

# Sesion 69.<sup>a</sup> extraordinaria en 11 de mayo de 1914

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ALDUNATE SOLAR

## Sumario

Se designan las comisiones que deberán ocuparse de los proyectos sobre arancel aduanero i medidas para prevenir incendios.—El señor Valdes Valdes se ocupa de la transformacion de Santiago.—El señor Guarello hace algunas observaciones sobre la transformacion i reconstruccion de Valparaiso.—El señor Zañartu (Ministro de Industria i Obras Públicas) solicita el pronto despacho del proyecto sobre regadío territorial i pide preferencia para él.—El señor García de la Huerta adhiere a las observaciones del señor Ministro.—El señor Balmaceda hace observaciones sobre la electrificacion de los ferrocarriles.—El señor Claro se refiere a la necesidad de activar el estudio del proyecto relativo a mejoramiento i construccion de puertos.—A petición del señor Echenique se acuerda solicitar del Gobierno datos sobre premios del profesorado de instruccion.—Se suspende la sesion.—A segunda hora no continúa por falta de número.

## Asistencia

*Asistieron los señores;*

Balmaceda J. Elías	Guarello Anjel
Barros E. Alfredo	Lazcano Fernando
Búrgos Gregorio	Mackenna Juan F.
Claro Solar Luis	Montenegro Pedro N.
Correa Ovalle Pedro	Ochagavía Silvestre
Charne Eduardo	Rivera Guillermo
Echenique Joaquin	Valdes Valdes Ismael
Eyzaguirre Javier	Valdes V. Francisco
Figueroa Joaquin	Walker Martínez J.
García de la H. Pedro	Yáñez Eliodoro

I los señores Ministros del Interior i de Industria i Obras Públicas.

## Comisiones Especiales

El señor **Aldunate** (Presidente).—La Mesa propone las siguientes comisiones para que estudien los asuntos que se indican:

Comision Especial encargada de estudiar el proyecto sobre arancel aduanero: señores Bascuñan, Besa, Correa, Guarello i Yáñez.

Comision Especial encargada de estudiar i formular un proyecto para prevenir los incendios, señores Barros E., Claro, Echenique, Valdes Valdes i Walker Martínez.

Si no hai inconveniente, quedarán nombradas estas comisiones.

Acordado.

## Transformacion de Santiago

El señor **Valdes Valdes**.—Hace un año, señor Presidente, ocupé por algunos momentos la atencion de mis honorables colegas sobre el problema de la transformacion de Santiago i dejé constancia con aplauso, de que la Municipalidad de la capital se resolvía por fin a tomar participacion en ese asunto de tan vital importancia para la ciudad. Reconociendo que esta intervencion del Municipio traeria una inevitable demora en el debate del proyecto que ya estaba en tabla en la Cámara de Diputados, concluí mis observaciones diciendo: «En todo caso es de aplaudir que esto tome al fin su rumbo normal, que la Municipalidad tenga un proyecto, un plano; que recoja los aplausos de lo que haga i asuma la responsabilidad de lo que deje de hacer.»

Desgraciadamente, señor Presidente, parece que la Municipalidad ha optado por el segundo de estos términos: ha asumido la responsabilidad de no hacer nada durante el año corrido desde entónces.

El Municipio abordó en alguna ocasión este asunto, consideró con buenas razones que debía principiar por hacer levantar un plano de la ciudad, tal como es actualmente, para estudiar sobre ese plano los diferentes proyectos de transformación i por fin no llegó a nada, ni siquiera a mandar hacer el plano en cuestión que ahora podría estar terminado; mientras tanto la ciudad continúa edificándose sin plan alguno, con lo cual se aumenta día por día el costo de ejecución del proyecto, cualquiera que sea, que algún día se habrá de realizar, siendo de advertir que los estudios cuestan una suma relativamente insignificante i constituyen el único medio de proceder con acierto i con calma cuando la situación económica permita llevar adelante la obra.

Hecho el plano de la ciudad actual, la situación se presenta para el Municipio en la forma siguiente:

Dentro de sus atribuciones, es decir en conformidad a la ley vigente, la Municipalidad tiene el derecho, mas bien dicho el deber, de fijar el ancho de las calles, plazas i avenidas, es decir, de fijar la planta definitiva de la ciudad.

Para realizar las avenidas diagonales, cuya ventaja en materia de edificación de las ciudades ya nadie pone en duda, la Municipalidad necesita de una nueva ley, puesto que este punto de vista no está contemplado en la ley vigente. Estas avenidas están destinadas a unir uno con otro los barrios o los sitios, de mas tráfico de la ciudad i van de uno a otro directamente por donde ahora no hai calles; no hai pues otra manera de realizarlas que espropiar una zona de terreno mas ancha que la avenida, ejecutar ésta i vender en seguida para edificar los terrenos sobrantes a ambos lados. Así se han realizado estas avenidas en todas las ciudades del mundo i se comprende fácilmente que de otra manera sería imposible ejecutarlas en primer lugar por su enorme costo, en segundo lugar por la injusticia de hacer ricos de la noche a la mañana a un número limitado de vecinos i en tercer lugar porque, como van atravesando las propiedades diagonalmente, todos los deslindes de los edificios van quedando soslayados respecto de la avenida, lo que se evita distribuyendo de nuevo el terreno que le da frente a ambos lados i dejando las irregularidades en el fondo de las casas.

Para estudiar esta futura ley dispone la Municipalidad de tres proyectos que han pasado a ser ya muy conocidos, puesto que tantas veces se ha aludido a ellos.

El primero es el proyecto de la Comisión

de Senadores i Diputados, que en su parte principal se reduce a proponer, como ensayo, un boulevard que rodee la parte central i mas congestionada de la ciudad, de manera que el tráfico de paso, desviándose por el boulevard, evite congestionar mas aun los barrios centrales.

El segundo es el proyecto llamado de los arquitectos, que distribuye en la ciudad un cierto número de plazas i las une por avenidas que van de una a otra.

I en tercer lugar existe el plano del ingeniero norte-americano señor Coxhead, que combina en la forma mas feliz el boulevard del proyecto de la Comisión i las avenidas del proyecto de los arquitectos, trazando algunas en forma curva e introduciendo otras novedades que son la última palabra en materia de edificación de las ciudades.

Desgraciadamente este ingeniero solo dispuso para sus estudios de un plano muy antiguo de la ciudad, de tal suerte que algunas de las avenidas que propone destruirian ahora edificios valiosos i no pudo tomar en cuenta localidades que son ya centro de futuro tráfico.

Una vez hecho el plano de la ciudad actual i acumulados todos los antecedentes habria llegado el momento de que el Municipio, que ojalá tome vigorosamente a su cargo la iniciativa de este asunto, se resolviera por uno de estos dos caminos, o llamar al señor Coxhead para que, en vista de la ciudad misma i de todos los estudios hechos, modificara su proyecto haciendo uno definitivo, o abrir un concurso entre los arquitectos europeos i americanos que son conocidos como especialistas en esta clase de trabajos para que, poniendo por este medio en competencia sus conocimientos, se llegara a adoptar para la ciudad el mejor de estos planos.

Constantemente se habla a propósito de los problemas internacionales del A B C, es decir, de la influencia que en la política americana tiene la amistad estrecha de estos tres países: Chile, Arjentina i Brasil, cuyas fuerzas navales i militares se comparan con frecuencia. Pues bien, en materia de modernización de sus ciudades principales, no hai desgraciadamente A B C, no hai comparación posible; la Arjentina ha llevado ya a Buenos Aires el mas alto grado de desarrollo en materia de viabilidad, teniendo hasta un ferrocarril subterráneo, como lo tienen solo las cuatro o cinco principales ciudades del mundo civilizado.

El Brasil ha asombrado a todos los viajeros con la rápida i maravillosa transformación de Rio Janeiro que, de una ciudad malsana, ha

sido convertida en uno de los mas hermosos puertos del mundo.

Chile no ha conseguido aun respecto de Santiago ni siquiera que se levante el plano de la ciudad vieja para estudiar sobre él los proyectos que las ideas modernas sobre higiene, viabilidad i estética exigen en forma imperiosa.

Ahora bien, si la Municipalidad anterior dispuso de casi todo su período para atender a la transformacion de la ciudad i no tomó iniciativa alguna al respecto; si en vista de esto el Senado invitó a la Cámara de Diputados a nombrar una Comision mixta que presentó un proyecto de lei segun el cual se encargaba a una Junta designada en la forma establecida por la misma lei el problema en cuestion, uno de cuyos artículos establece la inspeccion de las construcciones particulares bajo el punto de vista de los incendios i temblores; si cuando la actual municipalidad se ocupó de este asunto, se detuvo en la otra Cámara el proyecto de lei que ya estaba en tabla i el resultado ha sido que en un año nada se ha hecho; si se toma en cuenta que el agua potable, el alcantarillado, la pavimentacion de la ciudad, la construccion de mataderos, servicios todos estos netamente municipales, corren actualmente a cargo de comisiones especiales bajo la direccion del Gobierno, ¿no habria llegado el caso de pensar, acaso de acuerdo con la misma Municipalidad, que la transformacion de la ciudad, proyecto incomparablemente de mas alcance i aplicacion que todos aquellos a que acabo de aludir i proyecto que casi en todas partes ha sido un asunto de Gobierno, estaria mejor en manos de una Comision permanente que en las del Municipio?

Así un proyecto que tiene que desarrollarse en lagos años tendria una estabilidad en su plan i en su direccion que nunca podrá tener en manos de una corporacion que se muda cada tres años al azar de influencias políticas o de diversas corrientes de opinion.

La reconstruccion de Valparaiso despues del terremoto ha sido hecha rápidamente i en forma mui feliz i acertada por una junta especial; ¿se habria llegado al mismo resultado si este trabajo hubiera estado a cargo del Municipio?

Si de acuerdo con la Municipalidad se estableciera una junta compuesta por ejemplo del Intendente de Santiago, del primer alcalde, del jefe de la Seccion de Arquitectura de la Direccion de Obras Públicas, del Ingeniero jefe de la transformacion de la ciudad i de tres vecinos nombrados por el Presidente de la República, se llegaria sin duda a la mane-

ra mas práctica i acreditada por la experiencia de ganar el tiempo perdido i durante el cual nos han distanciado en forma poco halagadora casi todos los paises civilizados.

El señor **Guarello**.—Voi tomar pié de las observaciones tan interesantes que acaba de hacer el señor Senador por Santiago, para ocuparme de algo relacionado con Valparaiso i que corresponde directamente al Gobierno.

Tengo para mí que las obras locales siempre deberán ser del resorte esclusivo de los municipios; sé que la lei municipal es mui sabia i atinada, pero que desgraciadamente no ha encontrado en la República hombres capaces de entenderla i aplicarla.

I de ahí por qué, aun en el caso a que aludía el honorable Senador por Santiago, de la reconstruccion de Valparaiso, fué necesario nombrar una Comision Especial para que ejecutara las obras despues del terremoto. I me consta el hecho por una intervencion personal que me cupo tener con la ciudad donde ví la luz.

Yo propuse en 1905 la reconstruccion completa del Almendral, como único medio de acabar con las inundaciones. Hice la proposicion al Presidente de la República, que era entónces el señor Riesco, en presencia de un concurso de doscientas o mas personas, en circunstancias que se trataba de invertir fuertes cantidades de dinero en obras que resultarian inútiles. Aquella idea emitida por mí, aun cuando fué aplaudida en la prensa, no encontró aceptacion en el Gobierno ni en el Municipio de Valparaiso, i fué necesario que sobreviniera el terremoto para que la considerase con mas buen suceso. Recuerdo, i lo digo con cierto orgullo, que el 17 de agosto de 1906, al dia siguiente de la catástrofe, estando mi salud bastante quebrantada, me puse en campaña para que se estudiase el proyecto del año anterior i se abriera camino a la reconstruccion completa. Personas competentes i de bien conocido espíritu público como los señores Barrios, Marambio, Garland i otros, secundaron la idea, trabajando para darle forma definitiva. Pues bien, cuando se proyectó la reconstruccion de Valparaiso, se comprendió no solo la parte baja sino tambien los cerros. Por razones que no tengo para qué recordar en esta ocasion, pero que habré de tocar en algun momento posterior, resultó que los fondos fueron insuficientes i que la Junta de Reconstruccion se ocupó solo de la parte plana. Sin embargo, el director de las obras de reconstruccion, el ingeniero señor Badge, inició el levantamiento de los planos de la parte alta, para fijar por lo menos las

líneas de rectificación, ya que según la ley de 1876 deben ser establecidas con aprobación del Consejo de Estado i no lo han sido todavía. La comisión técnica que presidía el señor Budge hizo una parte del estudio, no alcanzando a terminarlo porque ese caballero tuvo que irse a Europa en otra comisión de Gobierno. En la Junta de Reconstrucción se olvidaron del estudio practicado, i me costó un gran trabajo personal encontrarlo. Hasta se me llegó a negar que se hubiesen hecho esos trabajos, pero al fin i al cabo encontré copia de los planos del señor Budge.

He pedido a los miembros de la comisión i al señor Intendente que continúen en estos trabajos, porque el desarrollo de la población en los cerros marcha en proporción jeométrica, no ya solo en proporción aritmética, i es de toda necesidad hacer esos trabajos. Dejar esa tarea al Municipio de Valparaíso es dejarlo para las kalendas griegas, porque sus rentas no le alcanzan ni para la satisfacción de los servicios locales. No culpo de esa situación a la Municipalidad: tomo nota del hecho solamente, para decir que no tiene cómo hacer esos trabajos. Mientras tanto podrían terminarse los estudios que se iniciaron hace tanto tiempo, i lo que deseo i pido al Gobierno es que ausilie al Intendente, quien tiene el mayor interés, a fin de que esos estudios puedan completarse. Basta sencillamente que se hagan los planos, porque una vez hechos, la Municipalidad podrá aprobarlos i pasarlos al Consejo de Estado para que las líneas queden con carácter definitivo conforme a la ley de 1876.

Hai también otro trabajo fiscal relacionado con la reconstrucción de Valparaíso. Me refiero a la cuestión de las quebradas. Con el criterio de acometer una obra pública considerándola aisladamente sin tomar en cuenta los demás tópicos con que pueda tener relación, la Comisión de Puertos formó los planos para hacer cauces en algunas quebradas de Valparaíso. Cuando ya los planos estaban hechos, se vió que la Comisión se había limitado exclusivamente a trazar las líneas sin tomar en cuenta que cada quebrada es un elemento de comunicación de las aguas, i que todas ellas tenían que ser transformadas en calles i avenidas.

Esta idea de transformar la parte alta de Valparaíso en calles i avenidas data desde los tiempos de don José Francisco Echáurren; pero ha quedado relegada al olvido, i ha sido necesario que trascuran treinta i tantos años para tomarla nuevamente en consideración.

El ex-Ministro de Hacienda señor Rivas

Vicuña, penetrado de la necesidad de abrir calles i avenidas hacia la parte alta de Valparaíso, presentó un proyecto de ley en que pedía autorización para espropiar hasta treinta metros a ambos lados de cada quebrada, proyecto que fué convertido en ley por la unanimidad del Congreso.

Por mi parte, yo me constituí en la sala municipal de Valparaíso i allí, en comité, se fijó con arreglo a esta ley el ancho de las calles.

Ahora bien, el actual Senador de Maule i ex-Ministro de Hacienda señor García de la Huerta se trasladó a Valparaíso, estudió los datos sobre el particular i nombró una comisión especial que asesorara al Intendente de Valparaíso en la realización de la obra. Mi honorable colega no fué suficientemente valiente; debió hacer cumplir la ley de los sesenta metros. Tampoco fué valiente la comisión, pues a pesar de los esfuerzos del Intendente, no se ha podido verificar la transformación.

Por una parte desea el señor Ministro que los vecinos entreguen gratis los terrenos i que las avenidas se hagan solamente en las quebradas donde los vecinos cedan el terreno. No dudo que algunos querrán darlo porque se beneficiarán, pero con este procedimiento se cometerá una injusticia, como lo manifestaba el honorable señor Valdes Valdes hace un momento, enriqueciéndose unos i quedando otros sin ningún beneficio.

Por otra parte, los vecinos esperan las espropiaciones para hacer su negocio, pues una vez efectuados, los terrenos colindantes, que ahora valen, pongo por ejemplo, cinco pesos, valdrán cincuenta. Mientras que si se presta algún amparo al Intendente para aplicar la ley espropiando sesenta metros en todas aquellas quebradas donde puedan abrirse avenidas, la otra podrá hacerse sin costo para el Fisco que sacará el dinero de los terrenos laterales a las avenidas.

En los presupuestos de estos trabajos se había ideado la instalación de cañerías forzadas, por un valor de setecientos mil pesos oro, para los cauces de la Merced i de Paine. Estas instalaciones son ahora del todo innecesarias i hasta perjudiciales, pues su instalación obstruirá los cauces. Además habrá que deshacer el pavimento, lo que aumentará su costo a más de dos millones de pesos. Es evidente, sin embargo, que los ingenieros que proyectaron estas cañerías obraron bien, científicamente hablando, pues éste es el mayor sistema de desagües conocido hasta hoy; pero debió implantarse antes de hacer las obras de reconstrucción, antes de

ejecutar los cauces que he nombrado i algunos otros, todos los que han costado cuatro o cinco millones de pesos.

Me atreveria, pues, a pedir al Gobierno que se preocupara de este asunto, que llamara al señor Intendente, que estudiara el punto i quitara del contrato la colocacion de estas cañerías forzadas i los setecientos mil pesos que iban a ahorrarse los empleara en transformar las quebradas i hacer avenidas.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).— Con el mayor gusto transmitiré a mis colegas las observaciones del honorable Senador de Valparaiso.

### Electrificacion de los ferrocarriles

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria, Obras Públicas i Ferrocarriles).— Por la limitada version que da la prensa de los debates del Senado, he podido imponerme de que el honorable Senador por Curicó hizo algunas observaciones en sesion pasada acerca de la no inclusion en la convocatoria del proyecto sobre electrificacion de la primera seccion de los ferrocarriles del Estado.

En realidad este proyecto fué impulsado por el Gobierno con verdadero interés, i si no ha sido incluido en la convocatoria ha sido por dos consideraciones: primero, porque las presentes sesiones extraordinarias no serán mas de diez o quince seguramente, i entre los asuntos incluidos en la convocatoria tiene el Senado material mas que suficiente para ocupar todo su tiempo; i en seguida, porque hai pendiente un proyecto sobre construccion de un ferrocarril de Santiago a Valparaiso por Casablanca, i algunos miembros de la Comision del Senado encargada de estudiarlo creen que este ferrocarril, que tambien va a ser eléctrico, haria desaparecer talvez algunas de las ventajas de la electrificacion de la línea central.

El Gobierno desea oír la opinion de algunos técnicos a este respecto, despues de estudiar el informe que ha evacuado la Comision de Industria del Senado. Una vez que el Gobierno se penetre de que el proyectado ferrocarril a Valparaiso por Casablanca no aminora las ventajas de la electrificacion de la primera seccion, puede el Senado estar seguro de que el Gobierno incluirá en la convocatoria el proyecto a que se ha referido el honorable Senador por Curicó.

### Regadío territorial

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria, Obras Públicas i Ferrocarriles).— Deseaba tam-

bien pedir al honorable Senado que tenga a bien ocuparse cuanto ántes del proyecto sobre regadío del territorio, que ha sido despachado por la Cámara de Diputados i que pende actualmente de la consideracion del Senado. El Gobierno al incluir este proyecto en la convocatoria ha tomado en cuenta, no solo que su pronto despacho mejorará inmensamente la condicion de millares de habitantes del pais, sino tambien que influirá poderosamente en la economía nacional. Es evidente que ningun otro proyecto, ninguna obra emprendida por los Poderes Públicos tendrá una influencia mas decisiva en la produccion nacional que el proyecto sobre regadío del territorio, que, puede decirse, duplicará la produccion agrícola del pais. Si este proyecto tan importante no ha sido despachado hasta ahora, ello debe atribuirse, sin duda alguna, a los defectos fundamentales de nuestro régimen político; nada escusaria ante las futuras jeneraciones el retardo en su despacho, si no fuera por la constante rotativa ministerial, que imposibilita a los Ministros para impulsar i obtener el despacho de proyectos de esta entidad e importancia.

El Gobierno atribuye a este proyecto capital importancia, sobre todo en las circunstancias actuales, i quien habla de las circunstancias actuales habla naturalmente de las crisis económicas que tan a menudo azotan a nuestro pais.

Cada vez que viene una crisis económica, i éstas se repiten periódicamente, el Gobierno siente la necesidad de que el pais produzca mas, porque estas crisis económicas, en realidad, no provienen sino de falta de produccion.

De aquí que el Gobierno en estos momentos atribuye gran importancia al proyecto sobre regadío i espera que sea éste despachado cuanto ántes.

Este proyecto tuvo su orijen en una serie de mociones presentadas, hace tiempo, en la Cámara de Diputados. Se nombró allá una Comision Especial para que, tomando en cuenta todos los proyectos presentados, elaborase uno nuevo. Se reunió la Comision de la Cámara de Diputados con la presencia i ayuda de personas de fuera de la Cámara i de versacion especial en la materia, i despues de un maduro estudio, elaboró un proyecto muy completo, que pasó en la Cámara despues de un detenido estudio.

Llegado el proyecto al Senado, se pasó a una Comision, la que no le hizo modificaciones de importancia en lo referente a la forma cómo el Gobierno ha de impulsar las obras de regadío, aprobando los seis primeros artícu-

los; pero al llegar al artículo 7.º, por la importancia de la materia i por el temor de he- rir derechos de agua establecidos, aceptó la idea de que el Gobierno nombrara a algunos jurisperitos que estudiaran la materia. I bien, este mayor estudio ha traído el convencimiento de que el proyecto no hiere ni toca ningun derecho de agua.

Por otra parte, todos estamos convencidos de que es necesario legislar en materia de concesion de mercedes de agua, porque hoi dia existe un verdadero desorden en esto: las concesiones las otorgan los intendentes, gobernadores y las municipalidades. I suceden casos curiosos, como el siguiente: álguien desea tener una caída de agua i la solicita i obtiene, sin indicar el objeto que persigue; una vez en posesion de la caída de agua que bien puede estar a ochenta o cien kilómetros de la Cordillera, se opone a que nadie saque un canal de regadío mas arriba.

Hoi dia nadie quiere invertir una fortuna en obras de regadío, porque cualquiera se presenta despues alegando derechos de agua e impidiendo que se aproveche de su obra el que la ha hecho con enormes sacrificios.

Ha llegado ya el momento de poner término a todas estas irregularidades por medio de la lei que ya está lo suficientemente estudiada para que pueda ser despachada en corto plazo.

Despues de emitido el informe de la Comision nombrada por el Ministerio, se han vuelto a reunir algunos señores Senadores, todos los cuales están de acuerdo en la idea capital de este proyecto, en la importancia que le reviste, i si ha habido diverjencia, ellas son de interpretacion de un derecho ya establecido. Por consiguiente, este proyecto habrá de encontrar seguramente un fácil paso en el Senado, i es necesario que esta Cámara se proponga despacharlo cuanto ántes.

Me parece inútil hacer presente aquí los trabajos de importancia extraordinaria que para el regadío del territorio han ejecutado otros países.

Inglaterra ha hecho estas obras en la India hace ya cincuenta años, i así se ha conseguido evitar que una gran sequía que vino despues matara de golpe cinco millones quinientas mil personas; sabido es tambien que en Estados Unidos i Arjentina la legislacion sobre regadío ha dado espléndidos resultados. Está en la conciencia de todos que es absolutamente necesario legislar sobre esta materia i que cualquier retardo es perjudicial para el país.

Por eso hago indicacion para que desde la

sesion de mañana el Senado se ocupe de este negocio.

## Reconstruccion de Valparaiso

El señor **García de la Huerta**.—Respecto a la alusion que acaba de hacer el señor Senador por Valparaiso relativa a la construccion de las quebradas de esa ciudad, lo que pasó fué lo siguiente, si mis recuerdos no me engañan. Habia varios proyectos para construir varias quebradas, pero el dinero no alcanzaba sino para una o dos; entónces el Ministro de Hacienda de entónces optó por construir aquellas quebradas que podian hacerse con los recursos disponibles, i dijo: los vecinos que deseen que se comience por alguna quebrada determinada, deben ceder los terrenos necesarios. Algunos los cedieron i otros optaron por la espropiacion. Entónces se comenzó por las quebradas en que los vecinos daban los terrenos.

De manera que no habia debilidad por parte del Gobierno, sino un buen aprovechamiento de los dineros fiscales.

El señor **Guarello**.—Al contrario, porque se iban a consumir millones de pesos i los vecinos iban a aumentar el valor de sus terrenos, i de lo que se trataba era de ejecutar esos trabajos reembolsándose el Fisco el dinero gastado.

El señor **García de la Huerta**.—Pero la faja de terreno no era bastante para ejecutar las obras.

El señor **Guarello**.—¿Entónces Su Señoría no tenia los planos a la vista?

El señor **García de la Huerta**.—Esos fueron los datos que me dió la Intendencia.

El señor **Guarello**.—Quiere decir que no se los dieron bien.

## Lei de regadío

El señor **García de la Huerta**.—Deseaba tambien decir dos palabras respecto de la indicacion del señor Ministro de Industria. Adhiero con entusiasmo a la idea de que el Senado discuta de una vez la lei de regadío.

Hace dos años yo tuve el honor de presentar un proyecto que no fué bien acogido aquí, pero que se ha abierto camino en la opinion pública. Segun él, se encomienda al Estado hacer estas grandes obras i se reembolsan los gastos mediante una cuota de riego que se cobra a los interesados.

Creo que si el Senado comienza a discutir desde luego la reforma de la legislacion de

aguas i despacha un proyecto sobre el particular, hará obra benéfica para el país. Por eso me adhiero con entusiasmo a la indicación que ha formulado el señor Ministro de Industria i Obras Públicas.

### Electrificación de los ferrocarriles

El señor **Balmaceda**.—Lamento lo que ha espresado el señor Ministro acerca del proyecto de electrificación de los ferrocarriles.

Es ese un proyecto desgraciado.

En cierta ocasión fué reportado el señor Ministro sobre el particular i tuvo entonces casi, podría decirse, todo el calor de un pasionista para manifestar su adhesión al proyecto, i espresó que lo había estudiado a fondo i que lo consideraba de la más urgente necesidad. Pero Su Señoría ha cambiado de opinión i, con sorpresa de mi parte, que había leído con mucho gusto aquel reportaje, espresó en la Cámara que jamás había dado opinión favorable a ese proyecto.

En una de las sesiones del Consejo de Estado el honorable señor Mac Iver llamó la atención de aquella Corporación hacia la necesidad de no demorar el despacho del proyecto a que me refiero, que tan directamente afectará los intereses del país en estos momentos en que el ramo de los ferrocarriles trae tan graves trastornos a nuestra Hacienda pública.

El proyecto en cuestión deberá producir grandes economías; sin embargo, se pone obstáculos a su despacho. Parece que se creyera que la manera de mejorar el deplorable estado de nuestra Hacienda pública fuera precisamente demorar el despacho de los proyectos que tienden a hacer economías.

En el Senado el honorable señor Lazcano pidió la inclusión del mismo proyecto en la convocatoria, i en el Consejo de Estado pidieron igual cosa la unanimidad de los consejeros que asistieron a la sesión en que habló el señor Mac Iver. S. E. el Presidente de la República también ha manifestado su mayor interés por dicho proyecto, solo el señor Ministro de Obras Públicas cree que no debemos ocuparnos de él sino cuando se pueda tratar conjuntamente un proyecto de ferrocarril por Casablanca, cosa enteramente distinta del de electrificación de los ferrocarriles del norte. Aun cuando se construya ese ferrocarril por Casablanca, no se suprimirá el del Tabón, que es el que se trata de electrificar para producir economías, disminuyendo los gastos de tracción

i haciendo ménos necesaria la gran cantidad de equipo que hoy se ocupa en ella.

Pero, como he dicho, el señor Ministro, tratando de provocar economías que salven al país del estado de crisis de la Hacienda pública en que nos encontramos, combate el proyecto de electrificación de los ferrocarriles i aboga por otro ferrocarril por Casablanca, porque cree que ese debe ser electrificado.

Pero Su Señoría no ha dicho que ese nuevo proyecto importa un desembolso de ochenta millones de pesos, que seguramente la Cámara no votaría.

¿Qué antecedentes tiene el Ministerio para estimar que el ferrocarril por Casablanca podría ser fácilmente electrificado? ¿Dónde está la caída de aguas para producir la energía necesaria para esa electrificación? ¿Hai estudios al respecto? Yo no conozco más estudio que aquel a que se refiere la solicitud del señor Ossa. ¿Hai otro estudio sobre electrificación de esa línea? Creo que ninguno.

Por lo dicho, yo siento la declaración del señor Ministro. Creo que habría sido más lógico, más cuerdo, seguir tratando del proyecto de electrificación, que consultando los verdaderos intereses públicos produciría para el Estado una economía real.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Quiero solo decir unas cuantas palabras en contestación al honorable Senador por Ñuble.

Yo no niego las ventajas que pueda traer la electrificación de la primera sección de los ferrocarriles. Por el contrario, las he reconocido no solo en un reportaje, sino también en el hecho de haber pedido al Senado el pronto despacho del proyecto.

Pero digo que con posterioridad se han presentado solicitudes para construir el ferrocarril por Casablanca, i que el desembolso no sería muy superior al que impondría la electrificación. Con la nueva línea disminuiría el transporte por la primera sección de los ferrocarriles i esto traería una economía.

Ahora, yo no aseguré esto en forma definitiva, pero digo que antes de embarcarse en un gasto de dos millones de libras, el Estado debe estudiar la influencia de la nueva vía. Yo no me opongo a la idea de la electrificación, ni podría hacerlo, desde que en Alemania i otros países se está llevando a la práctica; pero digo que si se hace una nueva vía, que disminuirá la carga que se transporta actualmente por el Tabón, el Gobierno debe estudiar si con esto se puede evitar o postergar el gasto que impondría la electrificación. Eso es lo que el Gobierno hará. Una vez he-

chos todos los estudios, el Gobierno pedirá el despacho del proyecto, si lo estima conveniente, i si no, no lo hará. Lo que el Gobierno quiere i procura es una traccion mas fácil para Valparaiso, pero para satisfacer ese anhelo se necesitan estudios, i estos estudios se están haciendo.

### Mejoramientos de puertos

El señor **Claro Solar**.—He pedido la palabra para apoyar por mi parte la indicacion del señor Ministro sobre el proyecto de lei de regadío, porque entiendo que ocupa el primer lugar de la tabla.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Ocupa el tercer lugar, señor Senador.

El señor **Claro Solar**.—Pero los dos primeros asuntos no están informados, i requieren el trámite de Comision; de modo que en realidad el primer asunto que se halla en estado de tratarse por la Cámara es el de regadío.

Entiendo que la indicacion que ha formulado el señor Ministro de Industria i Obras Públicas no excluye que entremos a ocuparnos de los otros dos proyectos de la tabla. Además, podríamos también destacar alguna de las de las próximas sesiones al proyecto que he presentado sobre reforma de la lei electoral.

Voi a permitirle rogar al señor Presidente que se sirva recomendar a la Comision de Hacienda el pronto despacho del informe sobre el proyecto relativo a construccion o mejoramiento de puertos. En una de las sesiones de agosto manifesté la conveniencia de desglosar del referido proyecto lo relativo al puerto de Antofagasta, i segun entiendo, por conversaciones que he oído sobre el particular, la Comision acepta el referido desglose. Entretanto, ha trascurrido casi un año i nada se ha hecho en este sentido.

El puerto de Antofagasta es un puerto que se costeará i pagará todo lo que se gaste en su mejoramiento. Por su situacion jeográfica i por la circunstancia de ser uno de los puertos de primera categoría, bien merece la atencion de los Poderes Públicos en cuanto a poner pronto trabajo a obras que habrán de demorar a lo ménos seis años en su realizacion; de lo contrario, i especialmente con la apertura del Canal de Panamá se hará sentir cada dia mas a deficiencia de aquel puerto.

Ruego, pues, al señor Presidente que se sirva recabar de la Comision de Hacienda el pronto despacho del informe a que me he referido i que, segun creo, está bastante avanzado.

### Premios al profesorado

El señor **Echenique**.—Por mi parte, solicito del señor Presidente que se sirva dirigir oficio al señor Ministro de Instruccion Pública a fin de que envíe los antecedentes sobre la manera cómo se han concedido los premios a los profesores en el presente año.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se dirigirá el oficio a nombre de Su Señoría.

### Electrificacion de los ferrocarriles

El señor **Balmaceda**.—Quiero hacer una observacion a lo que ha formulado el señor Ministro.

Ha dicho Su Señoría que el ferrocarril de Casablanca llevará la carga del ferrocarril de Valparaiso. De de luego, se sabe que la línea del Taton está completamente saturada de carga. Para salvar esta dificultad se ha ocurrido al expediente de encargar máquinas de gran poder; pero, como estas máquinas de gran poder son excesivamente pesadas, resulta que se ha estado encargando un material de traccion completamente inadecuado para nuestras líneas férreas.

De ahí los perjuicios que se sufren en las vías férreas; i estoy cierto que la destruccion del puente de las Cucharas i el de Traiguen se deben al enorme peso de esas máquinas, de las que se han destinado seis para los trenes del sur i diez para los del norte.

No es tampoco una consideracion digna de atenderse el que se diga que es necesario discutir preferentemente el proyecto sobre regadío. Yo no soi contrario a ese proyecto; de lo que soi contrario es de que se trastornen nuestros principios de lejislacion, de que se quisiera dar efecto retroactivo a las leyes i despojar a unos de sus derechos para otorgarlos a otros. Además ese proyecto importará un fuerte desembolso; parece que el honorable Ministro de Industria se empeña en patrocinar proyectos que importen gastos en vez de buscar proyectos que signifiquen economías. ¡Buen modo es esto de salvar la crisis!

### El proyecto de regadío

El señor **Walker Martínez**.—Para dar mi voto a la indicacion del señor Ministro de Industria, por la que pide preferencia para el proyecto de regadío, desearia saber en qué estado se encuentra este negocio. El asunto de que se trata tiene dos aspéctos: el econó-



mico, por decirlo así, el que tiende a regar las tierras, i el aspecto jurídico, el relacionado con los derechos de agua, que es un punto difícil i grave. De modo que los que no somos jurisconsultos como el que habla, deseáramos tener un informe sobre qué poder basar nuestras opiniones. I, como según tengo entendido, ese proyecto está todavía en estudio, me parece que sería mejor esperar unos cuantos días mas hasta que la Comisión pudiera presentar su informe.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Este proyecto, según lo tengo entendido, está ya informado i la nueva Comisión que lo ha tenido últimamente en estudio se encuentra de acuerdo en la mayor parte de sus disposiciones; solo hai alguna diverjencia en la interpretacion de los derechos ya establecidos, que será el único punto que se discute.

En todo lo demas hai acuerdo.

Todos los miembros de la Comisión i el Gobierno están de acuerdo en que en ningun caso se hieran los derechos establecidos, i el Gobierno no impulsaría este proyecto si no tuviera el convencimiento de que él no hiere esos derechos.

Debo decir que en realidad el proyecto no está en el trámite de Comisión si no que se trata de hacer mas fácil su despacho procurando un acuerdo.

El señor **Yañez**.—Yo desearia aclarar la situacion de la Comisión despues de las últimas palabras del señor Ministro.

El proyecto sobre regadío, en cuyo despacho tengo vivísimo interes, ha sido objeto de detenido estudio por parte de algunos miembros del Senado: el señor Presidente, el señor Claro, el señor Eyzaguirre, el señor García de la Huerta i el que habla. Nos hemos reunido i estudiado con empeño el asunto, i ahora oigo con sorpresa la idea de que no hai Comisión si no que únicamente se trata de buscar un acuerdo para hacer mas fácil el despacho del proyecto.

Recuerdo que cuando se trató en el Senado del proyecto del honorable señor García de la Huerta se acordó pasarlo a una Comisión Especial, la cual no se reunió, pero, en cambio, se ha reunido la otra Comisión a que se ha referido el señor Ministro. Convendría aclarar la verdadera situacion en que se encuentra el proyecto i si debe o nó ser informado.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Voi a decir lo que ha pasado.

Cuando se puso en discusion en el Senado el proyecto del señor García de la Huerta relativo a la ejecucion de obras de regadío en el

pais sin entrar a legislar sobre derechos de agua, se habló de que convendría tratar conjuntamente dicho proyecto con el jeneral que estaba pendiente en estudio de Comisión i se acordó mandar el proyecto del señor García de la Huerta a la Comisión de Constitución, Lejislacion i Justicia, lo que se hizo principalmente para estudiar el punto de constitucionalidad de la idea de imponer una contribucion de regadío. Se acordó que a la Comisión se agregaran otros señores Senadores i el mismo autor del proyecto. I bien, esta Comisión de Constitución, aumentada con otros señores Senadores, es la que se ha estado reuniendo con el fin de procurar un acuerdo.

Ya que estoi con la palabra, debo declarar que por mi parte seguiré el impulso dado por el Gobierno al proyecto de regadío.

Este proyecto fué bastante discutido en el año 1909 en el Senado, hasta que llegó un momento en que el Ministro señor Gandarillas manifestó que creia conveniente se nombrara una Comisión gubernativa para que estudiara mas a fondo la materia.

El Gobierno nombró una Comisión que se compuso no solo de jurisconsultos, sino tambien de ingenieros, hombres de negocios i agricultores. Esa Comisión celebró varias sesiones i creo que las actas de ellas se han mandado publicar por el señor Ministro.

He tenido la satisfacion de ver que en este interesante estudio no se han tocado las bases fundamentales del proyecto de la Comisión de Hacienda del Senado; de manera que con el proyecto de esta Comisión i con las conclusiones de la Comisión gubernativa, tendrá la Cámara documentos preciosos para resolver la cuestion sobre lejislacion de aguas, ya que aquella Comisión acordó francamente no resolverla.

Podria agregar tambien que en la Comisión a que se ha aludido, de miembros de esta Cámara, que se está reuniendo actualmente, se han avanzado ideas en órden a la ejecucion de las obras que concilien las opiniones.

Segun el proyecto venido de la Cámara de Diputados i aprobado por la Comisión de Hacienda del Senado, la ejecucion de las obras quedaba a la iniciativa de los particulares, pero coadyuvados por el Estado, en una forma según la otra Cámara, en otra forma según el proyecto del Senado; la Cámara de Diputados proponia que se consignara anualmente una cantidad en los presupuestos, mientras que el Senado establecia el crédito de regadío i el Estado intervenia protejiendo esta seccion de regadío con millones de los fondos depositados como garantía de la conversion.

El señor Senador por Maule ha encontrado suficiente este sistema i ha propuesto que estas obras se hagan francamente por el Estado, lo que tiene sus ventajas. En esta Comision a que ayudo se ha tratado de conciliar estas dos ideas, estableciendo un régimen especial para que los particulares encuentren la proteccion del Estado i, al mismo tiempo, que pueda el Estado directamente construir otras obras por iniciativa propia.

En cuanto a la indicacion concreta del señor Ministro de Industria, aunque celebro la iniciativa del Gobierno sobre el particular, dejo naturalmente al Senado que resuelva la oportunidad en que deba tratarse este negocio.

El señor **Yañez**. — Yo deseaba preguntar si somos o nó Comision.

El señor **Aldunate** (Presidente). — Sí, señor Senador; se trata de una Comision del Senado.

El señor **Yañez**. — Entónces la indicacion del señor Ministro seria para sacar este negocio de la Comision que lo estudia i prescindir de su informe.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas). — En la última sesion, que tuvo lugar el juéves pasado, los miembros de la Comision que estaban presentes me expresaron que el camino mas acertado que debía seguir para obtener el pronto despacho de este proyecto era el que acabo de indicar al Senado. Yo les manifesté lo que he dicho aquí, esto es, el interes que el Gobierno tiene por este proyecto i la urgencia que reviste, i les pedí una solucion para poder avanzar en su despacho.

Los miembros de la Comision que asistieron a esa reunion me dijeron que el Gobierno debía pedir que ese proyecto se discutiera en el Congreso.

He querido dar esta explicacion para que no se crea que trato de apremiar a la Comision.

Si la Cámara cree que el proyecto debe volver a Comision, soi mui deferente a su voluntad.

El señor **Rivera**. — Luego, el señor Ministro retira su indicacion.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas). — Si la Cámara desea que el proyecto vuelva a Comision, no tengo el menor inconveniente para aceptar ese trámite.

El señor **Guarello**. — Ahora son miembros del Senado los que piden un informe de Comision.

El señor **García de la Huerta**. — Estimo que es mui importante que la Comision dé un informe en esta materia de lejislacion de aguas; pero como es esa una cuestion que se puede debatir durante mucho tiempo, talvez seria conveniente fijar un plazo a la Comision para que evacudara su informe, a cuya espiracion trataríamos el proyecto con o sin informe de Comision. A mi juicio, no seria posible dejar al pais sin lejislacion de aguas si la Comision pasa diez años discutiendo el proyecto; en tal caso seria mejor que el Estado hiciera las obras por su cuenta.

El señor **Walker Martínez**. — Si Su Señoría reconoce que la materia es difícil de resolver ¿cómo vamos a apremiar a la Comision?

El señor **García de la Huerta**. — Esta cuestion ya se ha discutido bastante; se ha avanzado mas de la mitad de la materia; de manera que no habria apremio al fijar un plazo para concluir la.

El señor **Aldunate** (Presidente). — Antes de suspender la sesion, advierto a la Honorable Cámara que debe rectificarse la Comision que va a estudiar un proyecto de lei que tienda a prevenir los incendios. La Mesa ha querido colocar en ella al señor Rivera, autor de la indicacion.

El honorable Senador por Cautin, señor Salinas, está enfermo, por cuyo motivo no se ha podido reunir la Comision de Hacienda. Como son mui atendibles las observaciones que ha hecho el señor Senador por Aconcagua, de que hai muchos asuntos importantes que despachar en esa Comision, algunos de los cuales deben despacharse a la mayor brevedad, podríamos nombrar un reemplazante al señor Salinas mientras esté enfermo.

Propongo para el caso al señor Echenique. Queda nombrado Su Señoría.

El señor Ministro de Ferrocarriles ha retirado su indicacion.

Se suspende la sesion

*Se suspendió la sesion.*

## SEGUNDA HORA

A segunda hora no continuó la sesion por no haber el número de señores Senadores suficiente para formar quorum en la Sala.

ANTONIO ORREGO B.,  
Redactor.