

# Sesion 14.<sup>a</sup> extraordinaria en 16 de Noviembre de 1906

PRESIDENCIA DEL SEÑOR SANFUENTES

## SUMARIO

Acta de la sesion anterior.— Cuenta.— El señor Secretario anuncia que en la próxima sesion corresponde elejir Mesa Directiva.— El señor Charme formula indicacion para que el Senado se ocupe del proyecto sobre reedificacion de Valparaíso en la primera hora de la próxima sesion.— El señor Subercaseaux hace indicacion para enviar dicho proyecto a Comision i el señor Rozas la modifica en el sentido de enviar a Comision el proyecto para tratarlo en la sesion del próximo lunes esté o no informado.— El señor Charme retira su indicacion.— El señor Avalos (Ministro de Industria i Obras Públicas) manifiesta al Senado la situacion en que se encuentran los trabajos del ferrocarril de Curicó a Hualañé i los estudios del ferrocarril de Lagunas a un punto de la línea de Antofagasta.— Se sigue un debate sobre la materia en que toman parte los señores Avalos (Ministro de Industria i Obras Públicas), Lazcano i Balmaceda, quien propone un proyecto de acuerdo encaminado a representar a S. E. el Presidente de la República la necesidad de dar cumplimiento a la lei de 29 de enero de 1906. El señor Subercaseaux pide al Gobierno que suspenda la desinfeccion obligatoria de los vapores en el puerto de Arica.— Se aprueba la indicacion del señor Rozas sobre el proyecto de reedificacion de Valparaíso.— Apruébase igualmente una indicacion del señor Reyes para dejar para segunda discusion el proyecto de acuerdo propuesto por el señor Balmaceda.— A indicacion del señor Sanfuentes (Presidente) se acuerda desglosar del proyecto el artículo transitorio referente a la construccion de Valparaíso i discutirlo en la sesion del próximo lunes.— Se suspende la sesion.— A segunda hora se pone en discusion el presupuesto del Ministerio del Interior i se aprueban las partidas 1.<sup>a</sup> a 30 con diversas modificaciones.— Se suspende la sesion.

## Asistencia

*Asistieron los señores:*

Balmaceda, J. Elías	Reyes, Vicente
Castellon, Juan	Rozas, Ramon Ricardo
Cifuentes, Abdon	Sánchez M., Darío
Charme Eduardo	Subercaseaux, Ramon
Devoto A., Luis	Varela, Federico
Fernández Concha, D.	Vial, Leonidas
Figueroa, Javier A.	Villegas, Enrique
Infante, Pastor	i los señores Ministros
Irarrázaval, Carlos	del Interior, de Guerra
Lazcano, Fernando	i Marina i de Industria
Matte Pérez, Ricardo	i Obras Públicas.
Puga Borne, Federico	

## Acta

*Se leyó i fué aprobada la siguiente:*

«SESION 13.<sup>a</sup> EXTRAORDINARIA EN 15  
DE NOVIEMBRE DE 1906

Asistieron los señores Matte, Balmaceda, Castellon, Cifuentes, Charme, Devoto, Fernández Concha, Figueroa, Infante, Irarrázaval, Lazcano, Puga Borne, Rozas, Sánchez Masenlli, Silva Ureta, Sotomayor (Ministro de Hacienda), Subercaseaux, Tocornal, Varela i Villegas, i los señores Ministros de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion i de Industria i Obras Públicas.

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

## Mensajes

Uno de S. E. el Presidente de la República en el que comunica que ha resuel

to incluir entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso Nacional durante el actual período de sesiones extraordinarias, el proyecto de lei, que ha tenido su origen en esta Honorable Cámara al discutirse el presupuesto de Colonizacion que autoriza al Ejecutivo para invertir las cantidades de quinientos mil pesos i cincuenta mil pesos, respectivamente, en el fomento de la inmigracion libre i en el establecimiento de una hospedería en Valparaiso.

Se mandó archivar.

### Informes

Uno de la Comision de Industria i Obras Públicas acerca de la solicitud presentada por don Eduardo Moore en que pide permiso para construir i explotar un ferrocarril que, partiendo de la hacienda de Quivolgo, en la orilla norte del rio Maule frente al puerto de Constitucion, termine en la orilla del rio Mataquito, en el departamento de Curepto, provincia de Talca.

Quedó para tabla.

Antes de entrar a la órden del dia, el señor Presidente propuso que en la primera hora de la sesion actual, despues de los incidentes, se discutiera con preferencia a todo otro asunto el proyecto de lei que autoriza al Ejecutivo para invertir las cantidades de quinientos mil pesos i cincuenta mil pesos, respectivamente, en el fomento de la inmigracion libre i en el establecimiento de una hospedería en Valparaiso.

Así se acordó con el asentimiento tácito de la Sala.

A indicacion del señor Charme, se acordó discutir en la primera hora de las sesiones, despues de los incidentes i a continuacion de las solicitudes relativas a la construccion de ferrocarriles presentadas por los señores Domingo Otaegui i Osvaldo Cámos Murúa, la de don Eduardo Moore sobre permiso para construir i explotar un ferrocarril que, partiendo de la hacienda de Quivolgo, en la orilla norte

del rio Maule, frente al puerto de Constitucion, termine en la orilla del rio Mataquito.

Terminados los incidentes, se puso en discusion jeneral i particular, a la vez, el proyecto de lei que autoriza al Presidente de la República para invertir las cantidades de quinientos mil pesos i cincuenta mil pesos, respectivamente, en el fomento de la inmigracion libre i en el establecimiento de una hospedería en Valparaiso.

El señor Lazcano dijo que estimaba indispensable llamar la atencion del Gobierno a la necesidad urjentísima que habia de traer al pais trabajadores para la industria agrícola, pues se temia, con mucho fundamento, que se perdiera la cosecha próxima por falta de brazos. Hizo Su Señoría diversas observaciones sobre el particular, i pidió al señor Ministro de Industria se sirviera tomar a la brevedad posible las medidas que requiere la situacion actual.

Usarop, en seguida, de la palabra los señores Subercaseaux, Sánchez Masenlli, Ministro de Colonizacion, Devoto, Ministro de Industria i Obras Públicas, Figueroa i Balmaceda.

Cerrado el debate, se dió por aprobado el proyecto con el asentimiento tácito de la Sala.

El proyecto aprobado es del tenor siguiente:

#### PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República por el término de un año, para que invierta hasta la suma de quinientos mil pesos (\$ 500,000) en fomentar la inmigracion libre e industrial en conformidad a los respectivos reglamento.

Se le autoriza, asimismo, por igual tiempo, para invertir hasta cincuenta mil pesos (\$ 50,000) en la instalacion i sostenimiento de una hospedería de inmigrantes en la ciudad de Valparaiso.»

A indicacion del señor Presidente, se acordó tramitar este proyecto sin esperar la aprobacion del acta.

Se suspendió la sesion.

Asegunda hora continuó la discusión, pendiente en la sesión anterior; del proyecto de presupuesto del Ministerio de Justicia.

Partida 27, «Gastos variables jenerales».

El ítem 2047 para reparaciones i para terminacion de edificios en actual construcción, dependientes del Ministerio, que quedó pendiente en la sesión de ayer, fué aprobado, a petición del señor Ministro de Hacienda en la forma propuesta por la Comision.

La partida 28, «Obras públicas», quedó suprimida.

Considerado en segunda discusión el ítem 2039, para pagar los sueldos de los médicos de las ciudades que se indican i que tendrán a su cargo el servicio de autopsia e informes médico-legales que debe encomendarle esclusivamente la justicia ordinaria, usaron de la palabra los señores Puga Borne, Figueroa, Balmaceda, Silva Ureta i Ministro de Hacienda, habiendo hecho indicacion el señor Figueroa para que se suprimiera dicho ítem.

El señor Ministro de Hacienda propuso que el ítem en debate se redactara en estos términos:

«Ítem. . Para pagar durante los meses de enero i febrero los sueldos de los médicos de las ciudades que se indican i que tendrán a su cargo el servicio de autopsias e informes médico-legales que debe encomendarles exclusivamente la justicia ordinaria»; debiendo reducirse a las dos duodécimas partes cada una de las asignaciones del ítem; i que se agregara a continuacion el siguiente

«Ítem . . Para pago de honorarios a los peritos facultativos nombrados por los jueces en el caso a que se refiere la parte final del inciso primero del artículo 245 del Código de Procedimiento Penal, diez mil pesos.»

Cerrado el debate, se votó la indicacion del señor Figueroa para que se suprima el ítem 2039, i fué desechada por dieciseis votos contra cuatro.

La indicacion del señor Ministro de Hacienda para que se redacte el mencio-

nado ítem 2039 en los términos que ya se ha espresado, fué aprobada por trece votos contra cinco, absteniéndose de votar los señores Devoto i Fernández Concha.

El nuevo ítem de diez mil pesos, propuesto por el mismo señor Ministro, para pago de honorarios a los peritos facultativos nombrados por los jueces, fué aprobado por la unanimidad de dieciocho votos, absteniéndose de votar los señores Devoto i Balmaceda.

Quedó terminada la discusión del Presupuesto del Ministerio de Justicia.

Siendo avanzada la hora, se levantó la sesión.»

### Cuenta

*Se dió cuenta:*

1.º Del siguiente oficio del señor Ministro del Interior:

«Santiago, 14 de noviembre de 1906. —Adjunta tengo el honor de remitir a V. E. la solicitud i demas antecedentes del comisario de la policía de Valparaíso, don Manuel A. Cammas, en la que pide que se declare de abono, para los efectos de su retiro, el tiempo que ha servido en las policías municipales.

Dios guarde a V. E.—V. Santa Cruz.»

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

«Santiago, 15 de noviembre de 1906. —Con motivo del mensaje i demas antecedentes que tengo la honra de pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha dado su aprobacion al siguiente

### PROYECTO DE LEI:

Artículo 1.º Para reparar los daños causados por el terremoto del 16 de agosto último en la ciudad de Valparaíso, para precaver a esta ciudad de inundaciones i mejorar sus condiciones hijiénicas, se ejecutarán los siguientes trabajos:

1.º Abrir en el barrio del Almendral nuevas calles, plazas i avenidas, i suprimir, ensanchar i rectificar las antiguas;

2.º Nivelar dicho barrio dándole la altura i el declive correspondiente;

3.º Pavimentar en el mencionado barrio las calles i construir las aceras;

4.º Trasladar en el mismo barrio las cañerías de gas, agua potable i desagües i las líneas de tranvías i de alumbrado eléctrico;

5.º Reparar o reconstruir los establecimientos públicos de educacion o beneficencia, los templos parroquiales i demas edificios públicos;

6.º Construir calles i las demas obras necesarias para precaver de inundaciones a la ciudad; i

7.º Abrir nuevas calles o ensanchar i regularizar las antiguas entre el camino de cintura i el pié de los cerros en la forma que mejor se armonice con la topografía del terreno i con las prescripciones de la higiene.

Todos los trabajos anteriores se ejecutarán con arreglo a los planos i a los límites que apruebe el Presidente de la República oyendo a la Municipalidad respecto de las obras de carácter municipal, i no se aplicarán a estos trabajos las disposiciones de la lei de 6 de diciembre de 1876.

Art. 2.º Se declaran de utilidad pública los terrenos necesarios para ejecutar las obras indicadas en el artículo precedente, en conformidad a los planos que apruebe el Presidente de la República.

La espropiacion se llevará a efecto con arreglo a lo dispuesto en la lei de 18 de junio de 1857.

El plazo para iniciar las espropiaciones será de seis meses para los predios de la parte plana de la ciudad i de dos años para los de los cerros.

Se declaran tambien de utilidad pública los predios colindantes a las calles que se supriman i que por esta supresion quedaren privados de acceso a la vía pública.

Art. 3.º Los gastos que orijine el cumplimiento de la presente lei se satisfarán:

1.º Por el Fisco con los fondos que consulta el artículo 5.º previeéndose que de esos fondos se destinarán tres-

cientas mil libras esterlinas (£300,000) a la reparacion i construccion de los edificios públicos;

2.º Por los propietarios que pagarán la mitad del costo de nivelacion i pavimentacion de las calles i construccion de aceras en el frente de sus respectivas propiedades, en la forma determinada por la lei número 1,463, de 11 de junio de 1901.

Los que no quisieren pagar, tendrán derecho a que se les compre su propiedad a justa tasacion;

3.º Con el producto de los terrenos espropiados o comprados que no fueren necesarios, para calles, plazas o servicios públicos.

Estos terrenos se enajenarán en pública subasta, escepto aquellos que se tomen de la vía pública i cubran parte de las propiedades actuales, los que serán vendidos a los propietarios colindante a justa tasacion de peritos; i

4.º Por la Municipalidad de Valparaiso por el saldo si lo hubiere, i a este efecto contratará empréstitos con garantía de la contribucion de haberes i podrá elevar esta contribucion hasta el cinco por mil durante la vijencia de dichos empréstitos.

Los empréstitos i el aumento de la contribucion deberán ser aprobados únicamente por el Presidente de la República.

El aumento en la tasa del impuesto de haberes sobre el tres por mil, será destinado esclusivamente al servicio de los empréstitos que se contraten en virtud de la autorizacion que precede.

Se declara inembargable la parte de la contribucion de haberes afecta al servicio de dichos empréstitos.

Art. 4.º Una comision compuesta del Intendente de la provincia, del primer alcalde de la Municipalidad de Valparaiso i de cinco vecinos nombrados por el Presidente de la República, tendrá a su cargo la direccion de todos los trabajos i las adquisiciones i espropiaciones de terrenos que deben hacerse para dar cumplimiento a los artículos precedentes, i procederá con arreglo a las órdenes e instrucciones del Presidente de la República.

Art. 5.º Se autoriza, por el término de dos años, al Presidente de la República para contratar un empréstito de un millon cien mil libras esterlinas a un tipo que no exceda de cuatro i medio por ciento de interes anual i de dos por ciento de amortizacion acumulativa, tambien anual.

Mientras llega el caso de colocarse el empréstito que autoriza el inciso anterior, queda facultado el Presidente de la República para contratar un crédito en cuenta corriente o emitir vales de tesorería que ganen un interes de seis por ciento, hasta por igual suma, la que se cancelará con el producto del empréstito.

El producto de este empréstito i medio millon de libras esterlinas del empréstito contratado por la lei número 1,835, de 14 de febrero del presente año, se emplearán esclusivamente en las obras de Valparaiso con arreglo al número 1.º del artículo 3.º de la presente lei i preferentemente al pago de las espropiaciones a que se refiere el artículo 2.º de esta lei.

Artículo transitorio. El Fisco contribuirá, además, con la suma de doscientos mil pesos para proceder inmediatamente al saneamiento i limpia de cauces a fin de prevenir inundaciones.

Estos fondos se pondrán a disposicion del Intendente de la provincia, se invertirán de acuerdo con el primer alcalde i se imputarán a la presente lei »

Dios guarde a V. E. —RAFAEL ORREGO.—*Hernan Prieto Vial*, Secretario.

## INCIDENTES

### Mesa Directiva

El señor SECRETARIO.—En la sesion de mañana corresponde elejir Mesa Directiva del Senado.

### Reedificacion de Valparaiso

El señor CHARME.—Como hai su ma urgencia en el despacho del proyecto que acaba de venir de la Cámara de Diputados, relativo a la reedificacion de Valparaiso, me permito pedir que se discuta desde mañana, en la primera hora i

despues de los incidentes, con preferencia a todo otro asunto.

El señor SUBERCASEAUX.—Por mi parte, señor Presidente, hago indicacion para que el proyecto pase a Comision.

La razon que me induce a pedir este trámite es el vivo deseo que tengo i que no dudo tendrán todos mis honorables colegas, de que este proyecto sea despachado cuanto ántes. Me parece que la manera de conseguir esto es la de enviarlo a Comision.

No dudo de que el patriotismo de los señores miembros de la Comision i el interes nacional que hai en el despacho de este proyecto, los hará reunirse pronto i despachar inmediatamente su informe, lo que facilitará mucho la discusion de este proyecto.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—El honorable Senador de Curicó tuvo a bien preguntar, en una de las sesiones anteriores, al Ministro que habla, si el Gobierno pensaba o nó pedir propuestas para la construccion del ferrocarril de Curicó a Hualañé.

Como sabe el Honorable Senado, a consecuencia de una creciente del rio que se llevó gran trecho de los terraplenes, se introdujo una variante en las obras que habian de ejecutarse, i fué necesario rescindir el contrato que se habia celebrado para la construccion del ferrocarril.

Los estudios de este ferrocarril se han hecho de manera que solo falta para iniciarlos que se cumpla con el requisito de pedir propuestas públicas i que se verifiquen las espropiaciones correspondientes.

Como he tenido ocasion de manifestarlo, la contratacion de estas obras por pequeñas secciones no produce en la práctica buenos resultados, porque estas obras pequeñas no permiten a los contratistas acumular aquellos elementos modernos i costosos que se emplean en las grandes obras i que dan resultados ventajosos.

Fuera de esta circunstancia, los contratistas, en las condiciones actuales de

nuestro país, tendrán que tropezar con el grave inconveniente de la falta de brazos. Contratada la obra por pequeñas secciones, no convendría tampoco a los contratistas hacer desembolsos que vendrían a recargar el precio de la obra, para traer por su cuenta i del extranjero los trabajadores de que hubiera menester.

Además de estas circunstancias de carácter jeneral, se ha presentado últimamente al Ministerio una solicitud de vecinos respetables de Lontué, patrocinada por un señor Diputado, en que se pide la adopción de un nuevo trazado, que a primera vista parece más conveniente.

Dentro de estas consideraciones me atrevo a solicitar del honorable Senador que no insista en pedir que el Gobierno proceda a solicitar propuestas públicas.

Otra consideración que olvidaba, señor Presidente, es la de que la mayor parte de los ferrocarriles que se han iniciado, se encuentran paralizados por falta de materiales de construcción, especialmente de rieles i durmientes.

Ha sido necesario, por ejemplo, adelantar fondos al Sindicato de Obras Públicas, pues, para continuar los trabajos del ferrocarril de Púa a Curacautín éste exigía que se le trasportaran los rieles acumulados en Talcahuano.

La escasez de durmientes es no menos grave.

Espero que estas consideraciones habrán de parecer bastantes al señor Senador para no insistir en su petición. Si las circunstancias establecidas se modifican, no dude el señor Senador que el Gobierno hará lo posible por satisfacer los deseos de Su Señoría.

He leído en la versión que dan los diarios que el honorable Senador de Tarapacá había hecho algunas observaciones referentes a las medidas ya tomadas sobre la construcción de los estudios del ferrocarril del pueblo de Lagunas i la línea del ferrocarril de Antofagasta.

Concuerdo con el modo de pensar del honorable Senador.

Desgraciadamente, cuando llegué al Ministerio me encontré con que se había

celebrado con fecha 15 de setiembre un contrato en virtud del cual el ingeniero señor Barriga se hacía cargo de los estudios por la suma de ciento cincuenta mil pesos.

No critico la conducta del señor Ministro que firmó este contrato porque no todos se encuentran en condiciones de conocer todas las rejiones del país.

Por mi parte, yo que conozco esa rejion, no habría llegado en ningún caso a firmarlo.

Actualmente el Gobierno ha llamado al señor Barriga i procurará rescindirlo de común acuerdo.

Creo, además, que ese ferrocarril no corresponde a ninguna necesidad inmediata.

Por otra parte, me atrevo a solicitar el apoyo del señor Senador de Tarapacá para un ítem que corresponde a este propósito del Gobierno i que ha sido aprobado por la Comisión Mista, ítem que consulta cien mil pesos para el levantamiento de la carta topográfica de las provincias del norte.

Creo que es esta la ocasión de realizar esta obra, porque se encuentran todavía en el norte las comisiones de límites que están prontas a dispersarse.

La carta topográfica de esa rejion facilitaría mucho la construcción del ferrocarril i talvez haría innecesaria la contratación de estudios especiales.

El señor ROZAS.—Estimo de la mayor urgencia, señor Presidente, el proyecto que se relaciona con la catástrofe de Valparaíso, pero me parece que no es posible ni conveniente discutirlo sobre tabla, porque la mayor parte de los señores Senadores no lo conocen.

Creo que se consultarían todos los deseos enviando este proyecto a Comisión i acordando discutirlo en la sesión del lunes, con o sin informe.

El señor CHARME.—Acepto esta indicación i retiro la que he formulado.

El señor BALMACEDA.—Agradezco la contestación del señor Ministro, pero voy a manifestar algunas ideas sobre

el profundo desacuerdo en que siento encontrarme con Su Señoría.

Ha dicho el señor Ministro que encontraba razon al que habla respecto del contrato celebrado para pagar los estudios de una línea férrea, la de Lagunas a un punto del ferrocarril de Antofagasta. A pesar de que el gasto autorizado era para pagar estos estudios i los de dos líneas mas, la de Mejillones a Antofagasta i la de Iquique a la frontera de Bolivia, se ha cometido la enormidad de contratar los estudios de solo la primera por el total consultado para las tres.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Está equivocado el señor Senador, se contrató solo por la cantidad de ciento cincuenta mil pesos.

El señor BALMACEDA.—Precisamente, esa era la cantidad que autorizaba la lei para las tres líneas.

Ha dicho el señor Ministro que en el caso de su antecesor no habria firmado el decreto. Por mi parte aplaudo esta declaracion, pero me estraña sobremañera que el señor Ministro agregara en seguida que esos estudios pueden postergarse, que son inoficiosos, esto es, que no hai para qué constuir el ferrocarril lonjitudinal.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Me he referido, señor Senador, a la prosecucion del lonjitudinal en esa rejion, i por el momento, señor Senador.

El señor BALMACEDA.—Manifiesta Su Señoría el propósito de postergar la prosecucion de esta obra importantísima que es menester ejecutar para unir el territorio del norte con el sur, para unir con el centro de la República la caja fiscal. Esas líneas son cada vez mas necesarias para evitarnos un peligro nacional i para atajar de alguna manera los odiosos monopolios de las compañías estranjeras en el norte del pais.

Entre tanto el señor Ministro se preocupa, a lo que parece, en el levantamiento de la carta topográfica, i solo cuando esté hecho este trabajo será el momento de pensar en construir líneas férreas.

Yo no pienso de esa manera i lamento que de los bancos ministeriales se viertan espresiones que ponen de manifiesto que no se piensa asegurar la riqueza fiscal del pais.

Un hecho semejante nos pintaria como una nacion completamente incapaz de conocer sus propias conveniencias. Dejar abandonados esos territorios a la mano de Dios, sin amparo alguno del Gobierno, a la buena ventura!

A lo que parece, el señor Ministro cree que en los territorios del sur, donde los ferrocarriles son la ruina de los capitales fiscales i aun la de los particulares, el Estado debe ampararlos, impulsarlos o construirlos por su propia cuenta. Pero en el norte, donde este ramo del servicio hace la riqueza de las compañías, allí el Estado no debe meter mano, i debe dejar subsistentes en unas partes el desamparo, en otras el monopolio.

No puedo, pues, por ménos que manifestar mi profundo desacuerdo con estas teorías del señor Ministro, que nacen, bien lo conozco, del criterio centralizador, que ha sumido al pais en la miseria.

Esta es la situación singular creada por la política económica de centralizacion administrativa i fiscal; en tanto que el grande e importante problema de la comunicacion de las rejiones salitreras con la zona central, que es a la par que una medida de progreso una medida de seguridad nacional, no se resuelve i se abandona.

Cada una de las empresas del norte constituye un monopolio, estruja a la industria i perjudica el progreso.

El ferrocarril de Taltal impide la construccion del de Paposo, el del Coloso trabaja de la manera mas injusta la esportacion del salitre, i el de Mejillones constituye el mas odioso privilejio de hecho. No es sino una repeticion, una ampliacion, como nos revelaba el honorable Senador de Atacama, del monopolio del ferrocarril de Tarapacá.

Si se construyen ferrocarriles deben hacerse los mas necesarios, los que mas producen, los que la industria reclama, los que paguen sus gastos, i no los que

dejan déficit considerables i solo sirven para traer de Cautin o de alguna otra provincia del sur la leña para Santiago, haciendo el negocio de los particulares a costa del bolsillo del Estado.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—No he negado, señor Presidente, en absoluto, la conveniencia, la necesidad si se quiere, de hacer ferrocarriles en el norte, i considero como todo el mundo que hai interes indiscutible en completar el ferrocarril longitudinal. Pero no todo puede hacerse a la vez. Desde luego hai ya un proyecto de contrato con la compañía belga para continuar ese ferrocarril desde Cabildo a Copiapó; i, sin negar las razones espuestas por el honorable Senador de Tarapacá, con quien estoi de acuerdo en muchos puntos, debo manifestar que considero mas urgente, mas importante por el momento, continuar el ferrocarril longitudinal en esta parte que no hacer un trozo aislado en las rejiones del norte, en donde, si es necesario, la iniciativa particular bastaria para realizarlo.

De manera que estoi en el mas perfecto acuerdo con Su Señoría en lo que se refiere a activar la construccion del longitudinal.

En cuanto a este ferrocarril, creo que es mejor esperar aun algun tiempo. Por el momento, concretémonos a hacer lo que esté en nuestra mano; conserve el Senado la misma predileccion por esta obra i puedo asegurarle que mas tarde habrá de realizarse.

Las poderosas industrias, aquellas que arrancan sus tesoros a la tierra para la utilidad comun, surjen por sí solas. Puede decirse que no necesitan apoyo del Estado. Aquellas industrias cuya vida pelagra, que están agonizando por falta de ayuda, son las que requieren la atencion preferente de parte del Estado; a él está encomendada su existencia i no debe omitir sacrificios para mantenerlas hasta que consigan alcanzar su completo desarrollo.

Es entónces cuando debe hacerse sentir la accion del Estado: buscar la riqueza donde hai dificultad en adquirirla i pres-

tar ayuda a las industrias en el momento oportuno en que se necesita, i no allí donde surge poderosa por sí sola.

Respecto de los antecedentes a que se ha referido el señor Senador, puedo decir a Su Señoría que no ha habido en el Ministerio jestion alguna relativa al ferrocarril del Paposo.

El señor LAZCANO.—De sentir es, señor Presidente, que el señor Ministro de Obras Públicas haya resuelto retardar el pedir propuestas públicas para la construccion del ferrocarril de Curicó a la costa, en su primera seccion; i que este propósito del Gobierno lo defienda Su Señoría con razones tan débiles como las que ha oído el Senado.

Esa seccion del ferrocarril de Curicó a la costa—cuya importancia no tengo para qué establecer en este momento—no solo ha sido ordenada por la lei de presupuestos, sino por una lei especial, la de 16 de setiembre de 1901. Despues de esa lei, el presupuesto ha venido consultando, año por año, las sumas necesarias para darle cumplimiento.

En consecuencia, el Gobierno pidió propuestas públicas i fué adjudicada al Sindicato de Obras Públicas que, por las razones dadas por el señor Ministro, rescindió ese contrato.

¿Qué mas natural entónces que el Gobierno, encargado de dar cumplimiento a las leyes i no habiendo ocurrido nada desde 1901 que viniera a cambiar la situacion de los negocios, hubiera pedido nuevas propuestas, cumpliendo con el deber de llevar a término las leyes?

Pero el señor Ministro dice que hubo razones poderosas para el procedimiento que habia adoptado el Gobierno, esto es, para retardar por algun tiempo mas este asunto que tanto interesa al pais, porque no solo Curicó es el perjudicado, sino el pais entero que necesita imperiosamente estos ferrocarriles que, partiendo de la línea central, den salida a la costa a nuestros productos, ya que Constitucion con su barra i Matanzas i Pichilemu con sus mares bravos, no se prestan como Vichuquen para dar salida fácil i abundante a nuestros productos del centro del

pais que se ven obligados a recorrer los larguísimos trayectos hasta Valparaiso o Talcahuano.

El lago de Vichuquen, a juicio de nuestros marinos mas distinguidos i de los mas notables ingenieros que han visitado a nuestro pais i de nuestros mas distinguidos ingenieros, será un puerto comercial admirable como no tendrá otro Chile i un puerto militar, el primero en el Pacífico i que pocos en el mundo podrán igualar.

Repito, señor, que no es el interes de una provincia el que está vinculado a la construccion de este ferrocarril, sino el de la nacion entera, que necesita dar salida al mar a nuestros productos i tener un puerto militar apropiado para nuestra armada, porque no podemos tener escuadra si no tenemos un puerto que sirva de fondeadero seguro i de refujio para nuestras naves. No es posible, que nuestros buques de guerra estén lentamente destruyéndose, por verse obligados a mantenerse constantemente sobre sus calderos, sin tener donde repararse, azotados constantemente por nuestros mares bravos, cuando podemos contar con un puerto, como el que poseemos en el Lago de Vichuquen, donde se podrian conservar no a medio desarme como están hoi dia, sino enteramente desarmados; contando con un puerto, como dije, que puede servir de surjidero a una escuadra poderosa.

Todas estas razones han formado, desde tiempo atrás, el convencimiento de los hombres de Gobierno en órden a que el puerto de Vichuquen se impone como una necesidad nacional. El Congreso lo reconoció así i dictó la lei especial a que acabo de hacer referencia. I debo insistir en esta circunstancia, porque se ha dicho i talvez con razon, que los ferrocarriles mandados construir por la lei de presupuestos no tienen los estudios necesarios i que no pocas veces van a servir no los intereses del pais, sino los intereses rejionales de una provincia o de un departamento.

Este ferrocarril, vuelvo a decirlo, ha sido mandado construir por una lei especial, i a pesar de esto el señor Ministro

nos dice: esta lei no se cumplirá, esta obra se retardará. ¿Hasta cuándo? No lo ha dicho Su Señoría.

I, entre tanto, el que haya un ferrocarril que dé salida a los productos de la zona central i el que haya un puerto tan útil i necesario para nuestra escuadra, se consideran como cosa baladí, de ninguna significacion, ni importancia.

Nos decia el señor Ministro que una de las razones que obraban en el ánimo del Gobierno para retardar esta obra, era a de que los ferrocarriles no debian ser construidos por secciones i, poco ántes, contestando al señor Senador por Tarapacá, manifestaba que el ferrocarril de esa provincia debia ser construido por secciones.

De manera que, en un caso, se establece una regla, i en otro esa regla se quebranta i se sigue otra diversa. Para ser justicieros hai que observar, siempre, un mismo procedimiento para todos los casos.

La lei contempló la necesidad de ir construyendo este ferrocarril como se construyen todos los ferrocarriles: por secciones. ¿Qué inconveniente hai para esto? Ninguno. No se pediria propuestas para la construccion de la seccion número dos, por ejemplo, mientras no estuviera terminada la primera. De esta manera el acarreo de materiales, que podria ser un inconveniente para la construccion de la segunda seccion, no existiria.

El señor Ministro nos decia que otra de las razones poderosas que habia para la postergacion de estos trabajos, era la ya señalada en esta Cámara: la falta de trabajadores.

Esta razon, si tiene alguna fuerza, deberia tenerla no tan sólo para este ferrocarril, para este pobre i desdichado ferrocarril de Curicó a la costa, que tantas demoras viene sufriendo, sino que deberia obrar en el ánimo justiciero del Gobierno respecto de todos los ferrocarriles.

La misma fuerza tiene esta razon para los ferrocarriles del norte, que para los del sur o del centro.

Nos daba como tercera razon, el señor

Ministro, la de que vecinos respetables de Lontué estimaban que el ferrocarril de Curicó a la costa no debía partir de Curicó sino de Lontué, i consideraba Su Señoría que esta razon encerraba algo de justicia i que debía someterse a estudio.

Cuando se discutió la lei de setiembre de 1901 que ordenó la construccion de veinte kilómetros de este ferrocarril desde Curicó hácia la costa, los vecinos de Lontué movieron a sus representantes en el Congreso i abrieron jestioniones ante el Gobierno a fin de obtener que el ferrocarril partiera de Lontué en vez de partir de Curicó.

Pues bien, el Presidente de la República citó a muchas personas, i despues de oidas distintas opiniones, se estableció que dentro de los términos de la citada lei, no cabia en absoluto la pretension de los vecinos de Lontué.

Pues bien, si esto ya quedó a firme ¿cómo podría ahora abrirse una nueva instancia en la materia? El señor Ministro ha debido tener noticia de esta circunstancia que he hecho presente i si la tuvo ¿no ve que no habria seriedad en el procedimiento que permitiera abrir nuevamente discusion sobre el asunto?

En aquel entónces la jestion se llevó al Gobierno i quedó resuelto de una manera definitiva, despues de detenido estudio, que no cabia otra cosa que cumplir la lei en la forma i modo que el Gobierno la ha entendido; si ahora se abriera nuevas jestioniones i se principiara a estudiar el mismo punto, no habria seriedad en el procedimiento, seria manifestar el propósito de obstruir esta obra i habria derecho para hacer comentarios que no quisiera hacer.

Vuelvo a decirlo que es de sentir que una obra de esta importancia se deje de mano, que no se fije siquiera el término para las propuestas públicas que deben pedirse para su ejecucion.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Voi a levantar primeramente algunos cargos hechos por el honorable Senador por Curicó. Deja la palabra. No son contrapuestas las declaraciones de estudiar una seccion de ferro-

carril en el norte i la que hice al Senador por Curicó sobre el propósito de no emprender trabajos por secciones.

Si es verdad que en el ferrocarril del norte hai el propósito de tratarlo por secciones, tambien es cierto que se desea por el Gobierno dar todas las secciones a una misma empresa, pues a los contratistas pequeños no les es posible sujetarse a muchas condiciones porque no les quedaria márgen para negoció.

Refiriéndome a las observaciones del honorable Senador por Curicó, diré que ignoraba el que ya se hubiera debatido sobre cuál debiera ser el punto de arranque del ferrocarril i prometo a Su Señoría tomarlo mui en cuenta.

Ruego a los señores Senadores que no vean en mis palabras la intencion de retardar la construccion de las líneas férreas; me propongo dar impulso, en jeneral, a las construcciones de ferrocarriles i prestar atencion preferente al Longitudinal. Diré, eso sí, que el propósito del Gobierno es emprender esta obra del Longitudinal, no del norte al sur como lo indica el honorable Senador por Tarapacá sino de sur a norte, pues cree así ofrecer desde el primer momento, salida a los productos de aquellas rejiones que atraviere cada seccion ferroviaria. Siguiendo este propósito, se ha dado gran interes al ferrocarril de Rayado a Papudo i talvez en quince dias mas se dará principio a esta obra.

He hablado últimamente con el concesionario del ferrocarril de Quintero a fin de saber i procurar que se lleve a efecto este ferrocarril; se trata, ademas, de hacer que se proceda cuanto ántes a la construccion de la línea de Quilpué al Salto.

El Gobierno, como se ve, no abandona la construccion de ferrocarriles, pero es necesario dar un poco de tiempo para salir de la situacion difícil en que nos encontramos despues del terremoto. Yo creo que en enero estaremos ya en situacion de pedir algunas propuestas públicas para proceder a la construccion de varias líneas.

**Desinfeccion en Arica**

El señor SUBERCASEAUX.—En el mes de mayo del año pasado se tomaron medidas para que los vapores que vienen del norte se sujetaran a una desinfeccion en Arica; entónces habia una peste que alarmaba con razon a las autoridades chilenas; pero ya hace mucho tiempo que ni siquiera se la nombra i sin embargo siempre se obliga a los vapores i pasajeros a someterse a una molesta i gravosa desinfeccion, lo que constituyen un verdadero vejámen.

La Compañía Inglesa de vapores lleva ya pagado mas de mil setecientas libras esterlinas i supongo que la Sud-América haya pagado otro tanto por estas desinfecciones. El gasto es mui considerable. Se les cobra veinte libras por cada fumigacion cuando no tienen estufas i tres libras en caso de tenerlas. Las autoridades peruanas han establecido tambien desinfecciones, pero cobran solo tres libras a los vapores que no tienen estufas i nada a los que las tienen.

Ahora que se necesita mas que nunca dar facilidades para la navegacion, creo que seria oportuno hacer cesar estas trabas a que me refiero i que ya no tienen razon de ser porque, segun parece, no existen temores de epidemia.

Llamo, pues, la atencion del Gobierno, para que, tomando en cuenta estas observaciones, se sirva considerar el caso i poner remedio a la situacion.

**Ferrocarril Lonjitudinal**

El señor BALMACEDA.— Refiriéndome a la cuestion relativa al ferrocarril lonjitudinal que se trataba hace pocos momentos, i que deseo dejar esclarecida, vuelvo a llamar la atencion del Ministerio i del Senado a la lei dictada en enero del presente año, que autoriza al Presidente de la República, por la suma de ciento cincuenta mil pesos, para contratar los estudios de la parte comprendida entre Arica i un punto de la línea férrea que va

de Antofagasta a Bolivia, como asimismo de las líneas destinadas a comunicar a Mejillones con Antofagasta i a Iquique con la frontera de Bolivia.

Por consiguiente, los ciento cincuenta mil pesos eran para atender a los estudios de las tres líneas; i en esta virtud manifestaba mi sorpresa de que dicha suma se hubiera consagrado solamente a una parte de los trabajos ordenados por la lei. Manifesté, mi estrañeza de que se hubieran contratado los estudios de una de las secciones, la de Lagunas al ferrocarril de Antofagasta—trescientos cincuenta kilómetros—en los ciento cincuenta mil pesos, pues tratándose de una rejion en que no hai dificultades topográficas i bastan los golpes de nivel de kilómetro en kilómetro para hacer el trazado, tratándose de una pampa de arena donde los estudios son fáciles i elementales, salvo en el rio Loa i sus inmediaciones, me parecia estraordinario que toda la suma hubiera de consumirse ahí.

Pero el señor Ministro de Industria i Obras Públicas ha espresado algo que estimo mucho mas grave aun.

Pareciéndole, como al que habla, mui oneroso el contrato celebrado con el señor Barriga, el Gobierno se empeña por rescindirse contrato, i en seguida, en sustitucion de los estudios ordenados por la lei, quiere Su Señoría levantar una carta topográfica de las provincias de Tarapacá i Antofagasta.

Podria el señor Ministro haber agregado tambien una carta jeológica, para ver si el ferrocarril iria sobre capas gruesas o delgadas de arena.

Señor, si yo tengo que hacer un canal en mi fundo, jamas se me ocurriria levantar una carta topográfica. Haria el canal, prescindiendo de tal carta, que huelga si no la necesito por otros motivos.

Todo eso me parece una triste solucion, pero solucion que envuelve suma gravedad, porque importa tomar la lei del Congreso i tirarla debajo de la mesa, al canasto de los papeles inútiles.

Nó, señor: la lei está ahí, i debe cumplirse. Ella ha dispuesto un gasto para un objeto que estimaba necesario e indispen-

sable; pero el señor Ministro parece haber encontrado un medio mui fácil i espedito para convencernos de que la lei no vale nada: pueden mas los intereses particulares en una parte donde, como decia Su Señoría, la industria lo puede todo, i donde, agregaré, los industriales i monopolistas pueden mucho mas.

Si el pensamiento del Gobierno, como ha dicho el señor Ministro, es que esos estudios no se hagan, yo me creo en el caso de advertir a Su Señoría, que me veo en la precision de solicitar un pronunciamiento de la Cámara.

Comprendo que no se ejecute una lei a título de que resulta inaplicable. Pero ¿es esto lo que ocurre? ¿No se pueden hacer estudios en la rejion aquella? ¿De dónde viene la idea, entónces, de que la lei sea inaplicable?

Por eso estimo necesario que el punto quede bien establecido, i termino aguardando del señor Ministro una contestacion, que espero favorable, de que habrán de estudiarse esos ferrocarriles, como fué la mira del Gobierno anterior, i como fué la voluntad del Congreso al sancionar la lei de 29 de enero del presente año.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Estoi, por cierto, a disposicion de lo que la Honorable Cámara se sirva determinar.

Yo he dado mi opinion, espresando en esto el deseo i el ánimo del Gobierno, de que la construccion del ferrocarril longitudinal debe empezarse por el sur.

Creo que los estudios de las secciones del norte no servirian sino de aquí a un tiempo considerable. En diez años pueden ser otras las circunstancias, pueden introducirse otros procedimientos.

Mejor es ir de aquí hácia allá, comenzando por realizar la línea de la Gurupa a Copiapó. Este es nuestro concepto, sobre el modo cómo se debe proceder. No teniendo la jactancia de poder dar remate a la totalidad de la obra, dejaremos para otra época, para otros hombres, el honor de seguir adelante.

El señor BALMACEDA.—Estimo tan graves las palabras i las declaraciones

del señor Ministro, que me veo precisado a usar otra vez de la palabra.

Siento verme colocado en esta necesidad, tanto mas cuanto que las palabras del señor Ministro me obligan a solicitar de la Cámara un voto motivado.

Creo que cuando aprobó el Congreso la lei que dispuso la ejecucion de los estudios a que me he referido, no obraba inconsultamente. Hai que partir de esta base natural i necesaria.

No participo del pensamiento del señor Ministro de que es preferible hacer ferrocarriles en el sur, para hacer surgir industrias que no existen, i que no se hagan en el norte. No creo que la Cámara piense tampoco como Su Señoría, ni que el pais lo acompañe.

Pueden ser muchos los intereses para la construccion de ferrocarriles en el sur; pero los hai mucho mayores i mas graves que reclaman la ejecucion de esos trabajos en el norte. I las palabras del señor Ministro tienden a manifestar que está en el propósito del Gobierno el que no se practiquen ni siquiera estudios en aquella zona.

En consecuencia, me veo en el caso de solicitar del Honorable Senado su aprobacion al siguiente proyecto de acuerdo, que tengo el honor de proponer:

«El Senado, oidas las esplicaciones del señor Ministro de Industria i Obras Públicas, i considerando la importancia que para los intereses públicos, la seguridad del Estado i los intereses de la industria salitrera tiene la construccion del ferrocarril longitudinal en las provincias salitreras, acuerda representar a S. E. el Presidente de la República la necesidad de dar debido cumplimiento a la lei de 29 de enero de 1906, que ordenó los estudios de esas secciones».

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—Deseo hacerme cargo de las observaciones del señor Subercaseaux, quien ha tocado una materia mui interesante i que se refiere a proyectos que justamente están en estudio.

La organizacion de la policia sanitaria es un asunto que preocupa vivamente la atencion del Gobierno i en la actualidad

he pedido los antecedentes de las distintas disposiciones que reglan la materia i datos sobre el estado de los servicios sanitarios, a fin de estar en condiciones de presentar un proyecto que abarque este asunto por completo.

A la brevedad posible tomaré informes que permitan explicar el hecho que con justicia ha llamado la atencion del honorable Senador.

Repito, señor Presidente, que este es un asunto de consideracion preferente en el Gobierno.

No dejaré la palabra sin hacerme cargo de los conceptos fundamentales de la indicacion del honorable Senador de Tarapacá.

El honorable Senador supone, tomando pié de observaciones jenerales hechas por el señor Ministro de Obras Públicas, que el Gobierno ha abandonado la idea del ferrocarril longitudinal.

Puedo asegurar a Su Señoría que el Gobierno no ha abandonado ni puede abandonar una idea que está abonada por consideraciones que Su Señoría ha hecho presente i que son de todos conocidas.

En la ejecucion de la obra ha de seguirse un plan que sea razonable i a juicio del Gobierno, la prolongacion del ferrocarril del sur al norte, en el sentido de alcanzar a Tarapacá, completa dos condiciones: la de ir realizando el programa del ferrocarril longitudinal i la de ir incorporando las secciones que se construyan a la red jeneral de ferrocarriles i haciéndolas inmediatamente aprovechables.

La marcha de los trabajos del sur al norte parece mas razonable que la del norte al sur, ya que existiendo un desierto de por medio, si se empezara por el norte, resultaria que las secciones que se construyeran quedarian cortadas i no prestarian servicios inmediatos.

Al avanzar del sur al norte, como lo han hecho las administraciones desde que se concibió la idea de realizar este ferrocarril, parece que se cumple mejor con el propósito que se persigue, porque a la vez que se va construyendo la línea, las

secciones que van quedando terminadas pueden entrar desde luego a prestar servicios inmediatos.

No creo que el Gobierno necesite estímulo especial tratándose de una obra de esta naturaleza.

Si nuestra situacion nos permitiera acometer la obra por los dos extremos, yo no creo que habria dificultad para realizarla en ese sentido; pero, desde que los recursos fiscales deben aplicarse a la construccion de otros ferrocarriles tambien i de otras obras públicas de igual importancia, creo que debe esperarse tranquilamente, como decia el honorable Ministro de Obras Públicas, a que otros hombres, mas felices que nosotros, que no podemos sino dar un paso, diré así, en la realizacion de ese pensamiento que es una aspiracion jeneral i no discutida por persona alguna, puedan realizar esta obra.

Seria de desear que esta explicacion satisficiera al honorable Senador de Tarapacá, ya que ella envuelve la declaracion de que el Gobierno no ha abandonado ni piensa abandonar el pensamiento de construir este ferrocarril al que Su Señoría le ha dado toda la importancia que merece.

El señor CIFUENTES.—Deseo que el señor Ministro de Obras Públicas me diga si el Gobierno ha resuelto algo sobre la construccion del ferrocarril a Papudo, porque atribuyo grande importancia a la pequeña parte que resta por hacer entre Papudo i El Rayado.

El señor AVALOS (Ministro de Obras Públicas).—Obedeciendo a insinuaciones del honorable señor Silva Ureta, he conferenciado anteayer con el señor Director de Obras Públicas sobre la manera de realizar aquella obra lo mas pronto posible.

Creendo que con la buena voluntad de los principales propietarios de la region se va a ir mas pronto en la solucion de las dificultades que existen, se ha llamado al ingeniero que corre con los trabajos para encargarle que levante actas en que consten las firmas de los

propietarios que no pondrán dificultades a la construcción del ferrocarril.

Creo que si se pone empeño, esa obra podrá quedar terminada en un plazo inferior a un año.

El Ministro que habla pondrá todo empeño por que esta obra se lleve a término cuanto ántes, porque considera que con ella se procura en gran parte la salvación de la difícil situación en que se encuentra Valparaíso.

El señor CIFUENTES. — Celebro mucho la declaración que acaba de hacer el señor Ministro, porque realmente es incalificable la situación creada por las dificultades con que se tropieza en Valparaíso.

Ojalá, señor Ministro, que, siguiendo la costumbre de la Dirección de Obras Públicas, no se empiece la construcción de esta sección por el interior sino por el puerto. De esta manera, el ferrocarril podrá ir recibiendo a medida que se construya, los durmientes, rieles i demás materiales que necesite.

Tengo razones para creer que por parte de los propietarios no habrá inconveniente. Siendo esto así, i estando los estudios hechos, creo que el Gobierno podría proceder desde luego a pedir propuestas públicas.

El señor AVALOS (Ministro de Obras Públicas). — Efectivamente, señor Senador, los estudios están terminados. Sólo faltaba acordar la ubicación de la estación, porque se temía que el fondeadero en que debían atracar los vapores no ofrecería seguridades. El honorable Senador señor Silva Ureta, garantizándome que la actual colocación del muelle da completa garantía, ha facilitado la solución de este proyecto al que solo falta darle la última mano.

El señor REYES. — Desearia saber qué dispone la ley que alude el proyecto de acuerdo del honorable Senador de Tarapacá.

El señor BALMAGEDA. — Dispone que el Presidente de la República queda facultado para invertir la cantidad de ciento cincuenta mil pesos en hacer practicar estudios para los ferrocarriles de Arica a la línea de Antofagasta, de esta

línea a Mejillones i de Iquique a la frontera de Bolivia.

El señor REYES. — ¿I el señor Ministro ha dicho que no piensa el Gobierno hacer uso de esa autorización?

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas). — Sí, señor Senador.

El señor REYES. — Por haber estado ocupado en estos momentos, no estoy bien orientado de la proposición que vamos a votar. El honorable Senador de Tarapacá parece que propone un proyecto en el sentido de que se efectúen esos estudios.

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior). — ¿Podría el señor Secretario dar lectura al proyecto de acuerdo?

El señor SECRETARIO. — Con mucho gusto, Su Señoría

Dice así:

«El Senado, oídas las esplicaciones del señor Ministro de Industria i Obras Públicas i considerando la importancia que para los intereses públicos, la seguridad del Estado i los intereses de la industria salitrera tiene la construcción del ferrocarril longitudinal en las provincias salitreras, acuerda representar a S. E. el Presidente de la República la necesidad de dar debido cumplimiento a la ley de 29 de enero de 1906 que ordenó los estudios de esas secciones.

El señor VILLEGAS. — Voi a decir lo poco que sé sobre este asunto.

Cuando tuve el honor de desempeñar por poco tiempo el Ministerio de Industria i Obras Públicas, se trató este punto i quedó resuelto que para hacer los estudios de estos ferrocarriles no había ingenieros. La Dirección de Obras Públicas pasaba entónces por una crisis en su personal, que continúa todavía, i me imagino que esta será la causa por que no se hayan hecho esos estudios. Me refiero al ferrocarril de Arica a un punto de la línea de Antofagasta.

En cuanto al de este puerto a Mejillones, me parece que es una vía completamente inútil i un gasto inoficioso.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas). — Debo corro-

borar lo que acaba de decir el honorable Senador de Coquimbo. Aun no se sabe si este ferrocarril entre Lagunas i Antofagasta formará parte de la línea longitudinal; i por otro lado, aun cuando con el tiempo se uniera a ella, por el monto sería un ferrocarril aislado sin salida a la costa, i sin que pudiera, por lo tanto, evitar el monopolio de que ha hablado el honorable Senador de Tarapacá.

Por eso he opinado que no habia conveniencia en hacerlo por el momento, i espero que mis observaciones habrán convencido a Su Señoría.

El señor BALMACEDA.—No me han convencido.

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—Aunque sea imponer una molestia al señor Secretario, le ruego se sirva volver a leer el proyecto de acuerdo.

(Se leyó).

El señor SANCHEZ MASENLLI.—Este ferrocarril ¿es el principio por el norte de la línea longitudinal?

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—Me imagino que nó, señor Senador.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—Si me permite el señor Ministro decir dos palabras. . . . .

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—Con mucho gusto, señor Senador.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—La conveniencia, segun el criterio del honorable Senador de Tarapacá, está en principiar el ferrocarril longitudinal de norte a sur por estar aprobada una lei en ese sentido.

Creo que el ferrocarril longitudinal es de una necesidad indispensable para Chile. Esto lo reconocen todos los hombres públicos, i su pronta union con el norte es tambien necesaria, pues, como decia el honorable señor Balmaceda, allí tenemos la caja de fondos.

Porque hai un hecho vergonzoso i es el de que durante veinticinco años hayamos sido incapaces de unir el sur con el norte de la República.

¿Es posible soportar esto? ¿Hasta cuándo vamos a continuar en este estado?

¿Hai dificultades? Para esos son los hombres públicos, para vencerlas, i en eso se distinguen los grandes hombres de los hombres pequeños. Ojalá se nos presente ocasion de ser siempre grandes hombres. No debemos decir, señor Presidente, como los señores Ministros, otros hombres lo harán. Esto es desdoloroso. Por eso he quedado sorprendido al oír al señor Ministro de Industria las espresiones que no están a la altura de la conveniencia nacional.

Esos ferrocarriles del norte deben hacerse i pronto, ántes que el dia de mañana el enemigo nuestro quiera quitarnos lo que nos pertenece. ¿Acaso las naciones son eternamente débiles? Acaso los peruanos no van a rejenerarse jamas?

Por eso doi a este punto una gran importancia, no por patriotería, sino porque en su resolucion están radicados los grandes intereses nacionales.

I si no fuera mas que esto, la cosa no sería tan grave; pero hai mucho mas todavía.

Sabemos todos que, en el Congreso Pan-Americano de Méjico, se convino en la construccion de este ferrocarril destinado a unir el continente del norte con el del sur de América. I ¿pensamos en la ejecucion de esta obra? Si no pensamos en hacer nada, es porque pretendemos dejarlo para las kalendas griegas. ¡En bonita condicion estamos!

Por otra parte ¿qué dificultades hai para esto? Se dice: hai escasez de trabajadores. Pues entónces, nada mas sencillo que buscarlos. Ayer mismo se trataba de la cuestion de inmigrantes en el Senado i se manifestaban sobre este punto las mas hermosas ideas. No sé si esas ideas habrán encontrado eco en las esferas gubernativas. Pero aquí se han propuesto medidas que, si el Gobierno las realizara, obtendria los mas calurosos aplausos de todo el pais.

Por lo que a mí toca, creo que esas medidas son fáciles de llevar a cabo; creo que con mui poco costo, podríamos traer de la Arjentina, en un breve plazo, cinco o seis mil trabajadores, fuera de los que se pueden traer del Japon, para ocupar

los en los trabajos de una de las secciones del ferrocarril longitudinal.

De esta manera queda despejada la incógnita de los trabajadores. Respecto de los inmigrantes japoneses, nadie ignora que hai establecida una línea de vapores entre Yokoama e Iquique; páguese por el Gobierno el valor del pasaje de esos inmigrantes, i luego veríamos arribar a nuestras playas mil o dos mil trabajadores japoneses, que llevarian a cabo esas grandes obras tan necesarias para nuestro engrandecimiento económico así como para el resguardo del territorio nacional.

Es indispensable atender cuanto ántes a esta clase de obras, que son las que marcan i señalan el progreso de las naciones, cuando hai hombres capaces de realizarlas. Yo deseo, por eso, que emprendamos i llevemos a cabo cuanto ántes estas obras importantísimas, i que los encargados de ellas sepan vencer todas las dificultades que puedan presentarse en su camino.

Eso es lo que debe hacer este Ministerio, que cuenta con nuestra adhesión: que sepa i sea capaz de hacer prácticas las aspiraciones unánimes del país, ejecutando estas obras de verdadera utilidad i de progreso nacional.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Rogaría al honorable Senador por Tarapacá que dejara para mañana la votación del proyecto de acuerdo presentado por Su Señoría, a fin de que podamos imponernos mejor de su oportunidad i alcance.

El señor BALMACEDA.—No tengo inconveniente, tanto ménos cuanto que me parece que las declaraciones del señor Ministro de Industria i Obras Públicas han traicionado talvez un poco el pensamiento del Gobierno. Yo no concibo cómo puedan sustentarse las ideas manifestadas por el señor Ministro. Talvez Su Señoría, de acuerdo con sus demás honorables colegas, pueda rectificarlas o explicarlas mañana de una manera conveniente. Yo encuentro una verdadera contradicción entre las ideas del señor Ministro de Industria i Obras Públicas

i las que patrióticamente nos ha espedido el honorable Ministro del Interior.

En cuanto a las que ha manifestado el señor Senador por Coquimbo, yo me encuentro de acuerdo con Su Señoría; creo, como Su Señoría, que seria un absurdo pensar en la construcción de un ferrocarril de Antofagasta a Mejillones, porque no tiene un objeto práctico, sino que seria un ferrocarril de vicio, superfluo, sin mas interes que el de perturbar la construcción del ferrocarril longitudinal.

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—O no comprendo bien la discusión en que están empeñados los señores Senadores, o me parece que las declaraciones que he tenido el honor de hacer hacen inoficioso no solamente el retardo de este proyecto de acuerdo, sino tambien la petición misma que envuelve.

He tenido el honor de declarar a los señores Senadores que el Gobierno no tiene el ánimo de abandonar, ni puede abandonar, la idea del ferrocarril longitudinal.

El señor Ministro de Industria i Obras Públicas ha hablado de su deseo de rescindir el contrato de construcción de una parte de la línea; pues bien, la rescisión de ese contrato no afecta en manera alguna al propósito jeneral, así como no puede menoscabarlo tampoco el que aquí se haya sostenido que es inoficioso el estudio i ejecución de un ferrocarril de Antofagasta a Mejillones.

La idea principal tiene que ser una idea de Gobierno, como lo es, efectivamente, que nadie ha abandonado, ni podido abandonar, porque obedece a consideraciones elementales de buen Gobierno.

Si el señor Senador por Tarapacá desea recordar al Ejecutivo que existe este propósito es, pues, inoficioso.

Ademas, la idea jeneral del proyecto de acuerdo entraña cierta gravedad. No es frecuente, ni será prudente tampoco el que una de las ramas del Congreso signifique al Gobierno que debe cumplir la lei, porque esto equivaldria a suponer que hai Gobiernos que no cumplen las leyes.

Rogaria, pues, a los honorables Senadores que meditaran el alcance de la proposicion del señor Senador por Tarapacá, i vieran si pueden votarla despues de las reiteradas declaraciones del Gobierno, de no haber abandonado la idea del ferrocarril lonjitudinal i de que, a su juicio, no han variado tampoco las circunstancias para dejar de acometer esta grande empresa.

I en efecto, señor Presidente, ¿cómo abandonaria el Gobierno la idea del ferrocarril lonjitudinal, cuando él mismo presentará en pocos dias mas un proyecto para el estudio i construccion de un ferrocarril de Copiapó al norte, que comprenda una estension de setecientos kilómetros? ¿No es esta la ejecucion de la idea del ferrocarril lonjitudinal, que tien de a unir el sur de la República con el territorio salitrero del norte, que, como lo ha llamado Su Señoría, es nuestra caja de fondos?

Está, pues, el Gobierno animado de este propósito, i no hai motivo para decirle que cumpla con la lei.

Vuelvo, por consiguiente, a pedir al honorable Senador por Tarapacá que retire su proposicion, porque en concepto del Gobierno es inoficiosa, i porque envuelve, ademas, un procedimiento que no es usual en la Cámara.

El señor BALMACEDA. — Debo decir solamente que las palabras del señor Ministro del Interior confirman lo que he dicho: no hai congruencia entre las ideas que acaba de espresar Su Señoría i las declaraciones del señor Ministro de Industria i Obras Públicas.

Para el señor Ministro de Industria i Obras Públicas esa lei no tiene aplicacion; se ha acordado no darle cumplimiento; el Gobierno se preocupa de hacer ferrocarriles en el sur i prescinde de la construccion del ferrocarril lonjitudinal.

Es éste el punto grave de la cuestion. No divisaba el honorable Ministro de Industria i Obras Públicas la importancia que puede tener ese ferrocarril.

¿Para qué se construye ese ferrocarril con qué objeto si no vá a dar salida a los productos! Su Señoría imaginaba

que este buen Gobierno de Chile habria de ser tan obtuso, que no se le ocurriera abrir una válvula de salida hácia la costa al ferrocarril lonjitudinal para vaciar por ahí los productos.

A juzgar por las palabras del señor Ministro, parece que Su Señoría sólo concibe la importancia del ferrocarril lonjitudinal para ir del sur hasta el extremo opuesto. Como no creo que pueda ser ésta la mente del Gobierno, i como es un punto ya suficientemente debatido durante largos años i ha quedado bien reconocida la importancia del ferrocarril lonjitudinal para la seguridad de la nacion i el desarrollo de los territorios del norte que forman la caja fiscal del pais, es inútil discurrir en este terreno.

Dejo establecido solamente esta diversidad de opiniones entre las manifestadas por el señor Ministro del Interior i las que sustenta el señor Ministro de Industria i Obras Públicas.

No creo que sea necesario hacer por cuenta del Estado los estudios para un ferrocarril de Antofagasta a Mejillones; pero si creo que hai necesidad de hacer los estudios de un ferrocarril de Mejillones al interior para comunicarlo con el ferrocarril lonjitudinal. Me parece evidente que el Estado no debe dejar que los particulares hagan todos los ferrocarriles a la costa, los mas productivos, para hacer él este ferrocarril lonjitudinal sin salida para ninguna parte. Semejante cosa no cabe dentro de la razon i el buen sentido.

Por lo demas, no tengo inconveniente para que mi indicacion se postergue para mañana como lo ha indicado el honorable señor Presidente.

El señor REYES. — Nuestro honorable Presidente ha pedido con toda cortesía, como corresponde a la persona que desempeña este cargo, que el honorable Senador por Tarapacá consienta en dejar la votacion de su proyecto de acuerdo para la sesion siguiente. Esta insinuacion es un derecho de todos los Senadores i yo desearia que se usara hoi de él porque la cuestion que hai de por medio es un poco oscura; personas tan conocedoras de los territorios del norte como el

señor Ministro de Industrias i Obras Públicas i el señor Villegas, han manifestado ideas en sentido contrario a las emitidas por el honorable Senador por Tarapacá; todavía el señor Ministro ha dicho que él no sabe si una de estas líneas es o no inicial del ferrocarril longitudinal. Por esto la mayor parte de los Senadores necesitamos que se haga mas luz sobre la materia para poder formarnos un juicio cabal de lo que se trata.

En consecuencia, yo pediria que se dejara la proposicion del señor Senador de Tarapacá para segunda discusion, i hecha ésta en la sesion de mañana, podrá pedirse por algun Senador que se deje la votacion para la sesion siguiente.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Si no hai inconveniente se dejará para segunda discusion la proposicion del señor Senador por Tarapacá.

Queda así acordado.

Si nadie se opone se dará por aprobada la indicacion para enviar a la Comision correspondiente, el proyecto referente a la reconstruccion del puerto de Valparaiso, entendiéndose que el Senado tratará de él en la primera hora de la sesion del lunes, con o sin informe.

El señor PUGA BORNE.—Yo pido que se consulte a la Cámara sobre la última parte de esta proposicion.

El señor SANFUENTES (Presidente).—El proyecto pasa a las Comisiones de Industria i Obras Públicas i Hacienda, porque se trata de obras públicas i de levantar empréstito.

El señor PUGA BORNE.—Me parece que no es propio apremiar a las Comisiones para que despachen este asunto; si ellas no tienen tiempo para informar de aquí al lunes, ello probaria que la cuestion es grave i que la discusion en el Senado tendria que ser larga; por esto seria preferible dar tiempo para que las Comisiones estudien bien el proyecto.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Hai en el proyecto un artículo transitorio que consulta doscientos mil pesos para saneamiento de Valparaiso; como esta parte del proyecto tiene carácter de

gran urgencia por cuanto va encaminada a evitar inundaciones que podrian llegar a producir epidemias, si Su Señoría insistiera en lo que ha manifestado, yo haria indicacion para que en todo caso discutiéramos en la sesion del lunes próximo el artículo transitorio, desglosándolo del proyecto.

La Municipalidad de Valparaiso dispone solo de ciento cinco mil pesos para hacer estos trabajos indispensables de saneamiento que costarán trescientos treinta mil pesos; de modo que si no se dan por el Estado los doscientos mil pesos que consulta dicho artículo, no podrian hacerse quien sabe hasta cuando esas obras que por su naturaleza deben ejecutarse inmediatamente.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—El señor Presidente ¿desea que se desglose el artículo transitorio para despacharlo mas pronto?

El señor SANFUENTES (Presidente).—Sí, señor Senador, i podríamos despacharlo aun en la sesion de mañana.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—Me parece eso mui bien.

Acepto la indicacion de Su Señoría.

El señor INFANTE.—La Comision de Industria i Obras Públicas está sin presidente i sin constituirse; convendria que el Presidente del Senado la citara a reunion.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Perfectamente, señor Senador.

El señor BALMACEDA.—No me parece propio que recién llegado a la Mesa un proyecto de esta entidad, se acuerde enviarlo a Comision i apremiarla a ésta en la forma en que se hace, declarando tratarlo en una sesion próxima, haya o no informado la Comision.

Por mi parte declaro que, si soi miembro de alguna de las dos Comisiones que han de estudiar este proyecto, renuncio al puesto.

En otras ocasiones se ha acordado por la Cámara discutir con o sin informe algun asunto, pero esto se ha hecho cuando tal asunto ha estado ya mucho tiempo en la Comision respectiva sin que se haya ésta pronunciado sobre la materia,

pero jamas se ha procedido en esta forma que significa un apremio injustificado a las Comisiones

El señor SANFUENTES (Presidente).—En el presente caso es inevitable proceder en la forma que se ha propuesto porque el asunto es de una urgencia extraordinaria.

Por otra parte, el proyecto se ha tratado largamente en la Cámara de Diputados donde ha estado mas de un mes i todos mas o ménos lo conocemos.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—Yo creo que en la Comision nadie tendrá el propósito de estorbar la aprobacion de este proyecto.

Se ha insinuado la idea de que el Senado debe aprobarlo a ojos cerrados i se hace este argumento, diciéndose: Valparaiso lo necesita i cuanto ántes.

Nó, no es exacto. Valparaiso quiere que se hagan las cosas, pero bien hechas, i necesita todavía que se resguarde a los pequeños propietarios.

El señor VARELA.—Es decir que se prolongue esto lo mas posible, que se demore una solucion que se pide con tanta urgencia. Se ha perdido un mes, i se quiere que se pierda otro mas.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—Nó, señor; no se necesita de un mes porque la Comision puede despacharlo en uno o dos dias. Puedo asegurarlo a Su Señoría.

El señor VARELA.—No se despacha en dos dias un proyecto.

El señor SECRETARIO.—Se va a votar la indicacion del honorable señor Rozas, para que el proyecto se trate el lunes en la primera hora, con o sin informe.

*Votada esta indicacion, resultó aprobada por trece votos contra cuatro, habiéndose abstenido de votar un señor Senador.*

El señor SECRETARIO.—Queda la indicacion del señor Presidente, para que se desglose el artículo transitorio i se trate como proyecto separado en la sesion de mañana despues de los incidentes.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Si no se pide votacion, se dará por aprobada esta indicacion.

Queda aprobada.

Se suspende la sesion.

*Se suspendió la sesion.*

## SEGUNDA HORA

### Presupuesto del Interior

El señor SANFUENTES (Presidente).—Continúa la sesion.

Entraremos a discutir el presupuesto del Ministerio del Interior.

El señor SECRETARIO.—Partida 1.<sup>a</sup>, «Cámara de Senadores».

La Comision Mista propone reducir de treinta mil a veinticinco mil pesos el ítem 23, para gastos jenerales de Secretaría.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Aprobada la partida con la modificacion propuesta por la Comision.

El señor SECRETARIO.—Partida 2.<sup>a</sup>, «Cámara de Diputados».

La Comision propone reducir de cuarenta mil a treinta mil pesos el ítem 48, para gastos jenerales de Secretaría.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Aprobada la partida en la forma propuesta por la Comision.

El señor SECRETARIO.—Partida 3.<sup>a</sup>, «Congreso Nacional».

La Comision ha propuesto:

«Reemplazar el ítem 56 por los dos siguientes:

Item ..	Para publicacion de las actas de las sesiones del Congreso desde su orijen hasta el año 1846 i pago de copias de documentos.....	\$ 6,000
" ..	Remuneracion al encargado de hacer la publicacion de las actas del Congreso desde su orijen hasta el año 1846....	2,000

Reemplazar el ítem 58 por los siguientes:

Item ..	Para conservacion del jardin de la plaza del Congreso.....	\$ 2,200
---------	--	----------

Item .. Sueldo del director de los trabajos del jardín..... \$ 800»

El señor SANFUENTES (Presidente).—Voi a proponer un ítem de doscientos cincuenta mil pesos, para las obras de reconsolidacion, alcantarillado, calefaccion, ventilacion i mejoras en el edificio.

El presupuesto formado por el señor Doyère es un poco mas subido. La indicacion comprende lo que posiblemente se alcanzará a invertir el año entrante. Se va a leer el detalle del presupuesto formado.

*Se dió lectura a dicho presupuesto.*

El señor FIGUEROA.—¿El señor Presidente ha propuesto el ítem por toda la suma?

El señor SANFUENTES (Presidente).—Nó, señor. Solo por doscientos cincuenta mil pesos, i es probable que no se alcance a invertir en el año toda esta cantidad.

El señor FIGUEROA.—Pero los trabajos de reconsolidacion por los defectos causados por el terremoto ¿no se podrian pagar con imputacion a la lei reciente que concedió dos millones de pesos para reparacion de edificios?

El señor SANFUENTES (Presidente).—S. E. el Presidente de la República considera escasa la suma de dos millones para lo que hai que hacer. Le mandé preguntar, i me contestó que seria mejor consultar una cantidad aparte.

En votacion la partida con las modificaciones propuestas; si no se pide votacion, la daré por aprobada.

Aprobada la partida en la forma propuesta por la Comision, i con la indicacion que he formulado.

El señor SECRETARIO.—Partida 4.<sup>a</sup>, «Presidencia de la República».

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—Propongo que se consulte un ítem nuevo, de doscientos cuarenta pesos, para gratificacion al portero segundo.

El sueldo de este portero es de setecientos veinte pesos no mas, i es preciso

colocarlo de alguna manera en condiciones de equidad, atentas las circunstancias actuales del costo de la vida i de los salarios que se pagan en los servicios particulares.

El señor PUGA BORNE.—Si este sueldo ha sido fijado por una lei de efectos permanentes, no seria posible establecer la gratificacion.

Celebro que la primera ocasion de hacer esta observacion se refiera a una suma tan pequeña, porque desearia ver evitado el precedente a toda costa.

El sueldo de los porteros ha sido establecido por la lei de 13 de febrero del presente año.

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—En casos como éste, el Honorable Senado se va a encontrar con una gran dificultad, por razon del encarecimiento de la vida, que es notorio a los señores Senadores, lo que induce a tomar alguna determinacion en materia del servicio personal de los porteros i otras personas, que está remunerado en proporcion mucho mas baja a veces de lo que se observa en los servicios privados.

Yo tambien celebro que se trate de este conflicto, aunque sea someramente, en esta ocasion, que mas tarde se renovará en proporciones mayores. Celebro, digo que se aborde esto, de lijera que sea, con motivo del sueldo de un simple portero.

Siendo mui exacta la observacion del señor Senador por Ñuble, creo, sin embargo, que el Senado se encuentra en el caso de considerar que, aun cuando se trate de sueldos fijados por leyes especiales, no es posible desentenderse de que en la práctica no va a ser posible encontrar quien sirva debidamente con remuneraciones que no corresponden a la situacion de las cosas.

El señor PUGA BORNE.—Yo creo que en el presente caso seria posible salvar la dificultad i respetar la lei al mismo tiempo, adoptando otro camino, que talvez va a ser un poquito mas dispendioso, pero que tiene la ventaja de dejar a salvo los principios.

Yo anticipo que votaré en todo caso como he votado en la Comision Mista, i como ha procedido constantemente esa Comision, esto es, en el sentido de rechazar todo aumento en los sueldos consultados por leyes especiales, porque considero que es el procedimiento mas salvador de los fondos fiscales.

El dia en que se aumente en la lei de presupuestos un sueldo fijado por una lei especial, ese dia desaparecerán todas las leyes que fijan los sueldos de los empleados públicos i éstos quedarán en situacion de que sus sueldos aumenten o disminuyan segun el acuerdo del Congreso.

La lei establece dos categorías de porteros, de manera que el señor Ministro puede aprovechar de esta circunstancia i elevar a la categoría de primero a este portero segundo. Este seria el camino mas conforme con la lei.

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—No tengo inconveniente en aceptar lo que propone el señor Senador, si de este modo se obtiene el mismo resultado.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Si no se pide votacion, daré por aprobada la partida con la modificacion del señor Ministro.

Aprobada en esta forma.

El señor SECRETARIO.—Partida 5.<sup>a</sup>, «Consejo de Estado».

Sin modificaciones de la Comision.

*Se dió por aprobada.*

El señor SECRETARIO.—Partida 6.<sup>a</sup>, «Secretaría del Interior».

La Comision propone:

Reducir:

De cuatro mil ochocientos a dos mil cuatrocientos pesos el ítem para oficiales supernumerarios que figura en los gastos variables, reduciendo a dos el número de oficiales.

*Se dió por aprobada en la forma propuesta por la Comision.*

El señor SECRETARIO.—Partida 7.<sup>a</sup>, «Palacio de la Moneda». Sin modificacion de la Comision.

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—En esta partida deseo hacer dos indicaciones, señor Presidente.

A fin de habilitar una seccion del Palacio de la Moneda para habitaciones del Presidente de la República, han sido necesarias modificaciones i reparaciones considerables, cuyo monto, segun cuenta que prometo acompañar en la sesion de mañana, sube casi a veinticinco mil pesos.

Será tambien necesario consultar una cantidad para dotar de muebles a las habitaciones presidenciales, cantidad que el señor sub Secretario de Marina, que corre con estos trabajos, estima en quince mil pesos.

Ademas de estas indicaciones que, como digo, responden a una necesidad justificada, deseo hacer otra relacionada con el mantenimiento de los carruajes del Gobierno, servicio para el que se destina en el presupuesto un ítem de diez mil pesos.

Ahora se quiere, señor Presidente, independizar de los servicios públicos este servicio de los carruajes del Gobierno i, al efecto, se han pedido propuestas a las distintas caballerizas que hai en la ciudad a fin de que se encarguen de este servicio en las condiciones requeridas. La mas baja de esas propuestas llega a veinticinco mil pesos.

Se consulta en ella el mantenimiento de quince caballos i la conservacion de once carruajes, debiendo correr el proponente con las reparaciones de los mismos i de los arneses, con la provision de libreas i con la contratacion de cocheros supernumerarios.

Hago indicacion, pues, para que se consulte con este objeto un ítem de veinticinco mil pesos.

El señor DEVOTO.—¿Cuánto ha costado en años anteriores la atencion de este servicio?

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—No podria precisarlo, señor Senador.

El señor LAZCANO.—¿A cuánto asciende este ítem en el presupuesto actual?

El señor SECRETARIO.—A diez mil pesos, señor Senador; seis mil para adquisicion de caballos i cuatro mil para mantenimiento del servicio.

El señor FERNANDEZ CONCHA.—¿Comprendiéndose la mantencion de los caballos i la reparacion de los arneses?

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—El ítem que propongo, señor Presidente, no sé si habria de mantenerse en los años futuros, pero para el año próximo es indispensable, porque los carruajes necesitan reparacion i es necesario renovar las libreas, porque actualmente están en un estado lamentable. No las usaria un particular.

El señor PUGA BORNE.—Comprendo que el decoro de los altos funcionarios del Estado exige estos gastos i apruebo, en consecuencia, las indicaciones del honorable Senador.

Comprendo que por mas que se hable de economías i por mas que se anuncie una administracion de rejeneracion, estas no pasan de ser declamaciones. En la práctica es otra cosa.

Debemos, pues, aceptar estas indicaciones de aumentos que las administraciones anteriores no habian creido necesarios.

Deseo tambien, señor Presidente, completar mi opinion sobre la indicacion que hizo el señor Ministro, relativa al aumento del sueldo de un portero.

Como las observaciones que voi a hacer pueden tener aplicacion en casos semejantes, me permito insistir en ellas.

La lei de 13 de febrero de 1906 estableció en su artículo primero, lo siguiente: «Fijause los siguientes sueldos para los empleados de los Ministerios, no pudiendo haber en cada uno mayor número de supernumerarios que el que consulta la lei de presupuestos de la Nacion».

Los sueldos a que se refiere este inciso son los que figuran en el presupuesto del Gobierno.

I agrega:

«Los sub-secretarios i demas empleados, cuyos sueldos se fijan en esta lei, no podrán desempeñar ningun empleo o comision remunerada de carácter público, ni ejercer profesiones, ni recibir gratificaciones o viáticos de ninguna especie ni aun a pretesto de servicios extraordinarios.»

De manera que estaba previsto en una disposicion de una lei reciente el caso del portero, a quien habria sido ilegal conceder cualquiera gratificacion.

Mas aun, si el señor Ministro ha creido o cree mas adelante necesario establecer mayor renta para algunos empleados públicos, es necesario cumplir las disposiciones del artículo 9.º de la lei de 26 de setiembre del 84, que dice: «Las modificaciones que se introduzcan en las partidas de gastos fijos por leyes de efectos permanentes i las que alteren los sueldos o los gastos establecidos en leyes especiales, se considerarán como proyectos de lei que se discutirán i tramitarán como una lei independiente de la de presupuestos».

Yo espero que el cumplimiento de esta lei no ha de quedar sometido a la voluntad de las mayorías de la Cámara; su cumplimiento está encomendado al Presidente del Senado, i yo ruego a Su Señoría que si en alguna ocasion se formula indicacion para modificar sueldos fijados por leyes de efectos permanentes, ordene tramitarse esas indicaciones como proyectos de lei especiales sin necesidad de pedir el acuerdo de la Cámara.

El señor BALMACEDA.—¿Hai alguna indicacion, señor Secretario?

El señor SECRETARIO.—Sí, señor. Está en discusion la partida «Palacio de la Moneda», i el señor Ministro ha propuesto el ítem siguiente:

Item .. Para habilitar la casa-habitacion del Presidente de la República i completar el mobiliario, cuarenta mil pesos; i que el ítem 82, para sostenimiento de los carruajes de la Moneda, se eleve de diez mil a veinticinco mil pesos.

El señor BALMACEDA.—Yo habia creido que se proponia alguna economía, i no es así. El ítem 82 de la lei de presupuestos vijente consultaba seis mil pesos para adquisicion de caballos, arneses, etc. i cuatro mil para sostenimiento de los carruajes. En el proyecto del Gobierno se suprimen estos cuatro mil pesos, pero se consulta un ítem de diez mil pesos para el sostenimiento de los carruajes de la Moneda.

Ahora se pide un aumento; yo habria deseado que se aprobara en la forma en que venia en el proyecto del Gobierno.

Si un gasto tan crecido como el que ahora nos propone el señor Ministro es realmente necesario, podria dictarse una lei al respecto.

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—No creo necesario dictar una lei sobre esta materia, porque para el próximo año talvez no sea necesaria esta cantidad para atender el servicio.

El señor SECRETARIO.—Partidas 8.<sup>a</sup> a 30, «Intendencias».

El señor CHARME.—Yo pido que se consulte un ítem de cinco mil pesos para adquisicion de mobiliario de la Intendencia de Colchagua, que está tan deteriorado que no hai una silla en que sentarse.

El señor PUGA BORNE.—Pido que se vote esta indicacion, porque hai un ítem jeneral para este objeto.

El señor ROZAS.—¿Cuál será?

El señor PUGA BORNE.—El 3601, que consulta quince mil pesos.

El señor CHARME.—Entonces suplicaria al señor Ministro que atendiera la necesidad que he indicado, con ese ítem.

El señor SANFUENTES (Presidente).—¿Retira entónces la indicacion?

El señor CHARME.—La dejo formulada para que se tome en cuenta en la partida que se ha indicado. Es decir, hago indicacion para que se agregue en la partida 90, al mencionad ítem la frase «debiendo destinarse cinco mil pesos a la renovacion del mobiliario de la Intendencia de Colchagua».

El señor PUGA BORNE.—Debo haber presente que este ítem ha sido reducido por la Comision Mista, de quince mil a diez mil pesos.

El señor ROZAS.—I el señor Senador pide la mitad para Colchagua.

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—A consecuencia del terremoto no hai oficinas para la Intendencia de Valparaiso, por lo que me permito formular indicacion para que se consulte un ítem de ocho mil pesos para arriendo de oficinas, para la Intendencia.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Aprobadas las partidas con la indicacion del señor Ministro.

El señor DEVOTO.—Llamo la atencion del señor Ministro hácia la situacion de los empleados de la Intendencia de Valparaiso.

Entre otros, el oficial tercero, por ejemplo, gana seiscientos sesenta pesos anuales; en Santiago, el oficial de la misma categoría gana mil doscientos.

Yo que conozco como es la vida en Valparaiso, me parece imposible que un empleado pueda vivir con esa renta.

El señor SANTA CRUZ (Ministro del Interior).—Hai pendiente un proyecto para reorganizar ese servicio, por lo que, reconociendo lo que ha espuesto el señor Senador, reuno mis observaciones para cuando se discuta ese proyecto.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Se levanta la sesion.

*Se levantó la sesion.*

ANTONIO ORREGO BARROS,  
Redactor.

