderia los deseos del señor Diputado.

El señor Meeks llamó la atención del Gobierno hácia el hecho de que no se renueva desde hace mucho tiempo la caballada i el uniforme de las policías de algunos departamentos, entre otras, la de Pucacai; i pidió a los señores Ministros presentes que se sir-

vieran transmitir sus observaciones al señor Ministro del Interior.

El mismo señor Diputado formuló algunas observaciones respecto de la forma en que se invierten los fondos destinados a reparaciones de caminos, i hácia la necesidad de efectuar trabajos de reparacion de los caminos del departamento de Puchacai; i pidió al señor Ministro de Industria i Obras Públicas que se sirviera remitir a la Cámara el dato referente a las sumas gastadas en composuras de caminos, en los últimos tres años, en el departamento de Puchacai.

El señor Huneeus don Alejandro hizo indicacion para que se exima del trámite de comision el proyecto que establece ciertas reglas a que debe sujetarse la constitucion i funcionamiento de las sociedades anónimas.

El señor Echenique don Joaquín hizo indicacion para suprimir las sesiones nocturnas.

Terminada la primera hora se procedió a votar las indicaciones formuladas.

La indicacion del señor Echenique don Joaquín se dió por retirada a pedido de su autor.

La indicacion del señor Cruz Díaz, para eximir del trámite de Comision el proyecto que suprime la comuna de Pica i anexa su territorio a la de Iquique, fué aprobada por asentimiento unánime.

La indicacion del señor Puga Borne fué desechada por dieciseis votos contra trece.

Por veinticinco votos contra cuatro, absteniéndose de votar un señor Diputado, se aprobó la indicacion del señor Huneeus don Alejandro para eximir del trámite de Comision el proyecto que establece ciertas reglas a que deben sujetarse la constitucion i funcionamiento de las sociedades anónimas.

El señor Orrego (Presidente) anunció para que sea tratado en los primeros quince minutos de la sesion del dia de mañana, a las tres i media de la tarde el proyecto que suprime la comuna de Pica.

Dentro de la órden del dia se pasó a tratar del proyecto sobre construccion del ferrocarril lonjitudinal hasta Arica.

Se puso en segunda discusion el artículo 1.º del referido proyecto conjuntamente con el artículo 1.º del proyecto que autoriza la construccion del ferrocarril del rio Itata a

Tonlé i Lirquen, i con las indicaciones formuladas en la primera discusion por los señores Correa Bravo i Concha don Malaquías.

Usaron de la palabra los señores Irarrázaval, Avalos (Ministro de Industria i Obras Públicas), Puga Borne, Izquierdo don Luis, Letelier, Alemany i Espinosa Jara, i se formularon las siguientes indicaciones:

Por el señor Ruiz Valledor, formulada por escrito para reemplazar el artículo 1.º del proyecto sobre ferrocarril lonjitudinal por el siguiente:

“Artículo 1.º Se autoriza al Presidente de la República por el termino de tres años para pedir propuestas públicas para contratar el estudio, la construccion i el equipo de los ferrocarriles necesarios para unir la ciudad de la Ligua con los puertos de Papudo i Arica, pudiendo rechazar todas las propuestas si no ofrecen garantía suficiente, a juicio del Gobierno, i contratar en seguida a precio alzado, en conjunto o por secciones, el estudio, la construccion i el equipo de estos ferrocarriles.

La línea entre Ligua i Copiapó deberá estar terminada en cinco años.”

Por el señor Alemany.

Para reemplazar el artículo por el siguiente:

“Artículo 1.º Se autoriza al Presidente de la República por el término de tres años para contratar a precio alzado, por propuestas públicas, en conjunto o por secciones, el estudio i la construccion i equipo de los ferrocarriles necesarios para unir la ciudad de la Ligua-Cabildo con Arica.

Las secciones transversales deberán estar concluidas en el término de tres años; las lonjitudinales hasta la Serena en cuatro, i a Copiapó en cinco.

Autorízase igualmente al Presidente de la República para contratar directamente con empresarios particulares la ejecucion de estas obras con arreglo a las bases fijadas en esta lei, si no hubiere proponentes, o si a juicio del indicado funcionario, las propuestas no fuesen aceptables económica o legalmente consideradas, o por las condiciones de seriedad de aquellos.”

El señor Irarrázaval Zañartu pidió que se dejara en el acta testimonio de la declaracion del señor Ministro de Industria i Obras Públicas, segun la cual no existen estudios completos para la construccion del ferrocarril hasta Arica, i que era probable que el Gobierno se viera en la necesidad de indemnizar una parte de los gastos que hubieren practicado en estu-

dió aquellos proponentes que hicieren estudios serios i no obtuvieren la propuesta; i que tratándose de una licitacion en que concurrieran muchos interesados, el desembolso por este motivo tendria que ser mui considerable.

El señor Puga Borne pidió asimismo que se dejara testimonio de que Su Señoría no formula indicacion en este artículo, en atencion a que el señor Ministro i la Cámara han acogido la idea de establecer en el artículo 2.º una disposicion que espese que el equipo será adquirido por el Estado a justa tasacion de peritos i no por el precio que se haya invertido en él.

Por haber llegado la hora se levantó la sesion a las tres i media de la tarde, quedando pendiente el debate."

Se dió cuenta:

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

«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

Tengo el honor de poner en vuestro conocimiento que de acuerdo con el Consejo de Estado he resuelto incluir entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso Nacional en el actual período de sesiones extraordinarias, el proyecto de lei que prorroga por el término de un año la autorizacion conferida al Presidente de la República por la lei número 1,711, de 19 de noviembre de 1904 para contratar la ejecucion de las obras de mejoramiento del puerto de Valparaiso con las modificaciones que se indican en el espresado proyecto de lei.

Santiago, a 16 de enero de 1907.—PEDRO MONTT.—*R. Rotomayor.*»

«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

Estima el Gobierno de urjencia nivelar los sueldos de los obreros que prestan sus servicios en los diversos establecimientos e instituciones fiscales con los de la industria privada, pues no dándose a esos empleados los recursos necesarios para que puedan atender sus obligaciones, podria llegar hasta paralizarse, o a lo ménos dificultarse el funcionamiento de los servicios nacionales.

Con tal motivo he creído que conviene aumentar los sueldos de los obreros empleados en los Arsenales de Marina, Seccion Armas de Guerra i Municiones i Maestranza del Apes-

tadero Naval de Magallanes en una proporcion que fluctúa al rededor del treinta por ciento de esos sueldos.

Conviene tambien que los individuos del equipaje de los buques presten por algun tiempo sus servicios en los Arsenales i Seccion Armas de Guerra a fin de que adquieran ciertos conocimientos en los trabajos de maestranza, fabricacion i conservacion de proyectiles, armamentos, etc., que les serán de gran utilidad.

Actualmente esos empleados ganan en todo cerca de trescientos mil pesos i el aumento proyectado significa un mayor gasto de noventa mil pesos mas o ménos.

Oido el Consejo de Estado i con su acuerdo para que podais tratarlo en el presente período de sesiones extraordinarias, tengo el honor de someter a vuestra deliberacion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Los sueldos fijados por la lei número 1,820, de 8 de febrero de 1906, para la jente de mar al servicio de la Armada de la República rejirán tambien para la jente que sirve en los Arsenales de Marina i Seccion Armas de Guerra i Municiones i todo este personal podrá ser destinado indistintamente a servir en tierra o a bordo.

Art. 2.º Los individuos que desempeñen plazas especiales del servicio de Arsenales i de la Seccion Armas de Guerra gozarán de los sueldos siguientes:

Seccion Armas de Guerra

PRIMERA SECCION

Portero segundo. \$ 600

Arsenal

Departamento Armas de Guerra

Portero segundo. \$ 600
Ascensorero 432
Guardian de polvorines 1,560

Taller de mecánica

Mecánico, artillero primero. . . . \$ 3,120
Mecánico, artillero segundo 2,700
Mecánico, artillero tercero. 2,160
Mecánico, artillero cuarto 1,800
Aprendiz de mecánico 658
Modelista primero. 2,340
Fundidor primero. 2,340
Fundidor segundo. 1,350
Pañalero 1,560

por treinta años, la posesion de los bienes raíces que tiene adquiridos en la ciudad de Santiago.

Tengo el honor de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio número 251, fecha 12 del presente.

Dios guarde a V. E.—JUAN LUIS SANFUENTES.—*F. Carvallo Elizalde*, Secretario.

3.º De las siguientes mociones:

“Honorable Cámara:

Consideraciones que no se escaparán a la penetracion de los miembros del Congreso, i análogas a las que se establecen en las mociones sobre modificacion del Código de Comercio en lo referente a la constitucion de sociedades anónimas o en comandita por acciones, presentadas por los honorables Diputados señores Joaquín Echenique G., en 25 de noviembre de 1905, i Manuel Salas Lavagui, el 16 de julio de 1906, nos mueven a presentar un proyecto mas completo, cuyos fundamentos fluyen del mismo.

En consecuencia, sometemos a la aprobacion de la Honorable Cámara, el siguiente proyecto de lei:

“Artículo 1.º Las sociedades anónima o en comandita por acciones, deberán enterar en caja la totalidad de su capital, dentro del término de dos años, contados desde la fecha de su autorizacion por el Presidente de la República o de la escritura social, segun el caso.

Para poder ser autorizados, deberá haberse enterado previamente el cincuenta por ciento de su capital.

Art. 2.º Las acciones llamadas liberadas o que se consideran totalmente pagadas, al organizarse la Sociedad, como precio de lo que se aporta, como comisiones o como primas por la organizacion de la Sociedad o por cualquier otro motivo, no podrán ser transferidas sino despues de seis meses de enterada la totalidad del capital.

Art. 3.º Las acciones solo pueden ser nominales.

Art. 4.º Los organizadores de una sociedad anónima o en comandita por acciones, deberán publicar, ántes de que sean firmados por los socios los estatutos sociales, un proyecto en el cual se indique lo siguiente:

a).—Las bases sobre qué se va a formar la sociedad; i

b).—Las acciones liberadas, comisiones, primas, etc., que directa o indirectamente se pagaren por su organizacion.

El proyecto deberá ser firmado por los organizadores, quienes serán responsables de la verdad de los hechos aseverados en él. Constituirá delito de estafa la falsedad de los hechos en él aseverados.

Art. 5.º Los directores de una sociedad no podrán vender sus acciones hasta treinta dias despues de haber renunciado su puesto, salvo que sean espresamente autorizados por la junta jeneral de accionistas.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

Las sociedades existentes podrán optar, en el término de noventa dias, entre disminuir su capital, sin perjuicio de las responsabilidades vijentes por operaciones efectuadas con anterioridad o por enterarlo en caja en el término de dos años. En caso de disminuirse el capital, se procederá en la forma que prescribe el Código de Comercio para la modificacion de los estatutos sociales.

Los plazos fijados en este artículo se contarán desde la publicacion de la presente lei en el *Diario Oficial*.”

Santiago, 17 de enero de 1907.—*Alejandro Huneeus G. H.*—*Eduardo Ruiz*.—*Francisco Javier Correa*.—*Luis Izquierdo*.—*Benjamin Errázuriz*.—*Jorge Valdívieso Blanco*.—*Gonzalo Echenique G.*—*Enrique A. Rodríguez*.

Acepto la idea principal. En la discusion propondré algunas modificaciones.—*Aníbal Cruz D.*

En el mismo sentido que el señor Cruz.—*Joaquín Vías B.*—*Joaquín Echenique*.—*Eduardo Suárez Mujica*.—*Luis Lamas*.—*Guillermo Pinto Agüero*.—*José Víctor Besa*.

Acepto el proyecto con las mismas salvedades del señor Cruz.—*E. Villegas*.

Acepto la idea principal.—*Arturo Lyon Peña*.—*R. Corbalán Melgarejo*.—*Guillermo Rivera*.

Acepto la idea principal.—*Julio Puga Borne*.—*M. A. Urrutia*.—*Manuel Espinosa Jara*.—*Rafael Orrego*.—*Abraham A. Ovalle*.—*Marcial Flores*.

Con reservas relativas a la retroactividad i al numero de acciones que deberán tener los directores de toda sociedad.—*A. Irarrázaval Z.*—*Amuel Leon Silva*.—*Jorge E. Guerra*.—*Roberto Sánchez*.—*F. Subercaseaux del Río*.—*Belfor Fernández*.

Acepto la idea fundamental. En la discusion particular propondré modificaciones.—*A. Letelier.—M. Salas Lavaggi.—Ricardo Cox Méndez.*

Acepto, pero me reservo el derecho de proponer algunas modificaciones.—*Raul Edwards.*

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—El Presidente de la República ordenará la incineracion mensual de cinco millones de pesos, de papel moneda, hasta reducir la cantidad circulante a una suma igual a la del oro acumulado para la conversion.”—*Malaquías Concha.*“

Se dió lectura a una informacion en que se comunica que la Comision de Relaciones, citada para el dia 16, celebró sesion con asistencia de los señores Cruz Díaz, Freire, Letelier, Pereira i Rivera don Guillermo.

No asistieron los señores Huneeus don Jorge, Montenegro, Pleiteado i Richard.

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

El señor CONCHA (don Malaquías).—¿No hai anunciado ningun proyecto para el primer cuarto de hora?

El señor SECRETARIO.—Nó, señor.

Agua potable de Parral

El señor LETELIER.—Voi a aprovechar la oportunidad de ser esta una de las últimas sesiones del actual período, para hacer algunas recomendaciones a los señores Ministros del Interior i de Obras Públicas, relacionadas con una de las mas premiosas necesidades de uno de los departamentos que forman la agrupacion que tengo el honor de representar en esta Honorable Cámara.

Uno de los proyectos mas importantes para el porvenir i salubridad de las ciudades es el que tiende a dotarlas del servicio de agua potable, por cuya falta se producen frecuentes epidemias que diezman la vida de miles de nuestros conciudadanos.

Este servicio es una de las medidas mas importantes que deben tomarse, la necesidad mas urgente que debe llenarse; pero desgraciadamente hai capitales de departamentos que carecen en absoluto, hasta la fecha, de un servicio de tan capital, de tan primordial importancia.

En esta desgraciadísima situación se encuentra la ciudad de Parral, cuyos habitantes

tienen que beber el agua que se estrae de los pozos i, como no hai allí servicio alguno de desagües, esa agua está siempre enteramente infestada, por lo que reinan siempre las epidemias mas desoladoras en aquella poblacion.

En los sitios que son de estension reducida, jeneralmente hai un pozo para extraer el agua para la bebida i otro pozo que sirve de letrina.

En estas condiciones la Cámara comprenderá de qué calidad es esa agua, sobre todo si tiene presente que el terreno es ripioso i mui propicio para las filtraciones.

Las consecuencias de esta situación son verdaderamente desastrosas i por esto es que la viruela, el tifus i muchas otras epidemias arrebatan a aquel pueblo un gran número de vidas.

Esta situación es absolutamente inaceptable i es menester que el Gobierno se preocupe de poner algun remedio que evite tan graves daños.

Ultimamente he visto que se trata de mejorar este servicio en diversas ciudades de la República i creo que el Gobierno no puede prescindir de la situación verdaderamente desastrosa de la ciudad de Parral, i con tanta mas razon cuanto que desde antiguo se han hecho los estudios para establecer allí este servicio.

Recuerdo que hace años, varios ingenieros de la Direccion de Obras Públicas, establecieron en sus informes que no solo era posible instalar este servicio sino que la obra era fácil i de mui poco costo.

En la época en que ocupó la vice-Presidencia de la República el distinguido político, señor Aníbal Zañartu, con conocimiento perfecto de esta urgente necesidad del pueblo de Parral, se preocupó de satisfacerla i presentó al Congreso una mocion con el objeto de adquirir unas vertientes que darian a Parral agua buena, abundante i a poco costo.

El Congreso conocedor tambien de esa necesidad tan premiosa, concedió los fondos en cantidad de treinta i cinco mil pesos, los que se invirtieron en adquirir esa dotacion de agua; pero como lo que ocurre entre nosotros respecto de las obras públicas es algo que abisma i que nunca puede ser censurado lo bastante, se pagaron esos treinta i cinco mil pesos por la compra de las vertientes, se perfeccionaron los respectivos títulos, i vinieron entónces las dificultades provocadas por los propios ingenieros.

Principiaron esas dificultades por el rumbo que debian seguir las cañerías, se discutió i

se papeleó durante mas de un año para determinar ese trazado: habia ingenieros que pretendian llevar la cañería por un punto que iba a imponer un desembolso en tres veces superior al del trazado directo i hubo otros que mirando las cosas bajo su verdadero aspecto, estimaban mejor este trazado directo que importaba un gran ahorro de dinero, de tiempo i de las obras de arte que habria necesidad de construir.

Por fin se subsanaron estas dificultades, pero mui pronto se provocaron otras nuevas con motivo de la capacidad o volumen de las cañerías.

Nuevo papeleo, nuevos trajines, nuevas solicitudes de los vecinos implorando la pronta ejecucion de los trabajos, hasta que al fin estos obstáculos tambien fueron subsanados.

En seguida, cuando el vecindario se felicitaba creyendo que iba a tener al fin este servicio de agua potable i cuando las cañerías estaban allá, de orden superior del Gobierno fueron trasladadas a otro lugar.

En presencia de estos hechos, se hicieron gestiones para recuperar este material, i despues de muchos trajines i de tiempo perdido se logró volver a su destino las mencionadas cañerías.

Se comenzó entónces su colocacion en la que se invirtieron freinta o treinta i cinco mil pesos; pero resultó que la cañería no era de bastantes dimensiones para conducir el agua potable, por lo que hubo de quedar inconcluso este trabajo, i en este estado permanece hace seis años.

Esta es una situacion irregular e inconveniente, que no debe subsistir despues que se han comprado las vertientes que habrán de proveer de agua a la ciudad, i despues que se han invertido treinta o cuarenta mil pesos.

No es posible que continúen paralizados los trabajos por falta de cañerías.

Es necesario consultar los fondos indispensables con este objeto, a fin de que el Estado no pierda las cantidades que ha invertido, que no bajarán de ochenta a cien mil pesos amende que no seria raro que la cañería resultara inservible por el abandono en que se la ha dejado. Así se vela en este pais por los intereses públicos, porque estas cosas jamas llegan a llamar la atencion del Gobierno!

I no se crea que esta es la primera vez que el Diputado por Lináres llama la atencion sobre estas cosas, porque recuerdo que en el período anterior hice diversas peticiones al honorable Ministro de Industria i Obras Públicas para subsanar estos graves inconvenientes que colocan al pais en una situacion tan ver-

gonzosa que tiene ciudades florecientes en condiciones tan irregulares i amenazadoras para la salubridad pública.

He querido aprovechar de nuevo la oportunidad que se ofrece ahora, que se trata de invertir fondos para los trabajos de agua potable de diversas ciudades de la República, para reiterar mis observaciones a fin de que el honorable señor Ministro las tome en cuenta. Porque no es dable que los habitantes de la ciudad de Parral queden perpetuamente espuestos a las epidemias. El Estado tiene la obligacion de contribuir, en toda forma, a la instalacion i sostenimiento de este servicio que aconseja la hijiene i que reclama la salubridad de los habitantes.

Pasa a este respecto algo chocante. Miéntas no se omiten sacrificios para mejorar los servicios de las grandes ciudades, a los pueblos pequeños, alejados del centro, se les deja abandonados por el Gobierno; no hai tropiezos para invertir millones en obras tales como el alcantarillado de Santiago i la transformacion del puerto de Valparaiso, me refiero al primitivo proyecto Kraus, no a las otras obras proyectadas, que son del todo indispensables para nuestro primer puerto.

En el período anterior se hablaba de economías, i se hicieron realmente tratándose solo de poblaciones pequeñas; en cambio, se botaban sumas cuantiosas con corazon lijero, para los grandes centros.

Las economías rezaban solo con los pueblos chicos, con las ciudades de segundo i tercer orden. Así sucedió, señor Presidente, que se le quitaron tres pacos a la policía de Lináres, un otro empleado inferior a Talca i a Parral i se suprimieron escuelas en localidades pequeñas, dejando privados a los habitantes de éstas de los medios de dar instruccion a sus hijos.

Este espíritu de economizar con los pueblos pequeños, con las aldeas i villorrios, de derrochar el dinero a manos llenas, de destinar millones de millones de pesos para las grandes ciudades, no es justo ni equitativo.

No es la primera vez que yo levanto mi voz en esta Cámara para referirme a este sistema poco correcto de abandonar a las pequeñas poblaciones, que tienen tanto derecho como las otras a ser atendidas, que forman parte del organismo nacional i que deben ser abastecidas de todos los medios indispensables para la vida.

Es natural i yo lo comprendo mui bien; que en las ciudades de primer orden se lle-

ven a cabo obras de gran importancia. A esto yo, por cierto, no me opongo.

Pero si se hace eso, si el Gobierno reconoce i cumple su deber de impulsar el progreso de los centros mas importantes de la República, no debe olvidarse tampoco de su obligacion de tender la mano protectora del Estado de no dejar abandonados a sí solos los pequeños centros. Tiene una obligacion imperiosa, imprescindible que cumplir tambien con estos últimos, de dotarlos de aguas, puentes i caminos, de velar por su salubridad, de mejorar las condiciones de vida de sus habitantes, aunque se trate de las poblaciones mas apartadas i mas humildes del territorio de la República.

Pavimentacion de Parral

El señor LETELIER.—Ya que me estoy ocupando de las necesidades del Parral, particularmente en lo que toca a la carencia de agua potable, quiero de paso manifestar al honorable Ministro del Interior, aprovechando su presencia en la Sala, otras necesidades del pueblo i departamento del mismo nombre.

La ciudad cabecera del departamento, pertenece a una comuna pobre i su Municipalidad dispone de escasos recursos, estando reducida apénas a la atencion de los servicios locales mas indispensables. De tal manera, señor Presidente, que sus fondos no le han permitido pavimentar las calles: i de ahí resulta que en la época del invierno se presentan total i absolutamente incomunicadas por el barro. No hai medio alguno de atravesar de un punto a otro; es algo lamentable ver a los habitantes obligados, para el servicio diario de su vida i de los negocios, a hundirse en montones enormes i de barro putrefacto.

Yo he presenciado escenas que parecerán cuentos ridículos inventados para molestar la atencion de mis honorables colegas.

Ha habido veces que una persona ha tenido que estar esperando durante cerca de una hora para poder atravesar la calle por un sistema de locomocion orijinalísimo: esperando que viniera algun pobre diablo dispuesto a transportar en brazos al que tenia necesidad de atravesar la calle.

Esta situacion es intolerable, vergonzosa, bochornosa. I hai un modo fácil, sencillísimo de ponerle remedio.

En ocasion anterior, tuve el honor de visitar al señor Ministro de Industria i Obras Públicas i de pedirle que se compadeciera de este pueblo, que, como ya he dicho, se

encuentra en deplorables condiciones. Le pedí al señor Ministro que se sirviera dar las órdenes necesarias para que los trenes lastreros que hacen el servicio entre Talca, Lináres i Parral condujesen algunos pocos carros con ripio a la estacion de Parral.

Estos pocos carros de ripio, que importarian al Estado una suma insignificante, puesto que no valdrian otra cosa que el pago de los operarios, prestarian un grandísimo servicio a la ciudad.

Uno de los antecesores de Su Señoría el honorable señor Espinosa Pica ordenó, hace tres o cuatro años, cuando desempeñó la cartera de Obras Públicas, el envío de quinientas carradas de ripio para satisfacer estas necesidades del Pueblo de Parral.

La Municipalidad hizo estender este ripio en las calles, pero solo alcanzó para componer dos de ellas, las principales de la ciudad.

El resto permanece hasta ahora en las condiciones que acabo de referir a la Cámara.

Yo espero que el señor Ministro, que ha escuchado las observaciones que he venido formulando, querrá mejorar las condiciones en que ese pueblo se encuentra.

Espero que el señor Ministro habrá de dictar las órdenes necesarias para que los trenes a que acabo de referirme conduzcan a Parral mil carradas de ripio dejándolos en la estacion de los ferrocarriles.

La Municipalidad se haria cargo de él distribuyéndolo en las calles de la ciudad.

Con esto habria hecho Su Señoría un gran bien a la localidad; seria recordado con gratitud por todos los habitantes de aquel pueblo.

Yo me permito pedirle al señor Ministro que acoja estas bien intencionadas observaciones i que imparta Su Señoría las órdenes del caso para llevar el ripio hasta la estacion de Parral, haciendo de este modo un gran bien con poco costo, porque creo que será mui satisfactorio para una persona que desempeña la cartera de Industria i Obras Públicas, poder hacer a un pueblo un favor tan grande con tan poco esfuerzo, con tan poco sacrificio i con tan poco dinero.

Caminos de Parral

El señor LETELIER.—Otra necesidad que deseaba hacer presente al señor Ministro de Obras Públicas i que es mui sentida en el departamento de Parral es la que se refiere a los caminos públicos de aquel departamento.

Si las calles de Parral presentan en invierno una situacion lastimosa... comprenderán

fácilmente mis honorables colegas cuál será la de los caminos vecinales.

Propiamente hablando, no hai posibilidad de comunicarse entre uno i otro fundo, ni ménos pueden los agricultores acarrear sus cosechas a la línea central. En una palabra, allí no se puede negociar, porque es imposible trasladarse de un punto a otro del departamento, cuánto ménos si hai entre ellos algun río o estero, porque en Parral no existen los puentes; hai que buscar los vados, esponiéndose a lamentables accidentes que son allí muy frecuentes.

I no se crea que no hai propiedades de mucho valor, que paguen fuertes contribuciones, pues las hai entre Longaví i Parral riquísimas i de una gran producción.

Lamento que no se encuentre presente el honorable Diputado señor Rosselot, que habria ratificado lo que voi diciendo i unido sus ruegos a los míos, para pedir al honorable Ministro de Industria i Obras Públicas que se subsanen estos graves inconvenientes, destinando alguna suma del presupuesto a mejorar los caminos del departamento de Parral, principalmente el de Rincona i el que va a los baños de Cátillo, que en verano apénas se mantiene en condiciones transitables, pero que desaparecen en invierno.

De esto puedo dar fe, porque habiéndome trasladado a Parral para tratar de un negocio con una persona que está casi a sus puertas, no lo pude hacer en día i medio, teniendo que desistir de mi propósito.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—¡Qué tiene de extraño lo que dice Su Señoría cuando en la mismo plaza de Victoria se ahogó un lechero! No me asusta lo que dice Su Señoría.

El señor COX MENDEZ.—Del río Maule al sur estos accidentes son muy frecuentes, honorable Diputado.

El señor LETELIER.—Celebro las interrupciones de Sus Señorías porque robustecen mi petición i prueban que hai necesidad de hacer algo i no dejar trascurrir los años dejando esos caminos en el estado deplorable en que se encuentran ahora.

No es posible que trascurren los años, que se sucedan los Gobiernos, que pasen los ministerios i las cosas sigan en el mismo estado, en un estado no solo deplorable sino hasta ridiculo.

Que en la plaza de Armas de un pueblo se ahogue la jente ¡es cuanto cabe! i que, como ha dicho en tono de broma, probablemente, el honorable señor Cox, sucedan con frecuencia estas o peores cosas del Maule al sur...

El señor COX MENDEZ.—Yo no he hablado en tono de broma, señor Diputado.

Es completamente exacto que ocurren, con frecuencia, desgracias parecidas del Maule al sur. Así, por ejemplo, cerca de Chillan, sucede que las carretas que bajan de la montaña con jente que va a hacer sus compras, carretas con ruedas pequeñas, se dan vuelta i varias veces ha acontecido que han perecido los chiquillos ahogados en el barro.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—El cuento que yo referí, no es cuento, i si ha resultado divertido ha sido por sí mismo, i no porque yo haya querido hacer broma.

Es del todo auténtico que en la plaza de Armas de Victoria se ahogó un lechero.

Ahora no puede suceder eso, porque la plaza tiene piso de madera.

El señor COX MENDEZ.—De Maule al sur, señor Diputado, durante el invierno se suspenden la vida agrícola, la vida comercial, el movimiento de los negocios.

Hai que esperar que pase el invierno i esté algo avanzada la primavera.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Los dos temas que ha tocado el honorable Diputado son muy interesantes.

Así, por ejemplo, en lo referente al servicio de agua potable, hai mucho que corregir en el sur.

Si los honorables Diputados se tomasen el trabajo de traer aquí una botella del agua que se consume en cada localidad, veríamos prácticamente que es de la peor calidad, que es puro barro. El agua potable que se bebe en Curicó es una immandicia, aun peor que la que se tomaba en Chillan, contajada con las filtraciones del cementerio de la ciudad.

Sobre todo esto no hai necesidad de insistir.

El señor LETELIER.—Es indispensable que el honorable Ministro tome nota de las deficiencias i necesidades del departamento de Parral, para remediarlas tan pronto como sea posible.

Ferrocarril longitudinal

El señor ORRIGO (Presidente).—Ha terminado la primera hora.

Entrando a la orden del día, corresponde continuar la segunda discusión del artículo 1.º del proyecto sobre construcción del ferrocarril longitudinal, conjuntamente con las modificaciones propuestas por varios honorables i diputados i con el artículo 1.º del proyecto de ferrocarril entre Rucapequen i Tomé.

Ofrezco la palabra.

El señor ALEMANY.—¿No está con la palabra el honorable señor Espinosa Jara?

El señor SECRETARIO.—Entiendo que terminó el señor Espinosa Jara.

El señor ALEMANY.—Me parece que, al llegar la hora, tuvo que suspender sus observaciones el honorable Diputado por Petorca.

El señor ORREGO (Presidente).—Talvez está un poco trascordado Su Señoría.

Ayer hablaron, en la discusion del artículo, dos honorable Diputados, siendo el último el honorable señor Espinosa Jara, quien terminó su discurso.

El señor ALEMANY.—Insisto en creer que el honorable señor Espinosa Jara no alcanzó a terminar sus observaciones, por haber llegado la hora.

Creo que él quedó con la palabra; i como Su Señoría no está en la Sala, quizas vendría esperarlo.

El señor ORREGO (Presidente).—El honorable señor Espinosa Jara no se halla en la Sala en este momento. La Cámara resolverá si se le espera.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—¿Se discute el artículo 1.º?

El señor ORREGO (Presidente).—Sí, honorable Diputado, en segunda discusion.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—El honorable Ministro de Industria ha salido en este momento, tambien.

El señor LETELIER.—Pido la palabra.

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

El señor LETELIER.—Considero escusado manifestar que no tenemos el propósito de obstruir el despacho de este proyecto; deseamos, sí, hacer palpables algunos inconvenientes que contiene, a fin de que salga, de la discusion, un proyecto que facilite la construccion de una obra de la magnitud de la que se nos propone.

Se dice que el proyecto adolece de defectos en la forma en que se ha traído a esta Honorable Cámara; i estos defectos, manifestados por algunos de mis honorables colegas, entre otros por el honorable Diputado por Yungai, señor Puga Borne, han sido reconocidos aun por los que mas empeñosamente persiguen el pronto despacho de esta lei, i paladinamente confesados por el propio señor Ministro de Industria i Obras Públicas.

Con efecto, han sostenido algunos Diputados la conveniencia de que este trabajo se contrate en licitacion pública. I a este propósito ha hecho el señor Ministro de Industria la declaracion gravísima de que es imposible

pedir propuestas públicas, porque no existen los estudios necesarios para pedir las en condiciones de verdadera seriedad.

Esta declaracion escusa cualquiera otro comentario.

Pero hai en las disposiciones de este proyecto algo que hace mas grave todavía esta falta de estudios que ha confesado el señor Ministro.

Aun cuando en este momento nos ocupamos solamente en la discusion del artículo 1.º, haré notar una grave irregularidad que contiene el artículo 7.º

Dice este artículo:

“Art. 7.º La explotacion de la línea de Ligua al puerto de Arica, por los contratistas, estará sometida a la lei de 6 de agosto de 1862”.

¿Tiene aplicacion a esta obra la lei de 6 de agosto del 62? No, señor.

De tal manera que, durante la construccion de este ferrocarril, que puede durar un gran número de años, no podrá S. E. el Presidente de la República ejercer las facultades de vijilancia e inspeccion que le atribuye esa lei.

El proyecto que discutimos limita sencillamente estas atribuciones al período de *esplotacion del ferrocarril*.

¿Puede aceptarse una situacion semejante? Pienso que esta observacion, que de paso i a la lijera formulo, hará meditar en la conveniencia de consignar una disposicion especial o completar la del artículo 7.º, a fin de que pueda el Ejecutivo ejercer las facultades de vijilancia, que le otorga la lei del 62, durante la construccion del ferrocarril longitudinal.

Descaria oír la opinion del señor Ministro del ramo sobre el particular. Quisiera saber si Su Señoría considera aceptable esta disposicion.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—El honorable Diputado por Angol pidió que se dejara constancia en el acta de una afirmacion que yo hice relativa a la carencia de estudios para esta obra.

Debo manifestar a Su Señoría que no se han podido hacer estos estudios por diversas circunstancias.

En 1901, siendo Presidente don Aníbal Zanartu, se llegó a confeccionar un proyecto que encomendaba al ingeniero don Josías Harding los estudios de esta línea. El mensaje respectivo fué presentado al Congreso por el entonces Ministro de Industria i Obras Públicas don Joaquin Fernández Blanco.

Sin embargo, este contrato no se llevó a efecto.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—

Creo, señor Ministro, que solo se pidieron cuatrocientos mil pesos para reconocimientos en la misma época a que se refiere Su Señoría, siendo Presidente don Anibal Zañartu i Ministro de Obras Públicas don Joaquin Fernández Blanco.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Nó, señor Diputado. Se contratava a tanto por kilómetro, de modo que venia a resultar mas o ménos setecientos mil pesos.

Pero recuerdo que ese mensaje nunca se llevó a la práctica.

Despues se han consultado en las leyes de presupuestos algunos ítem con este objeto. Se han estado haciendo estudios poco a poco que han resultado inconexos i sin relacion entre sí i que no son suficientes para formarse conciencia cabal de este negocio.

Entre todas estas líneas solo hai estudios mas o ménos completos para algunas secciones, entre ellas la de Vallenar a Vizcachitas.

De manera que no existen estudios, como decia el honorable Diputado.

Hacia observaciones tambien el honorable Diputado sobre el artículo 7.º del proyecto.

Yo creo que está mui justificada la disposicion de ese acuerdo. Este es un ferrocarril que va a ser construido por una lei especial. Las leyes actuales se refieren a los ferrocarriles del Estado o de propiedad particular. En este caso es diferente. Se trata de un ferrocarril del Estado que va a ser explotado por una empresa particular.

Así se pensó en el Senado i se dijo: la lei jeneral no contempla este caso i se agregó esta disposicion para que la explotacion quede sometida a la lei de 6 de agosto de 1862.

Tiene ademas este proyecto una multitud de puntos que hai que resolver todavía; pero que seria inconducente entrar a considerar ahora; en el momento oportuno se tomarán en consideracion.

Se trata de un proyecto, basado en la confianza que existe en este momento en la Cámara, i es de esperar que exista durante mucho tiempo en la accion del Poder Ejecutivo.

El señor LETELIER.—Agradezco mucho al señor Ministro las esplicaciones que se ha servido darme; pero talvez Su Señoría no ha penetrado el alcance de mi pregunta.

No he formulado cargos por la falta de estudios. Mal podria haberlos hecho a esta administracion, cuando no ha tenido, ni aun materialmente, el tiempo necesario para practicarlos, desde que desempeña el Gobierno de la República.

Mi observacion iba dirigida a manifestar que estos estudios no existen i es menester hacerlos.

Durante la administracion Balmaceda se presentó un proyecto sobre esta materia.

Sobrevinieron los sucesos del 91 i el proyecto no llegó a ser lei.

Pero hubo un hombre patriota, que en su corto paso por la administracion del Estado, dejó huella luminosa, de tal modo que es de sentir no se hubiera prolongado su permanencia en ese puesto.

Me refiero al excelentísimo señor Zañartu que, por medio de su Ministro de Industria i Obras Públicas, el señor Joaquin Fernández Blanco, pidió al Senado votara una suma de trescientos a cuatrocientos mil pesos para completar los estudios del ferrocarril longitudinal.

Desgraciadamente, este distinguido hombre público tuvo que soportar, a consecuencia de este mensaje, los mas virulentos ataques. Se llegó a decir—como es de moda en este pais, en que hai la costumbre de llamar a todo el mundo ladrón o desfalcador—que se trataba de un negociado.

I esto cerró el camino al proyecto i los fondos no fueron votados por el Congreso.

Es de lamentar que no se hubieran empezado a hacer entónces, como lo pedia este hombre patriota i bien intencionado, los estudios necesarios para llevar a cabo esta obra a que está vinculado en gran parte el porvenir de Chile.

I es tanto mas lamentado cuanto que hoi, con carencia de estos estudios, se trae a la Cámara un proyecto para la ejecucion de esta misma obra, i se pretende que se despache en unos cuantos minutos, como si se tratara de una cosa baladí e insignificante.....!

¿Quiere el Excmo. señor Montt tener la gloria de que este ferrocarril se construya durante su administracion?

Es justo que lo pretenda, señor Presidente.

Es justo que S. E. el Presidente de la República, haciendo honor a sus antecedentes, pretenda realizar esta obra durante su administracion; pero tambien es preciso reconocer que no es posible realizar la ejecucion del ferrocarril longitudinal contrariando las buenas prácticas sustentadas durante muchos años por el mismo Excmo. señor Montt en su carácter de Ministro de Estado.

No hai estudios para la ejecucion de esta obra, i creo que el solo hecho de que estos estudios se realicen durante la administracion del Excmo. señor Montt, seria bastante para llenar de prestigio a esta administracion i para

que llegara a ocupar una página brillantísima en nuestra historia.

Pero no porque se tenga el deseo de hacer esta obra nacional, es dable consentir que ella se ejecute sin estudios previos i sin base efectiva.

El señor Ministro de Industria i Obras Públicas talvez no ha comprendido el alcance de la pregunta que hace pocos instantes dirijí a Su Señoría.

Voi a explicarla.

Tan defectuoso es este proyecto, señor Ministro, que tomando al acaso cualquiera de sus disposiciones, la del artículo 7.º, por ejemplo, encontramos que durante los cincuenta años de explotación del ferrocarril rejirá la lei de ferrocarriles del año 62, pero no rejirá durante su construcción.

Si se contempla la disposicion del artículo 7.º es indudable que la lei del 62 no rejirá durante la construcción del ferrocarril.

Si S. E. el Presidente de la República estará facultado para supervijilar esta línea cuando esté en explotación ¿por qué no podrá ejercer esa misma supervijilancia durante la construcción?

¿Tiene inconveniente el señor Ministro para que se modifique el artículo 7.º i se diga que durante la construcción i la explotación de este ferrocarril rejirán las disposiciones de la lei del 62?

Pido nuevamente al señor Ministro que tenga a bien contestarme esta pregunta.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Cuando el honorable Diputado deje la palabra, me haré cargo de las observaciones de Su Señoría para contestarlas en conjunto.

El señor LETELIER.—Siento mucho esta falta de benevolencia del señor Ministro, pues ella forma contraste con el modo de ser habitual de Su Señoría.

Siento mucho que Su Señoría no dé contestacion a preguntas bien intencionadas, lo que constituye una prueba mas de este afán de hacer pasar a todo trance el proyecto en debate como si se tratara de una cosa baladí.

Al incurrir en esta negativa, rompe el señor Ministro con sus propias i honrosas tradiciones i con las que siempre han sustentado los Ministros que se han sentado en el banco que ocupa Su Señoría.

No siento esta negativa por lo que a mí concierne, sino por la Honorable Cámara i por los señores Ministros de Estado.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Probablemente, lo que el señor Ministro quiere decir es que la pregunta de Su Seño-

ría lo toma de sorpresa i desea darse tiempo para contestarla.

Al fin i al cabo, la pregunta de Su Señoría es trascendental i, por consiguiente, el señor Ministro no podrá contestarla sin ponerse ántes de acuerdo con sus demas colegas de Gabinete.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Me voi a permitir decir dos palabras en respuesta a la pregunta que me ha dirijido el honorable señor Letelier.

La lei del año 62 no contiene disposiciones relativas a los ferrocarriles particulares.

Pero sabe muy bien la Honorable Cámara que un ferrocarril particular no puede entregarse al tráfico público miéntras no haya sido revisado. . . .

El señor LETELIER.—¿De manera que no se aplica la lei del 62 a los ferrocarriles particulares?

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Sí, señor Diputado; pero he dicho a Su Señoría que este ferrocarril reviste un carácter particular, que no contempla la lei de 1862.

El señor LETELIER.—Agradezco la respuesta del señor Ministro, i manifestaré a Su Señoría que si hubiera tenido la bondad de dármele cuando le hice la pregunta, no me habria visto en la necesidad de formular esta especie de protesta muy ajena a mi carácter.

El señor PUGA BORNE.—A propósito de este incidente entre el señor Ministro de Industria i el honorable señor Letelier, creo que si el señor Ministro medita un poco, verá que las preguntas que se le dirijen van encaminadas a facilitar el despacho del proyecto en debate.

Los honorables Diputados que han estudiado este proyecto, desean precaverse contra el peligro de que una mayoría relativa lo haga pasar tal como viene del Senado.

Por eso creo que el señor Ministro debe contestar las observaciones a medida que se produzcan, porque es difícil que este proyecto pase como pretenden algunos Diputados, en la forma en que viene del Senado.

El señor LETELIER.—Doi al señor Diputado las gracias por sus atinadas observaciones.

El hecho fundamental es que no hai estudios para la ejecución de la obra. No se pueden pedir propuestas públicas por falta de estos estudios. I si no se pueden pedir propuestas públicas por falta de estudios, ¿cómo —pregunto yo —se puede contratar priva-

damente la obra? ¿Qué bases van a tomarse en consideracion en el contrato?

¿Acaso por contratarse la obra privadamente puede prescindirse de los estudios?

Nó, señor Presidente.

Si no hai estudios para pedir propuestas públicas, no los hai tampoco para el contrato privado.

Se dirá que hai bases jenerales para poder formalizar el contrato.

I bien ¿por qué no se aprovechan estas bases en las propuestas públicas?

¿Por qué no se van pidiendo propuestas públicas para las distintas secciones, eliminando las obras que no han sido estudiadas?

¿Acaso rompería este sistema la unidad en la ejecucion de la obra?

Nó, señor.

Pero todavía hai algo mas. El propio artículo 1.º establece que este contrato puede celebrarlo el Presidente de la República en el plazo de tres años.

I yo pregunto, ¿por qué no se aprovechan estos tres años en hacer los estudios necesarios para pedir a su término las propuestas públicas?

¿No bastan estos tres años para hacer el estudio del trazado i el estacado de este ferrocarril?

Creo que sí, señor Presidente.

¿Cómo se harían estos estudios? De manera mui sencilla: consultando los fondos necesarios para efectuarlos.

No para sueldos de ingenieros, señor Presidente... Porque hai desgraciadamente entre nosotros la tendencia, no digo la regla, de nombrar ingenieros para que hagan estos estudios de ferrocarril, los cuales, una vez en posesion de sus empleos, por una propension humana bastante esplicable, se dedican a desempeñar sus funciones de manera acomodaticia, sin poner al trabajo todo el esfuerzo que pudieran.

Podrían consultarse los fondos que fueran precisos para estos estudios, encomendando la obra a ingenieros a quienes se les pagaria su trabajo por secciones.

Se haría de este modo un estudio simultáneo de todas las secciones i se consultaría la mayor celeridad i empuje en la ejecucion de la obra.

Se señalaría un kilometraje para cada seccion i se contrataría la obra con uno o dos o tres ingenieros a precio alzado.

El Gobierno nombraría en seguida ingenieros-inspectores que vijilaran la naturaleza de los estudios i la forma en que se hicieran.

Se dice que no hai ingenieros bastantes en

el país para este trabajo. Sostengo que los hai sobradamente; pero si no los hubiera, nada mas fácil que contratar los necesarios en el extranjero.

Creo que el Congreso no negaría los fondos que hubiera menester el Gobierno para ejecutar estos estudios, que servirían de base i antecedente cierto a la construccion del ferrocarril, único medio de realizar esta obra en condiciones de seguridad i acierto.

Si no temiera molestar al señor Ministro de Industria, le pediría una declaracion a este respecto.

Pero, como Su Señoría ha manifestado el deseo de contestar solo al término de mis observaciones, me limito a pedirle que tome en consideracion esta idea.

Así aprovecharíamos fructíferamente los tres años de plazo que da el proyecto para la contratacion de la obra.

Me permito rogar al señor Ministro medite esta idea i la someta a la consideracion del Presidente de la República, porque ella, aceptada, traería muchos bienes i no sería el menor la pronta i feliz ejecucion de esta obra en que todos estamos empeñados.

Digo que todos estamos empeñados, porque no creo que alcance hasta nosotros el cargo de obstruccion que se nos ha venido dirijiendo.

Sería triste i bochornoso que, al tratarse de una de las obras mas importantes del país, no hubiera en la Cámara voces que tuvieran la franqueza de decir cuáles son los defectos que tienen los proyectos que se nos proponen para llevarla a cabo.

Para eso estamos en estos bancos.

Para eso somos representantes del pueblo.

I el día que no tuviéramos valor suficiente para dar espresion franca a nuestras ideas—por temor a la opinion pública o por cualquiera otra consideracion—valía mas que se cerraran las puertas del Parlamento; i que viniéramos gobernados por la voluntad de un solo hombre, que por mas bien intencionado que sea, i por mas dedicado que esté al cumplimiento de sus deberes, como me consta es i está el actual Jefe de la Nacion, no puede rejir una República en las condiciones que se pretende.

Por grande que sea la competencia i honorabilidad del Excelentísimo señor Montt, eso no basta para pasar sobre las instituciones que nos rijen i sobre las buenas prácticas administrativas.

Todavía, segun el artículo 1.º el Presidente de la República, queda autorizado para contratar privadamente, sin sujecion a bases o con-

diciones determinadas, por secciones o en conjunto la construccion, equipo i explotacion de este ferrocarril.

Luego puede contratar la totalidad de la obra o una seccion de ella. Esta es una prueba mas de la falta de meditacion i de estudio con que se ha formulado este proyecto. ¿Por qué se aceptan estos dos términos, o se puede elegir entre uno i otro? Sencillamente porque no hai un concepto cabal, porque no se sabe si conviene hacer esta obra de una vez o por series.

Tampoco se dice en cuántas secciones se dividirá esta obra.

El señor COX MENDEZ.—Se dice que en dos secciones.

El señor LETELIER.—Ojalá que el honorable Ministro nos dijera si esto es exacto.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—En realidad, son dos las secciones fundamentales, pero cabe un mayor número de la Ligua a Copiapó i de aquí hasta Arica.

El señor LETELIER.—¿Tendria inconveniente Su Señoría para que se dejara constancia en el acta de esta declaracion?

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Talvez no convendria en trabar la accion del Ejecutivo a este respecto.

Ademas, si reducimos al contratista al mero interes financiero, no se interesará por entrar en un negocio complicado, cuando cualquier otro negocio pueda proporcionarle mayores ventajas con ménos peligros.

El señor LETELIER.—Segun he creido entender al señor Ministro, hai una seccion ya completamente estudiada.

El señor ALEMANY.—Hai cuatrocientos cincuenta kilómetros con estudios definitivos.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—No con estudios definitivos. Su Señoría que tiene vinculacion en el departamento de la Ligua, sabe que los estudios no son definitivos: hai ante-proyectos pero no estudios que puedan considerarse definitivos; por la zona de la costa tampoco los hai. Lo único que hai mas o ménos concluido es la seccion de Aguas Blancas.

El señor LETELIER.—Se me observa que, por lo ménos, hai doscientos cincuenta kilómetros con estudios definitivos.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Pero divididos en varias secciones, cincuenta en una provincia i otros tantos en otras; pero todos estos estudios hai que revisarlos, porque ellos no se han hecho para la aplicacion del sistema de cremallera.

En las conversaciones preliminares que se

han producido ya se ha establecido el precio por kilómetro segun se trata de estudios definitivos, de ante-proyectos o de secciones no estudiadas absolutamente.

El señor ALEMANY.—Hai estudios completos hasta la Serena.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Son solo ante-proyectos, señor Diputado; porque no se ha estudiado la construccion de ferrocarriles del sistema de cremallera que permitirá a las máquinas de última invencion llamadas Chaisse, subir con facilidad por gradientes de un seis a ocho por ciento.

En estas materias, se producen con frecuencia importantes novedades, porque la ciencia no ha dicho aun su última palabra sobre el particular i lo que ayer era un problema es hoy una hermosa realidad.

El señor LETELIER.—Yo le rogaria al honorable Diputado señor Alemany, que se sirviera confirmarme los datos que me ha proporcionado en órden a la cantidad de kilómetros en que existen estudios definitivos.

El señor ALEMANY.—De Rayado a los Vilos son ciento veinte kilómetros, de éstos hai veintisiete en construccion i noventa i tres restantes tienen estudios definitivos.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Aunque sea entrar en otro terreno, debo decir que esos estudios ha sido hechos para máquinas de simple adherencia, pero no para las máquinas de última invencion que permitirian emplear con grandes ventajas el sistema de cremallera.

El señor ALEMANY.—Respecto del ferrocarril de los Vilos a Illapel, el informe que se ha acompañado al proyecto dice lo siguiente: (*leyó*).

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—De quién es el informe que cita Su Señoría?

El señor ALEMANY.—Es un informe mui estenso de la Direccion de Obras Públicas que ha servido de base al proyecto presentado.

Tiene diez o quince hojas. Estudia el ferrocarril, las zonas que va a recorrer, los minerales que existen en cada zona, etc., etc. Es un trabajo acabado.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—No debe ser tan acabado cuando el señor Ministro de Industria i Obras Públicas declara que no hai estudios definitivos.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Yo digo que esos trabajos fueron definitivos para su época; pero no lo son hoy. En aquel tiempo no se habia pensado en el uso de la cremallera ni de la locomotora Chaisse.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—No hago bromas, señor Ministro. El señor Diputado cita un informe de la Direccion de Obras Públicas.....

El señor ALEMANY.—Que viene acompañado al proyecto.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—I es menester que Su Señoría no olvide datos trascendental.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—En el tiempo en que se hicieron esos estudios, por ejemplo, era de dudosa aplicacion la cremallera i el uso de la locomotora Chaisse hoi dia no lo son.

Se ha estudiado, pongamos por caso, el trazado de la línea de Cabildo a la Serena.

Hai muchos puntos en este trazado en que la cremallera se impone como la mejor solucion. Entónces este sistema no se habia jeneralizado, de modo que no se tomó en cuenta.

Lo que digo, en consecuencia, es que esos estudios fueron definitivos dentro de un sistema de traccion anticuado: hoi dia no se pueden considerar definitivos.

El señor LETELIER.—De los datos proporcionados por el señor Alemany i de las propias declaraciones del señor Ministro, se desprende que hai estudios definitivos en cierta parte de la línea.

Estos estudios permiten—me parece—pedir propuestas públicas para la construccion del longitudinal hasta San Marcos; de manera que quedarian unidos la Serena i Elqui con la Ligua.

¿No podrian pedirse, desde luego, propuestas públicas para esta seccion, i aprovechar el tiempo que demorara esta obra para continuar los estudios definitivos de la Serena al norte?

Creo que vale la pena de meditar un poco esta materia.

Nos encontramos en presencia de este he-

cho: se va a construir un ferrocarril de mil cuatrocientos a mil quinientos kilómetros de estension—no importa la exactitud de la cifra—hai estudiados de este ferrocarril doscientos cincuenta, trescientos o cuatrocientos kilómetros—tampoco importa la cifra.

¿Es razonable o nó empezar la ejecucion de la obra por la parte ya estudiada, contratándola por propuestas públicas?

Creo que sí.

Porque el único argumento que se ha hecho para no aceptar las propuestas públicas es el de que no hai estudios completos.

Si yo establezco, en manera concluyente, que existen estudios para una seccion del ferrocarril, el argumento—que ha sido la única defensa del señor Ministro—viene por tierra, por lo ménos en lo que respecta a esta seccion.

Desapareciendo esta razon, habria que inventar otra para sostener el contrato privado, que rompe con la buena práctica de la propuesta pública.

Hai quienes, sin embargo, sostienen ahora que el sistema de las propuestas públicas es aplicable solo a las pequeñas obras, como la provision de artículos de forraje para policías o de artículos alimenticios, porque muchos pueden proporcionarlos al Estado. En cambio, no puede emplearse en obras de gran entidad e importancia, porque son contadas las personas que pueden ejecutarlas!

Es ésta la nueva i gravísima doctrina administrativa que profesan ahora los sostenedores de este proyecto.

El señor ORREGO (Presidente).—Habien- do llegado la hora, se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

M. E. CERDA,
Jefe de la Redaccion.