

Sesion 77.^a extraordinaria en 17 de Enero de 1907

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES ORREGO I PUGA BORNE

SUMARIO

Se pone en segunda discusion la indicacion formulada en la sesion anterior por los señores Izquierdo don Luis i Suárez Mujica, para destinar todas las sesiones diurnas al proyecto sobre construccion del ferrocarril lonjitudinal.—Es aprobada la indicacion.—Continúa i queda pendiente la discusion particular del proyecto sobre construccion del ferrocarril lonjitudinal.

Se leyó i fué anrobada el acta siguiente:

“Sesion 75.^a extraordinaria nocturna en 15 de enero de 1907.—Presidencia del señor Orrego.—Se abrió a las 9 hs. 45 ms. P. M., i asistieron los señores:

Alemaný, Julio	Ossa i Ossa, Blas
Bambach, Samuel	Puga Borne, Julio
Concha, Malaquíás	Rivera, Guillermo
Corbalan M., Ramon	Rocuant, Enrique
Correa B., Agustin	Rodríguez, Aníbal
Correa, F. Javier	Rodríguez, Enrique A.
Cruz Díaz, Aníbal	Ruiz V., Eduardo
Echenique, Gonzalo	Salas Lavaqui, M.
Edwards, Raul	Subercaseaux, del R. F.
Encina, Francisco A.	Subercaseaux Pérez, A.
Errázuriz, Benjamin	Urrutia, Miguel
Espinosa J., Manuel	Valdivieso Blanco, J.
Flores, Marcial	Vial Carvallo, Daniel
Gómez G., Agustin	Viel, Oscar
Guerra, Jorje	Villegas, Enrique
Huneus, Alejandro	Zañartu, Héctor,
Irarrázaval, Alfredo	los señores Ministros
Izquierdo, Luis	de Relaciones Esterio-
Leiva, José Ramon	res i de Industria i
Letelier, Aníbal	Obras Públicas i el
Lyon P., Arturo	Secretario.
Meeks, Roberto E.	

A indicacion del señor Orrego (Presidente), aceptada por unanimidad, se acordó reservar para una sesion posterior la lectura i aprobacion de las actas de las sesiones celebradas en el mismo dia.

Se dió cuenta:

1.º De dos oficios del Honorable Senado, con los que remite aprobados los siguientes proyectos de lei:

Uno que establece que el Presidente de la República podrá conferir el título de Embajador al agente diplomático nombrado en conformidad al número 6 del artículo 82 de la Constitucion del Estado.

Se mandó a Comision de Relaciones Exteriores.

I otro por el cual se suprime la Municipalidad de Pica i se incorpora su territorio a la de Iquique.

Se mandó a Comision de Gobierno.

2.º De dos solicitudes particulares:

Una de don Luis Gregorio Ossa en que pide se amplie por treinta años mas la concesion que se le acordó por decreto supremo de 21 de marzo de 1906, para construir un ferrocarril eléctrico en el fundo de San Gregorio de la comuna de Ñuñoa.

I la otra de don Eduardo K. Mac-Can, por la Braden Copper Company, en que pide se le conceda a dicha sociedad el permiso necesario para construir i explotar un ferrocarril a vapor, eléctrico o de sangre, que partirá de la ciudad de Rancagua hasta llegar al mineral “El Teniente”.

Se mandó pasarles a Comision de Obras Públicas.

El señor Concha don Malaquías manifestó que en una de las sesiones del día se había anunciado para los primeros quince minutos de esta sesión el proyecto que crea en la Secretaría del despacho del Ministerio del Interior una Sección de Administración Sanitaria que tendrá a su cargo todo lo relativo a la higiene i beneficencia pública.

Contestó el señor Orrego (Presidente) que efectivamente había anunciado dicho proyecto para la tabla de primera hora de la actual sesión, pero que con posterioridad la Cámara, por asentimiento unánime había acordado destinar la primera parte de la sesión a tratar de los proyectos que conceden derecho a jubilar con el sueldo asignado a sus respectivos empleos al ministro de la Corte Suprema don Aniceto Vergara Albano i al ministro de la Corte de Valparaíso don Benicio Alamos González; i que, en consecuencia, correspondía constituirse en sesión privada para ocuparse de los mencionados proyectos.

Se constituyó la Cámara en sesión privada.

Por diecisiete votos contra dieciséis se declaró que don Aniceto Vergara Albano no ha comprometido la gratitud nacional, i por la unanimidad de treinta i cuatro votos se aprobó el siguiente

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.— En atención a los servicios prestados al país por don Aniceto Vergara Albano, concédesele el derecho de jubilar con el sueldo íntegro que corresponde al puesto de ministro de la Corte Suprema de Justicia, que actualmente desempeña“.

El proyecto que concede jubilación con sueldo íntegro al ministro de la Corte de Apelaciones de Valparaíso, don Benicio Alamos González, quedó para segunda discusión.

Reabierto la sesión pública, se acordó por asentimiento unánime, a propuesta del señor Orrego (Presidente) designar como miembro de la Comisión de Relaciones Exteriores, en reemplazo del señor don Oscar Viel, que desempeña el cargo de Ministro de Estado, al señor don Aníbal Letelier.

El señor Valdivieso Blanco solicitó que se dirigiera oficio al señor Ministro de Hacienda pidiéndole que se sirva recabar de S. E. el Presidente de la República la inclusión, entre

los asuntos de que puede ocuparse el Congreso en la actual legislatura extraordinaria, de los diversos proyectos pendientes sobre reforma del Código de Comercio en la parte referente a la organización de las sociedades anónimas, i el proyecto del señor Salas Lavaqui que establece las reglas a que deberán sujetarse los cheques o libranzas.

Dentro de la órden del día continuó la discusión particular del artículo 1.º del proyecto de lei que autoriza al Presidente de la República para contratar la construcción del ferrocarril longitudinal hasta Arica, conjuntamente con el artículo 1.º del proyecto que autoriza la construcción del ferrocarril del río Itata a Tomé i Lirquen i las obras del puerto de Tomé.

Usaron de la palabra los señores Alemany i Avalos (Ministro de Industria i Obras Públicas).

Por falta de número se levantó la sesión a las once veinte minutos de la noche, quedando pendiente el debate i con la palabra el señor Alemany.

Acta

El señor PINTO AGUERO (Presidente accidental).—El señor Secretario me dice que la segunda acta que debe leerse no está aun preparada, i se leerá en la sesión próxima, si no hai inconveniente.

Queda así acordado.

Presidencia de la sesión

El señor PINTO AGUERO (Presidente accidental).—Al señor Diputado por Yungai le corresponde presidir la sesión.

El señor PUGA BORNE.—Entiendo que nó, señor; porque la práctica constante ha sido la de que el Presidente accidental que abre la sesión continúe presidiéndola hasta que lleguen los presidentes en actual ejercicio.

El señor PINTO AGUERO (Presidente accidental).—Es preferible que se regularicen las cosas. El Reglamento ordena que presida la sesión el Diputado que haya desempeñado en fecha mas próxima la presidencia de la Cámara.

El señor PUGA BORNE.—Su Señoría está muy bien en la Presidencia.

El señor PINTO AGUERO (Presidente accidental).—Pero le corresponde a Su Señoría la Presidencia.

¿No desea Su Señoría presidir?

El señor PUGA BORNE.—Nó, señor.

El señor PINTO AGUERO (Presidente ac-

cidental).—Yo le ruego al señor Diputado que pase a dirigir el debate.

El señor PUGA BORNE.—¿Su Señoría insiste?

El señor PINTO AGUERO (Presidente accidental).—Sí señor.

El señor PUGA BORNE.—Necesario no lo creo.....

El señor PINTO AGUERO (Presidente accidental).—Me parece que lo es.

El señor PUGA BORNE.—Pero como Su Señoría insiste, por complacerlo, no tengo inconveniente para reemplazarlo en la Presidencia accidental de esta sesion.

El señor URZUA.—Es conveniente para salvar las prácticas.

El señor Puga Borne pasa a ocupar la Presidencia i el señor Pinto Agüero ocupa su banco de Diputado.

Indicaciones en segunda discusion

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Está en segunda discusion la indicacion formulada por los señores Izquierdo don Luis i Suárez Mujica para destinar todas las sesiones diurnas al proyecto referente a la construccion del ferrocarril longitudinal.

Actualmente están destinadas a la discusion de este mismo proyecto todas las sesiones, a escepcion de las de las tres i media de la tarde de los dias juéves, viérnes i sábado, que están dedicadas al proyecto que crea la Caja de Conversion.

La indicacion que he puesto en segunda discusion tiende a destinar todas las sesiones acordadas al proyecto referente al ferrocarril, esto, naturalmente, sin perjuicio de la votacion de los presupuestos.

Pedí ayer que esta indicacion quedara para segunda discusion por deferencia a los señores Diputados que habian pedido que se destinaran a la Caja de Conversion las sesiones de la tarde de los dias juéves, viérnes i sabado, porque tenia entendido que era éste un acuerdo de los partidos.

Preferencias

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—Rogaria a mis honorables colegas que destináramos un cuarto de hora o unos veinte minutos al proyecto sobre construccion libre de ferrocarriles por los particulares, que es de verdadera urgencia i que está reclamando vivamente el progreso nacional.

Ademas, ha sido anunciado ya tantas veces,

que bien podríamos tratarlo luego sin inconveniente alguno.

El señor PINTO AGUERO.—No es posible proceder a la discusion de ese proyecto en esta sesion.

El señor ECHENIQUE (don Joaquin).—¿Por qué no acordaríamos destinar el primer cuarto de hora de la primera hora de todas las sesiones a este proyecto?

El señor PINTO AGUERO.—Pero aprovechemos ahora el tiempo. Si nos hemos dado la molestia de venir en la mañana a la Cámara ha sido para tratar del ferrocarril longitudinal i no de otro asunto.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—Retiro mi indicacion.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Queda ella retirada.

Ofrezco la palabra en la primera hora.

Ofrezco la palabra.

Terminados los incidentes.

Votaciones

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Se va a votar la indicacion de los señores Suárez Mujica e Izquierdo para que todas las sesiones diurnas se dediquen al proyecto sobre el ferrocarril longitudinal.

Fue aprobada por veintidos votos contra dos i dos abstenciones.

Ferrocarril longitudinal

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Entrando a la órden del dia, continúa la discusion del artículo 1.º del proyecto sobre el ferrocarril longitudinal, conjuntamente con el artículo 1.º del proyecto de ferrocarril de Rucapequen a Tomé i con las indicaciones formuladas.

Estaba con la palabra el honorable señor Alemany, que no se encuentra en la Sala.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

El señor FERNANDEZ.—Como no se encuentra presente el honorable señor Alemany, que quedó ayer con la palabra, i como sé que otros señores Diputados, que están tambien ausentes en este momento, desean tomar parte en la discusion de este artículo, pido que quede para segunda discusion.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Ofrezco la palabra en la primera discusion.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Queda el artículo para segunda discusion

El señor PRO-SECRETARIO.—El artículo 2.º dice así:

“Art. 2.º El precio total de las obras no excederá de siete millones quinientas mil libras esterlinas i se pagará con una amortización acumulativa que no baje de un medio por ciento anual.

Mientras no se cancele dicho precio, los contratistas explotarán de su cuenta las líneas férreas, con tarifas aprobadas por el Gobierno, i el Estado les garantiza un interes de cinco por ciento al año.

Este artículo se discute conjuntamente con el artículo 2.º del proyecto sobre el ferrocarril de Rucapequen a Tomé.”

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Quedan conjuntamente en discusión.

El señor PINTO AGUERO.—No oí al honorable Diputado por Curepto las razones que dió para pedir segunda discusión para el artículo 1.º

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Se fundó en la circunstancia de que no se encontraba presente el honorable señor Alemany, que habia quedado con la palabra.

El señor PINTO AGUERO.—¿Por qué no dejaríamos entónces para segunda discusión todos los demas artículos del proyecto?

Así el señor Alemany tendrá oportunidad de renovar el debate cuando se ponga en segunda discusión el artículo 1.º

El señor URZUA.—Seria lo mejor.

El señor HUNEEUS (don Alejandro).—I así podríamos aprovechar el resto de la sesión, despachando otros proyectos.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Lo reglamentario es ir poniendo sucesivamente en primera discusión los diversos artículos del proyecto.

El señor ALEMANY.—¿En qué situación está el debate?

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—El artículo 1.º quedó para segunda discusión, i en este momento se discute el artículo 2.º

El señor ALEMANY.—Pido la palabra.

El señor RIVERA (don Guillermo).—¿Va a hablar su Señoría sobre el precio de la obra?

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Ruego a los señores Diputados que eviten los diálogos.

El señor ALEMANY.—Voi a hablar sobre el precio de las obras i valor del contrato. El artículo 2.º del proyecto que se refiere al precio i pago de las obras dice así:

“El precio total de las obras no excederá

de siete millones quinientas mil libras esterlinas i se pagará con una amortización acumulativa que no baje de un medio por ciento anual. Mientras no se cancele dicho precio, los contratistas explotarán de su cuenta las líneas férreas, con tarifas aprobadas por el Gobierno, i el Estado les garantiza un interes de cinco por ciento al año.”

Yo creo que no se ha presentado al Congreso un proyecto mas grave. Por este artículo se autoriza al Presidente de la República para invertir ciento veinte millones de pesos en la construcción de estas obras, i todavía se le autoriza para entregar la explotación por cincuenta años de mil cuatrocientos a mil quinientos kilómetros de ferrocarril conjuntamente con los seiscientos kilómetros en actual explotación en el norte del país.

No he visto nada mas asombroso. ¡Venir a presentar en esta época i en este país un proyecto en esta forma, que entrega a un sindicato, a una reunión de individuos medio Chile, con todos los elementos, con todas las influencias políticas, comerciales i económicas que estos ferrocarriles proporcionan!

Sabemos lo que son las influencias de estas empresas en las provincias i departamentos de la República, por lo que pasa actualmente con el ferrocarril de Arauco.

Esa compañía que administra un ferrocarril pequeño, de ochenta i tantos kilómetros, trae ella sola constantemente a la Cámara un Diputado.

Esa compañía pone a la agricultura, a los establecimientos mineros i carboníferos de la rejion, en circunstancias difíciles para poder explotar i sacar sus productos; les impone la lei. Esa compañía llega hasta a entrar la acción del Estado, en forma tal, que muchas veces no ha podido el Gobierno, durante cierto tiempo, sacar el carbon para los ferrocarriles, contratado con otras compañías porque ésta le ha puesto toda clase de obstáculos.

Por ejemplo, el año pasado el Gobierno habia comprado a la compañía carbonífera de Los Rios de Curanilahue sesenta mil toneladas de carbon para los ferrocarriles del Estado. La Compañía Arauco no tenia el equipo suficiente para trasportar este carbon i entónces se permitió a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado la entrada de sus trenes hasta Curanilahue.

Diariamente podia salir desde Concepcion un tren a las seis de la mañana i a las once del dia podia volver cargado a la misma ciudad.

Pues bien, estos trenes demoraban tres dias

de ida i vuelta, por los entorpecimientos que ponía la Compañía de Arauco.

Si esto sucede con una compañía que tiene un ferrocarril de ochenta kilómetros destinado principalmente al transporte de carbon, ¿qué no puede suceder con un sindicato que va a explotar mil quinientos kilómetros de línea férrea por espacio de cincuenta años, i que todavía va a tener en arrendamiento seiscientos i tantos kilómetros en actual explotación!

No lo duden los señores Diputados: quedarán las provincias de Tarapacá, de Antofagasta, de Atacama, de Coquimbo i de Aconcagua, o sea medio Chile, entregadas exclusivamente a la dirección política, administrativa i económica de este Sindicato...!

A la verdad, señor Presidente, no comprendo en qué tiempos nos encontramos. Me parece que el mercantilismo político se ha desarrollado en forma tal, que no permite ya tener noción de los esfuerzos que este país ha hecho por constituirse regularmente i que se olvida que ya cuenta con los elementos necesarios para explotar por sí mismo el salitre, la agricultura i la minería.

A propósito del valor de construcción de este ferrocarril lonjitudinal, i de la autorización que el Ejecutivo solicita en este proyecto, voy a pedir al señor Secretario la lectura de algunos antecedentes.

Desde luego, puedo anticipar a la Honorable Cámara que lo que se asevera en el mensaje con que se ha remitido este proyecto, respecto de la estension i kilometraje de este ferrocarril, no es exacto.

Dice el mensaje:

“No puede decirse otro tanto del ferrocarril lonjitudinal al norte, cuya estension por construir alcanza a mil ochocientos catorce kilómetros, i cuyo costo con equipo será probablemente de ciento veinte millones de pesos moneda corriente, al cambio de quince peniques“.

Pues bien, este dato es inexacto, pues lo que falta por construirse no excede de 1,380 kilómetros, i espero que el señor Ministro me contradiga si no digo la verdad.

El señor ABALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Prefiero, para la brevedad i acierto de este debate, contestar a Su Señoría despues que haya terminado.

El señor ALEMANY.—Pues bien, voy a manifestar a la Honorable Cámara i al señor Ministro la exactitud de lo que digo.

Ruego al señor Secretario que vaya tomando nota de los kilómetros que tiene cada una de las diferentes secciones de este fe-

rocarril, pues el total que arrojarán todos estos sumandos, corroborará lo que digo; con lo que se comprobará tambien lo excesivo del precio de ciento veinte millones de pesos que se presupone por esta obra.

Probaré tambien que hai unos ochocientos kilómetros que están en pleno desierto, cuyo costo de ejecución no excederá de cuarenta mil pesos por kilómetro; porque, en la actualidad, cuesta en la pampa de Tarapacá unos cuarenta i dos mil pesos el kilómetro en ferrocarriles que tienen trocha de un metro como éste. Pero aun cuando el precio llegara a cincuenta mil pesos por kilómetro, este ferrocarril del desierto no costaría mas de cuarenta millones de pesos.

En cuanto a la parte de este ferrocarril lonjitudinal constituida por sus ramales, el precio no puede exceder de treinta pesos por kilómetro, pues no tiene puentes ni grandes cortes que hagan subir el precio de la obra.

En la parte restante, es cierto que este ferrocarril tiene algunas dificultades que vencer en el terreno i que aumentan su valor kilométrico, pero no puede importar mas de ochenta o noventa mil pesos el kilómetro, que es lo que ha costado el ferrocarril mas difícil de la rejion del norte, el ferrocarril de la Calera a la Ligua, en el cual los ingenieros hicieron lujo de obras de arte, hasta el punto de ser en Chile el que tiene mas túneles, cortes mas profundos i terraplenes mas altos.

Pues ese ferrocarril costó de setenta i cinco a ochenta mil pesos el kilómetro, segun lo manifiesta el mensaje del Ejecutivo.

Considerando el recargo que el costo de los trabajos ha sufrido actualmente, en quince mil pesos por kilómetro, tendríamos que los cuatrocientos i tantos kilómetros de esta seccion del lonjitudinal alcanzaria a un total de cuarenta millones de pesos.

Resultado: que toda la obra costaría ochenta millones de pesos.

Mientras tanto, se nos viene a pedir autorización para invertir ciento veinte millones para construir los mil ochocientos catorce kilómetros que se dice va a tener este ferrocarril.

Ruego al señor Secretario se sirva ir tomando nota de las diferentes secciones del ferrocarril que voy a enunciar.

La primera seccion de Rayado a los Vilos que tiene ciento veinte kilómetros. De ésta está en construcción, contratada, una seccion de veintiseis kilómetros que hai que rebajar del total, de manera que quedarían noventa i tres kilómetros por construir.

Pero todavía hai que deducir siete kilóme-

tros de Quinquimo a Rayado, que han sido entregados por contrato al Sindicato de Obras Públicas.

Desearia que el señor Ministro me dijera si es o no exacto que esta seccion está contratada ya.

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

El señor ALEMANY.—Hai entónces que deducir tambien siete kilómetros de los noventa i tres en que habíamos quedado.

De manera que, de esta seccion de Rayado a los Vilos, quedan ochenta i siete kilómetros solamente por construir.

La seccion siguiente es de Illapel a San Márcos, que tiene ciento once kilómetros.

De éstos, once kilómetros están entregados por contrato para su construccion; de manera que solo quedan cien kilómetros por construir.

De San Márcos a la Serena no hai nada por construir; todo está hecho i entregado a la explotacion.

Rogaria al honorable señor Rodríguez, Diputado por esa rejion, me dijera si es o no exacto lo que asevero.

El señor RODRIGUEZ (don Enrique A.)—La seccion de Palovina a San Márcos está en construccion; lo demas está construido ya.

El señor ALEMANY.—No hai entónces allí nada por construir.

Otra seccion es la de Compañía a Vallenar.

Esta seccion debe tener una estension de ciento sesenta kilómetros.

El señor PINTO AGUERO.—Mas de doscientos, señor Diputado.

El señor ALEMANY.—Tiene razon Su Señoría; son doscientos setenta i cinco kilómetros; habia olvidado la seccion de Vallenar a Viscachitas.

Esta última seccion tiene estudios definitivos.

En seguida hai que considerar la seccion de Vallenar a Copiapó, que tiene ciento setenta i dos kilómetros; pero a la cual hai que rebajar veintitres kilómetros del ferrocarril de Chañarillo a Carrizal, que ya está hecho.

El señor SUAREZ MUJICA.—¿se ferrocarril, señor Diputado, no tiene nada que ver con el longitudinal.

El señor ALEMANY.—La seccion siguiente es de Copiapó a Pueblo Hundido, que tiene ciento setenta i seis kilómetros; pero una parte está en explotacion i otra en construccion.

Tenemos en construccion ciento diez kilómetros de Chulo al Inca, cincuenta i cinco en explotacion del Inca al Empalme i tambien

está en explotacion la seccion del Empalme a Pueblo Hundido.

Hai que tomar en cuenta que estas secciones a que me he venido refiriendo, son las mas difíciles del longitudinal.

La seccion de Pueblo Hundido a Aguas Blancas, que sigue a la anterior, es de doscientos ochenta i siete kilómetros, i sobre ella hai estudios definitivos.

Este tramo atraviesa la parte norte del departamento de Chañaral, i sobre él dice el informe:

“Esta larga seccion atraviesa la parte norte del departamento de Chañaral, todo el departamento de Taltal i la parte sur de Antofagasta. Es un tramo de desierto en que la industria minera aun no se ha desarrollado i en que es difícil calcular la carga de atraccion correspondiente al longitudinal.

Viene despues el ferrocarril de Aguas Blancas a Pampa Central, con ciento sesenta i cuatro kilómetros.

El ferrocarril de Pampa Central a Toco con ciento tres kilómetros.

En seguida, el de Toco a Zapiga con trescientos cuarenta i tres kilómetros, de los cuales doscientos uno son de explotacion particular, de manera que quedan solo ciento cuarenta i dos.

De Zapiga a Arica con doscientos diez kilómetros.

Doi todavía de llapa los noventa kilómetros del ferrocarril de Antofagasta a Mejillones.

Ruego al señor pro-Secretario que me dé ahora la suma total.

El señor ORREGO (Presidente).—Ofrezco la palabra.

El señor ALEMANY.—Estoi yo con la palabra, señor Presidente.

El señor ORREGO (Presidente).—Pero Su Señoría no usa de ella; está conversando.

El señor ALEMANY.—Estoi esperando que el señor pro-Secretario haga la suma.

Es verdaderamente incorrecto lo que pretende hacer Su Señoría.

¿Que significa esto, señor Presidente?

Podria calificar la conducta de Su Señoría en otra forma.....

El señor ORREGO (Presidente).—Califíquela como quiera Su Señoría. Yo no he hecho otra cosa que amparar el derecho de Su Señoría.

El señor PRO-SECRETARIO.—Son mil quinientos setenta i seis kilómetros.

El señor ALEMANY.—De tal manera, entónces, que son completamente exactos mis cálculos. Yo hablé de mil cuatrocientos i tan-

tos kilómetros construidos en este ferrocarril. De modo que de los mil ochocientos cuarenta kilómetros de que habla el mensaje del Ejecutivo, hai ya construidos mas de cuatrocientos kilómetros.

Estos cuatrocientos kilómetros corresponden esclusivamente a la parte del desierto.

De manera que los cálculos que hice son completamente exactos.

Hai ochocientos kilómetros de línea que construir en la pampa, además de ochenta kilómetros que yo he puesto de llapa.

Al precio de cincuenta mil pesos el kilómetro serian cuarenta millones de pesos.

Quedan todavía quinientos cuarenta kilómetros en la seccion longitudinal. Al precio de setenta i cinco a ochenta mil pesos, como lo presupone el proyecto del Gobierno, nos dan cuarenta i cinco millones de pesos, los mismos que yo calculaba.

Mientras tanto el Ejecutivo pide autorizacion para gastar ciento veinte millones en construir esta línea, a la cual da una longitud de mil ochocientos catorce kilómetros.

El señor PINTO AGUERO.—Pero el proyecto no dice que necesariamente habrá de tener la línea mil ochocientos catorce kilómetros ni que se van a gastar ciento veinte millones de pesos. Dice simplemente que se construirá un ferrocarril de la Ligua a Arica i que el costo de la obra no deberá exceder de siete i medio millones de libras.

El señor ECHENIQUE (don Gonzalo).—Estas observaciones están demas, puesto que se trata de obstruir únicamente.

El señor ALEMANY.—Ya ve la Honorable Cámara si merece estudiarse este proyecto, en el que se advierten errores i deficiencias tan notorias.

Mientras tanto, este proyecto se ha presentado con gran bombo, como la obra magna de esta administracion, olvidándose que el longitudinal lo inició en 1884 la administracion Santa María i lo prosiguió, dejando construidos o iniciadas sus secciones mas importantes la administracion Balmaceda, desempeñando la cartera de Obras Públicas el Excmo. señor Montt, actual Presidente de la República.

Ahora el artículo 2.º establece que el pago de estas obras se hará por medio de una amortizacion acumulativa de medio por ciento i abonando el interes del cinco por ciento.

Mientras tanto, segun los cuadros que tienen las instituciones de crédito, en que se desarrolla esta forma de pago, resulta que un capital de cuatro por ciento de interes a uno

i medio por ciento de amortizacion se estingue o paga en cuarenta años.

De modo que si el Estado va a pagar en la misma forma este ferrocarril, la deuda se estinguirá al cabo de cuarenta años; pero segun el proyecto la estincion se verificará en cincuenta años, es decir, diez años mas del tiempo en que, segun los cuadros mencionados, se estingue una deuda hipotecaria. Quiere decir esto que, mediante esta prolongacion del plazo, el Estado de Chile pagará sesenta millones mas por esta obra.

El señor ERRAZURIZ.—Está equivocado Su Señoría en los cálculos i seria bueno que los rectificara.

El señor ALEMANY.—Al contrario, puedo traer los cuadros a que me refiero para que vea Su Señoría que en cuarenta años se amortiza una deuda de cuatro por ciento de interes i de uno i medio de amortizacion acumulativa, que es lo mismo que cinco por ciento de interes i medio por ciento de amortizacion, que es la forma de pago establecida en el proyecto.

El señor ERRAZURIZ.—Mas cómodo es hacer el cálculo con tres por ciento de interes i dos i medio de amortizacion.

El señor ALEMANY.—Ya ve la Honorable Cámara que adoptando esta base, el ferrocarril va a pagarse en cuarenta años; mientras tanto, el Gobierno hace la concesion por cincuenta años, es decir, que va a regalar a la empresa el producto de diez años de explotacion de este ferrocarril, o sea setenta i dos millones de pesos.

Bien está que hagamos obras públicas reproductivas; pero no regalando, por cada una de ellas, sesenta o setenta millones de pesos.

Me va a permitir la Cámara que lea la opinion de uno de los mas distinguidos estadistas que ha tenido este pais, el honorable señor don Carlos Walker Martínez, i podrán juzgar mis honorables colegas en qué forma caracterizaba este político estas autorizaciones concedidas al poder administrativo.

El señor Walker, a propósito precisamente de un proyecto sobre el longitudinal que defendia entónces el señor Ministro de Industria don Pedro Montt, quien terminó con una indicacion análoga a la que yo he propuesto ahora, decia en 1887:

“Permítame la Cámara someterle unas breves observaciones sobre la proposicion del señor Ministro de Obras Públicas:

Su Señoría quiere que se le dé al Gobierno la facultad de contratar la construccion de los ferrocarriles que se proyectan, privadamente i fuera de licitacion pública, o en otros térmi-

nos, que pueda el Gobierno buscar a los constructores donde quiera i como quiera, sin la concurrencia de otros i conforme a lo que su voluntad determine.

Yo me opongo decididamente a semejante pretension. La considero fatal, i, por lo que a mí toca, jamas le daré mi voto.

Desde luego, es conveniente que la Cámara se fija en que se trata de treinta millones de pesos; i no es prudente entregar tan fuerte cantidad a la direccion absoluta e irresponsable de un solo hombre, sea Presidente o Ministro de Estado, o cualquiera, por mas encumbrado que esté en las alturas oficiales. Lo prudente, lo discreto, lo legal, lo únicamente aceptable en un país constituido, es lo contrario.

El espíritu i la doctrina de nuestra lejislacion nos indican el camino de las licitaciones; i tanto es así, que las obras públicas no pueden hacerse en Chile, segun las disposiciones terminantes de nuestras leyes, sin llamar a propuestas de concurrencia jeneral, desde el banco de la escuela hasta las columnas de los palacios. Reaccionar contra este orden de ideas es el paso mas antipolítico que podríamos dar, porque equivaldria a abrir la puerta a la corrupcion administrativa que, como lo he dicho en mas de una ocasion, ha empezado, i que no quiero, por cierto, que continúe en las gigantescas proporciones que amenaza la indicacion del señor Ministro.

Nuestra lejislacion ha sido sumamente sabia al consagrar estos principios, i no es de hombres cuerdos echar al suelo tan noble muralla de honradez, de buen gobierno i de administracion severa i escrupulosa; pensar de otra suerte es suicidarnos.

Debe tomar nota el señor Ministro de otra idea que afecta directamente a su propio presitio.

¿No es verdad que podria prestarse a torcidas interpretaciones la preferencia dada a determinada persona para hacer las grandes obras en proyecto?

¿No es verdad que podrian alzarse, con apariencias de razon, sospechas siniestras sobre los contratantes, Gobierno i especuladores?

¿No es verdad que podria menoscabarse nuestro buen nombre si por casualidad los constructores o favorecidos no cumplieran sus compromisos i el Gobierno se envolvese en pleitos i dificultades cuando de su sola voluntad habria dependido el no contratar con ellos i evitar así aquellos pleitos i dificultades?

Indudablemente; i de aquí es que el interes de los mismos Ministros estriba en buscar la licitacion pública i alejar así toda sombra de

favoritismo, por remota que sea. Nó; no debe un hombre de Estado ponerse en ese caso, cuando puede escusarlo.

Por otra parte, es evidente que con la consagracion en la lei del artículo que se pretende, se hará toda licitacion imposible.

Suponiendo que ántes de recurrir a los contratos particulares el Gobierno busque la concurrencia ¿qué sucederá? que no habrá licitadores, puesto que ninguna casa fuerte o sociedad sería i responsable se resignará a correr el albur de estudios prolijos i costosos sin la seguridad de ir a la licitacion, i no habrá capitales que quieran venir a Chile de Europa sin mas expectativa que la buena voluntad del Gobierno o el capricho del Ministro. Talvez algun aventurero se lance en tales condiciones a intentar un golpe de fortuna, i a buen seguro, no serán las grandes empresas ni de aquí ni de fuera.

La indicacion del señor Ministro equivale a matar la competencia i herir de muerte las especulaciones en grande.

Esto es obvio i claro como la luz del dia, porque no debemos olvidar que estamos en el extremo del mundo, i no vendrá a nuestro territorio la industria estranjera sin garantías, sea ella grande o pequeña, i sobre todo si es grande.

¿Podemos nosotros inspirar la conviccion a todo el mundo de que en nuestro país no se respira la misma atmósfera de los otros de Sud-América? ¿No se acordarán para venir a nuestras playas los capitales europeos de lo que pasó en el Perú cuando se celebraron los contratos de los ferrocarriles de Balta? ¿Tendrán todos los estraños tan completa fe en la severidad de nuestros hombres de Estado, que no sospechen que la razon del artículo en debate no obedece mas que al propósito de dejarse el Gobierno la libertad de proteger a sus amigos, con menoscabo de los intereses públicos, i sin tomar en cuenta para nada las propuestas favorables que puedan hacerse en provecho de la mejor construccion de nuestros ferrocarriles? Nó. No podemos, ni tenemos derecho a exigir tanto de los demas, sobre todo cuando es de notoria evidencia que la administracion chilena ha sufrido hondas perturbaciones en los últimos tiempos.

Pero el señor Ministro nos revela que ha recibido de los Estados Unidos noticias sobre ciertas grandes sociedades constructoras de esta clase de obras que se interesan en los ferrocarriles que dan oríjen a este debate, i de allí aduce un argumento en favor de su indicacion: no encuentro fuerza al argumento, porque a esas sociedades nadie les

impide que concurren a la licitacion si tienen realmente interes en el negocio, i, por el contrario, su misma concurrencia es una garantía mas de buena eleccion de los empresarios.

Ojalá que, como hai interesados en los Estados Unidos los haya tambien en todos los países de Europa: que ello seria mejor todavía, doble título para buscar las concurrencias multiplicando la publicidad de la licitacion por los cuatro vientos. La licitacion no daña derecho de nadie, no hiere a nadie, no perjudica a nadie; ¿por qué podrian realizarla los especuladores de buena fe? Si los hai en los Estados Unidos, los hai asimismo en Europa, i nuestro interes consiste en que los haya en el mundo entero. ¡Pues, que vengan!

La licitacion hoi llama a todos.

Fuera de las razones apuntadas a la lijera, ya que no me propongo retardar el debate, hai una que está mas arriba i que es para mí la que mas enérgicamente me mueve a negarme a la opinion del señor Ministro, i es la siguiente: el peligro de la corrupcion administrativa. Si hoi damos al Gobierno actual la facultad de contratar las obras públicas privadamente, no podremos contradecirnos mañana, i será argumento para hacer lo mismo pasado mañana; i así iremos de escala en escalon hasta anular por completo las licitaciones públicas i alzar un trono al favoritismo irresponsable (porque en Chile no existe responsabilidad ninguna para los hombres de gobierno) con su lójica i necesaria consecuencia de abusos i errores que con tal sistema tendrán fatalmente que crecer con proporcion jeométrica. He ahí, a mi juicio, la faz mas grave de la cuestion, i sobre ella calorosamente insisto. Piensen en ello mis colegas i acuérdense de los ejemplos de los demas países sud-americanos. Cortemos el mal al principio, que despues será tarde.

Lo dicho bajo el punto de vista de la economía, de la moralidad administrativa, del buen Gobierno i de ventajas para las obras mismas. ¿Cabe duda en la conciencia de la Cámara?

Pues si aun cabe, piense en que de esas cartas i noticias del señor Ministro, apartando la licitacion pública, puede alzarse una nube peligrosa en nuestro horizonte internacional, como se ha pretendido levantarse sobre el cielo del Perú con ocasion de las negociaciones fiscales que se sucedieron en los últimos años de la guerra. No soi de los que temen la conquista yankee, ni cosa que se le parezca; por el contrario, creo que a mas de una de nuestras repúblicas le con vendria mas ser

colonia americana que país independiente; pero, sin embargo, pienso que es imprudente entregarse atado a los especuladores de una nacion fuerte, cuando ha podido buscarse la mas absoluta independencia de procederes en el sencillísimo medio de fijar reglas i condiciones iguales a los especuladores de todas las naciones para que ninguna tenga derecho a golpear nuestras puertas con la espada del mas fuerte en defensa de una exclusion política i desmoralizadora.

Nó, señores Diputados. Igualdad, noble acogida a todos: escepcion para ninguno. Ni somos colonia, ni somos monarquía absoluta; somos República libre i soberana.

El señor Ministro parece olvidarlo, i por eso yo se lo recuerdo.

Como mejor negocio, la licitacion pública; como moralidad administrativa, la licitacion pública; como acto legal i correcto, la licitacion pública; como precaucion de reclamaciones estranjeras, la licitacion pública; por todo, en fin, ese sistema de Gobierno que mata al favoritismo, aleja la corrupcion i pone a salvo el honor de los majistrados.

El señor ENCINA.—¿Participa Su Señoría de las opiniones vertidas en ese discurso?

El señor ALEMANY.—Estoi leyendo el discurso del *leader* del partido conservador.

El señor ENCINA.—Pero Su Señoría ¿hace suyas esas observaciones?

El señor MEEKS.—Las manifiesta a la Cámara.

El señor ENCINA.—Pero ¿están autorizadas por la palabra del señor Diputado?

El señor ALEMANY.—Permítame Su Señoría no contestarle.

En una sesion de ayer, cuando decia que las leyes debian dictarse en consideracion a la soberanía i no a los gobernantes, me interrogó el señor Valdivieso Blanco para preguntarme en qué me fundaba; i como le citara a Montesquieu, el señor Subercaseaux dijo que la cita era mui nueva, que tambien podia citar a Aristóteles.....

El señor ENCINA.—Pero Su Señoría no contesta mi pregunta, a pesar de que me interesa la contestacion.

El señor VALDIVIESO BLANCO.—Pero no hice la observacion con el propósito de molestar al honorable Diputado.

El señor ALEMANY.—De ninguna manera; me refiero a la observacion del señor Subercaseaux.

El señor ENCINA.—I ¿de cuándo es el discurso que lee Su Señoría?

El señor ALEMANY.—A pesar de lo que ha afirmado anteriormente Su Señoría, lo cier-

to es que ignoro los antecedentes de este negocio i su historia parlamentaria. El discurso que he citado es de 1887.

El señor ENCINA.—¿quién gobernaba entónces el país?

El señor MEEKS.—El honorable Diputado no puede continuar.

El señor ORREGO (Presidente).—Ruego a los señores Diputados que no interrumpen.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Parece que no está mui buena la vena del señor Encina.

El señor ALEMANY.—Parece que el señor Diputado trae de Lináres una vena un poco campesina, por decir así.....

El señor ENCINA.—Es tiempo de cortar la vena de Su Señoría.

El señor MEEKS.—¡Mejor seria aprobar el proyecto lisa i llanamente, sin que hable nadie.....!

El señor ALEMANY.—Repito las últimas palabras del discurso del señor Walker Martínez:

“Como mejor negocio, la licitacion pública; como moralidad administrativa, la licitacion pública; como acto legal i correcto, la licitacion pública; como precaucion de reclamaciones estranjerias, la licitacion pública; por todo, en fin, este sistema de Gobierno que mata el favoritismo, aleja la corrupcion i pone a salvo el honor de los majistrados“.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Todo esto es como aplicar un sinapismo a una pierna de palo, porque los señores Diputados no están dispuestos a oír nada; no quieren discutir, sino votar.

El señor Diputado lee la opinion del jefe de un partido político, i no me parece que esto merezca la burla de los señores Diputados.

Tampoco comprenderé que cuando se cite la opinion del señor Montt, que Sus Señorías tienen la obligacion de oír, continúen en el mismo terreno, poniendo en una situacion penosa al honorable Diputado, que cumple con su deber.

Sus Señorías deben tener respeto por la situacion que se crea el señor Alemany.

El señor ENCINA.—Yo tengo el debido respeto; pero no quiero que se abuse.

El señor ALEMANY.—Yo sustento la misma opinion del señor Montt.

La proposicion que he hecho agrega al artículo un inciso relativo a la licitacion pública, análoga a una indicacion del señor Montt, formulada en 1887.

Voi a citar la opinion del Excmo. seño

Montt, Ministro de Obras Públicas en aquella época:

“De manera, señor, que para un negocio de sesenta millones de pesos no estableció el Congreso la necesidad de la licitacion pública, i el negocio se hizo sin el menor peligro, sin que diera lugar a concesiones o compromisos políticos, ni a ninguna de las otras circunstancias que apuntaba el honorable Diputado.

Esto no quiere decir en manera alguna que para la construccion de las obras públicas deba prescindirse de la licitacion. De ninguna manera; ese sistema está establecido con mucha justicia en nuestras leyes, a las cuales debemos todos someternos.

Pero si Su Señoría desea que en la ejecucion de estas obras tengan el Gobierno i el país la seguridad de que no van a excederse los precios establecidos por la lei, me parece que el medio mas eficaz para llegar a este resultado es conseguir realizarlas por medio de un solo contrato.

Repito, señor, que soi tan partidario como Su Señoría de la licitacion pública, porque, aunque tenga inconvenientes, tiene, sin embargo, grandes ventajas, no siendo la menor de ellas la de desembarazar al Gobierno de todas estas pequeñas sospechas, que, aunque simples, es bueno que no existan.

Pero debemos ponernos en el caso de que se pidan las propuestas, como van a pedirse, con la anticipacion necesaria i los plazos convenientes para que lleguen a conocimiento de los empresarios, i que, a pesar de todo, no haya posibilidad de celebrar un contrato por el total de las obras. ¿Qué se haria?

Este es el motivo que tengo, señor, para formular la indicacion que ha oido la Cámara i para ponerme en el caso de que esto suceda, tanto mas cuanto que es ésta una suposicion perfectamente fundada.

Puede haber una Compañía que esté dispuesta a entrar en este negocio pero sin licitacion pública. ¿Qué hará el Gobierno si no puede oírlo o no está autorizado para contratar en esa forma?

Si no se establece siquiera la posibilidad de que esto pueda llegar a suceder, tampoco esas compañías nos mandarán a sus ingenieros, ni harán venir a este país los elementos necesarios para hacer un estudio serio i completo de estas líneas.

Así, pues, hai indiscutible conveniencia en que se proceda a esta contrata con las condiciones mas favorables para Chile, ya sea en licitacion pública, ya sea sin ella, como sea mas ventajoso para nosotros.

Por esto, señor, me parece que no ofrece dificultad alguna la indicacion que he tenido el honor de formular.“

La idea del señor Montt quedó consignada en el artículo 15 de la lei i es la misma que yo sostengo.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—¿Puede leer esa indicacion Su Señoría?

El señor ALEMANY.—La proposicion del señor Montt fué la siguiente:

“Art. ... Si no hubiera propuestas públicas, podrá el Presidente de la República contratar la construccion de los ferrocarriles sin licitacion, procediendo con acuerdo del Consejo de Estado.“

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—A mí se me ocurre que esa indicacion, prestijada entónces por el hoi Excmo. señor Montt i aprobada por la Cámara, no habrá de ser hoi resistida.

El señor CRUZ.—¿Cuál fué la indicacion del señor Montt?

El señor ALEMANY.—Fué la agregacion de un inciso que, a la vez que ordenaba las propuestas, autorizaba la contratacion directa, debiendo recabarse la aprobacion del Consejo de Estado.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Si esa indicacion tuvo tan alto orijen i se incorporó en la lei i con ¿qué derecho podríamos dudar de que el señor Ministro aceptara esta indicacion que hoi prestijia el honorable señor Alemany?

Si hai un temperamento tan fácil como éste, si esta idea fué sostenida por el ilustre jefe del partido conservador, don Carlos Walker Martínez, si esta fué la opinion de la Cámara, ¿qué inconveniente hai para que hoi, que están en el Gobierno el Excmo. señor Montt i una parte del partido conservador, se acepte esa proposicion?

Yo creo que es conveniente que a este respecto oigamos la opinion del señor Ministro de Industria i Obras Públicas.

El señor AVALOS (Ministro de Obras Públicas).—La opinion del Gobierno está dada en el artículo primero del proyecto. Por lo demas, yo no he oido hoi esa opinion al Excmo. señor Montt, pero me esplico que acontecimientos posteriores i las lecciones de una desgraciada esperiencia, puedan haber variado los hechos i las circunstancias que entónces aconsejaban lo contrario de lo que hoi parece mas conveniente.

No existia en aquellos tiempos opinion formada sobre el ferrocarril longitudinal. Personas mui distinguidas creian que esta obra no era indispensable.

El ilustre señor Balmaceda se anticipó a su época no solo en esta materia sino tambien en muchas otras, i opinó que la obra del longitudinal debia llevarse a efecto como una medida estratéjica i necesaria para el desenvolvimiento del pais.

Han pasado los años. Las agitaciones que en aquella época existian contra el señor Balmaceda i que impidieron la realizacion del ferrocarril longitudinal, ya no existen.

Por otra parte, el hecho mismo de que en el actual Gabinete se encuentren representados todos los partidos es una garantía segura de la armonía que actualmente existe entre el Congreso i S. E. el Presidente de la República, lo que, sin duda alguna, facilitará el que se lleve a efecto el espresado ferrocarril, que constituye hoi por hoi una aspiracion jeneral.

Me limito a hacer presente estas observaciones en la esperanza de que ellas desvanezcan los celos que aun puedan quedar subsistentes.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Descarto contraponer a los deseos del honorable señor Avalos la opinion manifestada por Su Señoría en época anterior en que le cupo, como ahora, desempeñar la cartera de Obras Públicas.

Me refiero a la aceptacion de propuestas públicas para la construccion del ferrocarril de Osorno a Puerto Montt.

El honorable señor Avalos aceptó las insinuaciones que se le hicieron en esta Honorable Cámara, i manifestó la opinion del Gobierno en el sentido de que el sistema de las propuestas públicas era el mas correcto.

El señor CRUZ.—Fué el Ministro señor Charme.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Muy bien.

Antepongo, entónces, la opinion del señor Charme a la del señor Avalos.

El señor IZQUIERDO (don Luis).—El señor Presidente debe conceder la palabra a quien la tiene.

Si en un discurso se injerta otro no podremos concluir jamas este negocio.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—¿Su Señoría reclama, entónces, de la cortesía del señor Presidente?

El señor ORREGO (Presidente).—He permitido que el señor Ministro i el honorable señor Irarrázaval usen de la palabra, porque esperaba que con estas interrupciones se llegaría a algun resultado feliz.

El señor RUIZ VALLEDOR.—El hono-

nable señor Izquierdo se atribuye el derecho de interrumpir cuantas veces quiere.

El señor ORRÉGO (Presidente).—Puede continuar el honorable señor Alemany.

El señor ALEMANY.—A propósito del aspecto reglamentario del debate, debo decir que si hubiéramos de mantenerlo dentro de las prescripciones del Reglamento, tendríamos que estar aplicando a cada instante sinapismos a mas de alguno de nuestros colegas.

Este proyecto, que fué mas tarde el contrato Lord, se discutió durante cuarenta i tantos dias. El Gobierno de entónces no quería que se despachara este proyecto en *block* i no ejerció la menor presion para arrancar al Congreso de 1887 una aprobacion precipitada.

En aquel Congreso se daba toda libertad a los Diputados para manifestar ampliamente sus opiniones, i así fué como la discusion de este proyecto duró cerca de cuarenta dias, desde el 18 de diciembre de 1887 hasta el 27 de enero de 1888.

Todavía, el señor Ministro de Industria i Obras Públicas de aquél entónces, aceptó una modificacion propuesta por un Diputado de la mayoría a la indicacion que Su Señoría habia formulado. El señor Montt dijo que la facultad de contratar directamente la contratacion de la obra no daba resultados, i un señor Diputado, deudo inmediato del Excmo. señor Balmaceda, propuso esta modificacion: (*leyó*).

De tal modo, que el Ministro de Industria i Obras Públicas, señor Montt, aceptó la modificacion, no resistida por nadie, de que si se aceptaba el procedimiento de poderse contratar directamente, los contratos debian ser sometidos a la aprobacion del Congreso, o de la Comision Conservadora en su defecto.

No tiene, pues, nada de estraño que en esta lei se coloquen disposiciones que en otros tiempos solicitaban los mismos que hoy forman parte del Gobierno.

Cuando uno se encuentra en tan buena compañía es lójico defender estas ideas, que son ideas de buen Gobierno i de correcta administracion.

Como habia manifestado, señor Presidente, estas obras se van a pagar en cincuenta años con cinco por ciento de interes sobre el capital invertido i medio por ciento de amortizacion, i manifestaba tambien que un capital al cuatro por ciento de interes i uno i medio por ciento de amortizacion, lo que es lo mismo que cinco i medio por ciento, queda completamente amortizado en cincuenta años.

¿No podríamos nosotros reformar este artículo en este sentido?

¿No podríamos establecer que el pago se hiciera en cuarenta años?

Porque diez años de exceso al cinco i medio por ciento representan sesenta o setenta millones, sin tomar en cuenta los intereses acumulados anualmente, con lo cual podria llegar hasta cien millones.

Porque siete i medio millones de pesos anuales que habria que pagar en el trascurso de diez años con la amortizacion i con los intereses, alcanza mas o ménos a ciento veinte millones de pesos, tomando en cuenta los intereses anuales.

En buenas cuentas el Gobierno regala a los contratistas de las obras un sobre precio mayor que las obras mismas.

El señor ERRAZURIZ.—Si se acepta que el interes del cuatro por ciento i la amortizacion de uno i medio es lo mismo que el interes cinco i amortizacion de medio, sale caro ese cálculo.....

El señor ALEMANY.—Nó, señor Diputado. Estinguiéndose la deuda en cuarenta años, en lugar de cincuenta, queda en claro que hai un regalo de cien millones por lo ménos.

Todavía hai otra disposicion en el proyecto sumamente grave. Es la que da en arrendamiento, por cincuenta años, los seiscientos ochenta kilómetros de ferrocarril en actual explotacion.

De este modo vamos a entregar medio Chile, la parte mas rica de este pais, la parte del norte, sus minas de cobre, su salitre a un Sindicato extranjero por espacio de cincuenta años!

Ya no estaremos gobernados en Chile por el Gobierno de Chile sino por este Sindicato...

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Cuántos abogados va a tener la Cámara i la Compañía constructora!

El señor ALEMANY.—Esta Compañía va a disponer a su antojo de la agricultura i de la minería en la rejion del norte.

Los ferrocarriles del Estado hacen actualmente un servicio bastante malo en el centro i sur del pais. En el norte el servicio no es tan malo. Se ha mejorado en el último tiempo en forma tal que yo le rogaria a mi honorable amigo el señor Rodríguez me dijera si el ferrocarril de Ovalle a Serena ha contribuido al desarrollo de las industrias en esa rejion.

El señor RODRIGUEZ don Enrique).—No creo que sea el servicio de los ferrocarriles el que ha hecho prosperar la minería i la agri-

cultura en la provincia de Coquimbo. Hai otros factores que tomar en cuenta.

El señor ALEMANY.—En todo caso creo que es conveniente i necesario rebajar el plazo que fija este proyecto a cuarenta años.

‘Todavía queda otro punto oscuro.

El Estado pagará el interes del cinco por ciento; i bien ¿cuándo comenzará a contarse o a rejir esta obligacion? ¿Se pagará sobre todo el ferrocarril contratado o solamente sobre las secciones terminadas, o tambien sobre los ramales trasversales que se le entregarán en administracion?

Este artículo no dice nada al respecto.

Todos los ferrocarriles garantidos, como el trasandino i el de Arauco, han comenzado a percibir la garantía a medida que se iban entregando construidas sus diferentes secciones, que pueden ser de treinta, cuarenta o mas kilómetros.

Aquí no se dice nada respecto del pago de la garantía, i podria entenderse que es sobre el precio bruto, a pesar de que es costumbre descontar el treinta o cuarenta por ciento en que se estima el costo de explotacion.

No hai, pues, ninguna disposicion que conteste a estas interrogaciones, lo que no es razonable, cuando se trata de conferir una autorizacion al Presidente de la República para que contrate en privado la construccion de este ferrocarril, de pagar en un plazo largo i dar en arrendamiento los ferrocarriles actuales i aun de autorizar la espropiacion de otros ferrocarriles como los particulares, sin consultar ninguna precaucion para hacer estas espropiaciones.

Yo no sé cómo una administracion que presume de rejeneradora i escrupulosa puede incurrir en todas estas omisiones e irregularidades i pretenda subsanarlas por medio de simples decretos.

Por el contrario, ella ha debido adelantarse a mis observaciones i decir: no quiero que se me den estas facultades ni que nadie pueda sospechar de mis actos, como con tanta elocuencia como justicia lo hacia presente el honorable señor Walker Martínez en el discurso recordado.

El actual Gobierno, al solicitar el concurso patriótico del Congreso, no ha debido rehusar su fiscalizacion, porque nadie sabe qué situacion se producirá despues.

Como el honorable señor Walker Martínez, pienso que el orijen de la desorganizacion administrativa no ha sido otro que la creacion de prebendas de todo jénero, con

la organizacion de estos sindicatos o sociedades industriales.

Esto ha traído la desmoralizacion i la corrupcion administrativa i trajo tambien aquel famoso proyecto de acuerdo que se presentó a la Cámara por uno de sus miembros, a fines del período pasado, referente a que habian Diputados que eran socios de sindicatos que tenian contratos sobre obras públicas.

En aquel entónces protesté, como era natural, contra ese proyecto de acuerdo, a pesar de que estimo que su autor perseguia propósitos perfectamente dignos i correctos; porque al fin i al cabo todos los Diputados podemos tener participacion en las sociedades anónimas, pero no en las empresas particulares o sindicatos en que esa base no existe.

Sin embargo, en estos tiempos que vamos corriendo, las tentaciones son muy grandes, la fiebre del oro sigue desarrollándose i ¿cómo no sentirse tentado a entrar en un negocio tan favorable, que dejará tan grandes beneficios?—Yo no digo que lo hagan los señores Diputados, pero los parientes de los señores Diputados, los amigos de los señores Diputados, i tantas otras personas con que nos vemos ligados en esta vida tan amplia, vária i activa de los negocios, tomarán en él alguna participacion.

Despues tendríamos que obedecer a cierto espíritu de lenidad, porque así es la vida, al hacer efectiva la responsabilidad que a estos sindicatos pudieran corresponderles.

¿Qué fué lo que sucedió con el gran sindicato yankee, que el año 88 contrató la construccion de seiscientos i tantos kilómetros de ferrocarril por la suma de sesenta millones de dolars, proyecto en cuya discusion tomaron parte los señores Walker Martínez, Montt i muchísimos otros señores Diputados de aquel entónces?

Ese sindicato se presentó entre nosotros lleno de promesas, asegurando entregarnos construidos i convenientemente equipados, seiscientos kilómetros de ferrocarril, sindicato formado por millonarios yankees respetabilísimos. Se presentó lleno del prestigio que le prestaban los informes o las cartas de nuestro ex-Ministro en Washington, señor Gana, segun las cuales Mr. Lord era el lejítimo representante de un poderosísimo sindicato de millonarios.

El señor DIAZ BESOAIN.—Su Señoría sabe que fué en virtud de las informaciones del señor Emilio Crisólogo Varas que se firmó el contrato con Mr. Lord.

El señor ALEMANY.—Pero el señor Gana

tambien informó favorablemente sobre el sindicato representado por Mr. Lord.

El señor DIAZ BESOAIN.—Pero las informaciones finales que indujeron al Gobierno a firmar el contrato fueron las del señor Varas.

El señor ALEMANY.—Pero los informes iniciales de la negociacion fueron del señor Gana, que habia permanecido durante cuatro años como Ministro en Washington; mientras que el señor Varas acababa de llegar a Estados Unidos i no conocia ni habia podido entrar al mundo de los negocios, ni podia, por consiguiente, conocer bien a los hombres.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Su Señoría podia poner fin a esta contradiccion dando lectura a los informes del Ministro señor Gana.

El señor ALEMANY.—Voi a leerlas, señor Diputado; i voi a traer tambien el informe de la Comision de Gobierno, informe suscrito por los señores Eduardo Matte, Juan Castellon i varios otros señores Diputados, en el cual se indicaba que el contrato con el señor Lord aseguraria absolutamente la construccion de los seiscientos kilómetros de ferrocarril en proyecto, por cuanto era el representante de un poderoso sindicato de millonarios yankees.

El telegrama del señor Gana dice así:

“Agosto 12 de 1888.—Hoi he sabido por un telegrama de Santiago, que mostraron los interesados, que todas las líneas férreas en proyecto han sido contratadas con el sindicato que recomendé. Estoy persuadido de que cumplirán estos señores satisfactoriamente todos sus compromisos.— Domingo Gana”.

El señor DIAZ BESOAIN.—Hai telegramas posteriores del señor Varas.

El señor ALEMANY.—Sí, señor.

El señor Lastarria, que era Ministro de Relaciones Exteriores, dirijió al señor Varas, que habia reemplazado al señor Gana en la Legacion, los siguientes telegramas:

“Señor Ministro Varas.—Washington. Con teste respecto garantía Field danito juicio acerca seriedad comité que propone; contrata ferrocarriles probabilidad arribar a término favorable.—Lastarria.”

Agosto 16.—Diga su juicio sobre responsabilidad Sindicato Field. Gobierno prefiere garantía millonario o bonos públicos, pero quiere saber si responsabilidad Sindicato a fianze o constitucion de sus bonos de responsabilidad por un millon es equivalente.—Lastarria”.

El señor Varas contestó lo siguiente:

Septiembre 15.—De Washington.—Trasmítida resolución Sindicato; informes recibidos favorable sobre seriedad contratos; cree posible arribar terminos favorables forma indicada telegrama anterior.—Varas”.

Septiembre 19.—De Washington.—Mi juicio es de responsabilidad i responsabilidad representación Field, bono, fianza o responsabilidad Sindicato no equivale garantía depósito millon orden Gobierno.—Varas”.

El señor DIAZ BESOAIN.—Resulta entonces que era como yo decía.

El señor ALEMANY.—Despues hubo otro informe del señor Varas, que decía que no se habia depositado el millon de pesos en oro.

El señor DIAZ BESOAIN.—Se hizo humo; no habia sino bonos, que en Estados Unidos son un simple pagaré.

El señor CRUZ.—De modo que todo fué máquina...

El señor ALEMANY.—Sí, señor Diputado; i se lo he perdonado, como el señor Gana, que indispusó al país con máquina, ¿no puede ser máquina tambien la que se presenta ahora?

¿El Sindicato belga no puede ser una máquina?

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Ademas del Sindicato belga se interesa por esta obra un Sindicato alemán, que ha construido ferrocarriles en el mundo entero i del cual forman parte el Deutsche Bank i la casa Höpman.

El señor OMBREGIO (Presidente).—Habiendo llegado la hora, se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

M. E. CERDA,
Jefe de la Redaccion.