

curre en la forma de teorías especulativas o de abstracciones filosóficas; pero los gobernantes, los partidos que gobiernan, habrán de reducir su labor práctica a límites mas modestos, porque su tarea es activa, de accion útil i constante.

Bueno i mui bueno sería realizar sin tardanza todo nuestro programa de reforma civil, hasta consumar la completa separacion de la Iglesia i el Estado, si ello fuera realmente practicable. En esta tarea hemos alcanzado en pocos meses la lei de cementerios, la mui radical del matrimonio civil, la del registro civil, i hoy pende de vuestras deliberaciones, aprobada ya por la Cámara de Diputados, la de la libertad relijiosa con supresion de la relijion de Estado, que debe sustituir al vetusto réjimen de la relijion oficial con esclusión de los cultos disidentes.

Señores Senadores: ¿qué país del mundo hizo mas en ménos tiempo, tratándose de reformas tan fundamentales?

Desearia conocer el Estado feliz que alcanzó tan considerables modificaciones sociales i políticas en ménos tiempo, o en tiempo igual al que el Gobierno i el partido liberal han empleado en tan grave i séria labor.

En otras naciones estas reformas han nacido entre el polvo, el fuego i la sangre de las revoluciones. Han conquistado el bien sacrificando el órden i trastornando la sociedad, i lo han conquistado a veces para perderlo de nuevo, como sucede con las obras que proceden de la violencia o de la imprevision de los pueblos. I aun así, desearia conocer el país que dictó i puso en igual tiempo en vigor leyes iguales, aun por obra de revolucion.

En medio de una paz perfecta, sin mas armas que nuestra razon, nuestro buen derecho, nuestra firmeza i nuestra consagracion, hemos consumado i aun podemos ampliar, por la lei en debate, una evolucion considerable, que ningun otro pueblo del mundo, en las condiciones del nuestro o en otras análogas, realizó i consumó en ménos tiempo.

Cuando considero la acritud, la violencia de nuestros propios correligionarios políticos, porque no nos precipitamos, no puedo creer sino que se olvida la responsabilidad que al partido liberal i al Gobierno corresponden en el ejercicio del poder, ante nuestra propia conciencia de gobernantes honrados, ante el país, ante la historia, ante el porvenir del propio partido en cuyo nombre i con cuya cooperacion gobernamos.

Ah, señores! He vivido muchos años en el Parlamento, ocupando mi asiento de representante del pueblo, llenando mis deberes lealmente, sin escusar eventualidades i conflictos. Pero en estos puestos, en que nos debemos al país i a los demas ántes que a nuestros propios deseos, siento una impresion penosa cuando se nos juzga tardos i pusilánimes, despues de haber avanzado consumando jornadas sérias, las mas sérias que se han realizado en la materia durante nuestra vida de nacion.

No estamos dispuestos a cometer faltas en empresa tan vasta, porque las sanas intenciones, el amor a las ideas, el anhelo del progreso, no escusan las reacciones que enjendran las evoluciones excesivas o imperfectamente preparadas. Queremos marchar por camino llano, i la reforma gradual i progresiva es la sola que no ofrece peligros, ni trastornos, ni insegurida-

des que no podríamos dejar de tomar en séria meditacion.

I se cree, señores, que olvidamos nuestra palabra, nuestras ideas, cuando por honor i por deber les hemos pagado el mayor homenaje que la ciencia política i la espetiencia nos han permitido tributarles en la condicion actual de los partidos i del país!

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—Si le parece al señor Ministro, levantaremos la sesion, pues ha llegado la hora.

El señor **Balmaceda** (Ministro de lo Interior).—Está bien, señor.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—Se levanta la sesion.

JULIO REYES LAVALLE,
Redactor de sesiones.

SESION 58.^a ORDINARIA EN 9 DE OCTUBRE DE 1884

Presidencia del señor Gonzalez

SUMARIO

Se discute i aprueba en jeneral un proyecto de concesiones para la construccion del ferrocarril de Santiago a Valparaiso por Melipilla.—Se aprueba en jeneral i particular un proyecto que concede exencion de derechos de internacion a la sociedad Fábrica Nacional de Azúcar.—Se aprueba en jeneral un proyecto que concede a los señores Carlos Cousiño i Marcial Gatica exencion de derechos de internacion para las máquinas de fundir i refinar cobre por sistema Manhés i C.^o—Se aprueba en jeneral i particular un proyecto que concede a don Edmundo Belly privilejio para establecer línea de vapores entre Valparaiso i Viña del Mar.

Asistieron los señores:

Besa, José	Ureta, José Miguel
Eucina, José Manuel	Valenzuela C., Manuel
Gana, José Francisco	Vergara A., Aniceto (Ministro de Relaciones Exteriores)
García de la H., Manuel	Vergara, José Francisco
Guerrero, Ramon	Vial, Ramon
Bañez, Adolfo	Vicuña M., Benjamin
Pereira, Luis	Zañarta, Javier Luis
Puelma, Francisco	i los señores Ministros de Justicia i de Hacienda.
Recabarren, Manuel	
Rosas Mendiburu, Ramon	
Sanfuentes, Vicente	
Silva, Waldo	

Se leyó i fué aprobada el acta de la sesion anterior.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—Segun lo acordado anteriormente por la Cámara, el primer negocio que está en tabla es el relativo al ferrocarril entre Santiago i Valparaiso por la vía de Melipilla. Si le parece al Senado, entraremos a la discusion jeneral.

Como no se hace oposicion, daré por aprobada esta proposicion.

En discusion jeneral el proyecto.

Se dió lectura al proyecto que dice:

«Art. 1.^o El Estado garantiza un interes de cinco por ciento anual sobre ocho millones de pesos de capital, que invertirá don Guillermo Brown en la construccion del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso por la vía de Melipilla.

Para los efectos de esta garantía se fija como tipo mínimo el de treinta i seis peniques moneda esterlina por cada peso del capital garantido.

Esta concesion rejirá por el término de veinte años,

que comenzarán a contarse desde el día en que la línea sea entregada en su totalidad al servicio público.

Art. 2.º Todo producto líquido que exceda del cinco por ciento que garantiza el Estado, se aplicará a reembolsar al Erario las sumas que se hubieren invertido en el pago de esa garantía.

Art. 3.º Para los efectos de la garantía se estimará el producto líquido de la línea garantizada en un cincuenta por ciento de su producto bruto.

Art. 4.º El Presidente de la República podrá nombrar uno o mas interventores autorizados plenamente para tomar conocimiento de los trabajos i examinar los libros i cuentas llevados por el empresario.

Art. 5.º El Presidente de la República podrá nombrar ingenieros para inspeccionar la ejecucion de los trabajos i vijilar que la solidez de las obras i buena calidad de los materiales sea proporcionada a los precios que las cuentas determinan.

Art. 6.º Las personas o sociedades a quienes el concesionario transfiera sus derechos, aun cuando sean extranjeras i no residan en Chile, se considerarán domiciliadas en la República conforme a las leyes del país i quedarán sujetas a las leyes del Estado como si fueran chilenas para todas las cuestiones referentes a la construccion i explotacion de este ferrocarril.

Art. 7.º Se modifica el trazado de la línea en la entrada de la ciudad de Valparaiso, designándose por término del ferrocarril el terreno que está formándose por el Fisco desmontando el Cerro de la Artillería tras de los almacenes fiscales, terreno que será cedido al ferrocarril por el precio fijado por el ingeniero de las obras fiscales de Valparaiso en su memoria al Ministerio de Hacienda, que figura en la Memoria del ramo correspondiente a 1883.

El concesionario podrá ensanchar dicho terreno en lo que creyere necesario para la estacion que allí establezca, debiendo pagar la zona del cerro que necesite desmontar conforme a la lei de 15 de setiembre de 1882.

El concesionario dejará libre para el tráfico público una calle de veinte metros entre la estacion i los almacenes existentes o proyectados, escepto en la esquina estrema del poniente, que será ochavada i en donde se estrechará la calle a quince metros.

Se permitirá unir los rieles de la estacion con los rieles del servicio de la aduana para recibir la carga de dicha aduana, conformándose con los reglamentos del servicio interno.

El señor **Puelma**.—Veo que el proyecto a que se acaba de dar lectura modifica el aprobado por esta Cámara. Seria conveniente leer el proyecto anterior para que el Senado pueda formarse conciencia de las variaciones que se han introducido por la Cámara de Diputados.

El señor **Silva**.—Estamos en la discusion jeneral.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—Este proyecto ha sido devuelto por la otra Cámara.

El señor **Puelma**.—Pero existe una lei sobre construccion de este mismo ferrocarril que, si no me equivoco, fué modificada por una lei posterior, creo el año pasado, en cuanto a la venta de la línea i su equipo en favor del Fisco, i al tiempo en que debía iniciarse i terminarse la obra. Por lo demas, esa lei quedó vijente en el resto.

Ahora se presenta un nuevo proyecto aprobado por la Cámara de Diputados i que contiene disposiciones cuyo alcance es necesario conocer.

El señor **Silva**.—Como el proyecto está en discusion jeneral, podria darse por aprobado i entrar en la discusion particular o considerar las nuevas disposiciones. La verdad es que con ésta son tres las leyes que hai sobre el particular, pues ya se han dictado dos anteriormente.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—¿Qué dice el honorable Senador por el Ñuble? ¿Se procede como indica el honorable señor Silva?

El señor **Puelma**.—Por mi parte no hago cuestion.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—¿Algun señor Senador hace uso de la palabra?

El señor **Vergara** (don José Francisco).—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—La tiene Su Señoría.

El señor **Vergara** (don José Francisco).—Antes de entrar a hacer las observaciones que creo debo presentar a la Cámara, desearia conocer el pensamiento del Gobierno respecto de la conveniencia de este ferrocarril; i, como se encuentra en la Sala el señor Ministro de Hacienda, rogaría a Su Señoría se sirviera decirnos si el Ejecutivo considera esta nueva línea férrea como de interes público.

El señor **Barros Luco** (Ministro de Hacienda).—Puedo contestar afirmativamente al señor Senador: el Gobierno cree que este ferrocarril consulta un verdadero interes público, pues va a servir a tres departamentos importantes, como son los de Melipilla, Victoria i Casablanca.

El señor **Vergara** (don José Francisco).—Está bien, señor, i agradezco al señor Ministro su contestacion.

Este proyecto se presentó primitivamente en la forma de una solicitud en la que se pedian simples concesiones para construir, por una empresa particular, un ferrocarril entre Santiago i Valparaiso por la vía de Melipilla. Se solicitaban ciertas concesiones, como la liberacion de derechos de internacion de los materiales necesarios para la construccion de la vía i edificios, permiso para ocupar los caminos públicos que atravesaban la línea, declaracion de utilidad pública de los terrenos necesarios para la construccion de la línea i sus estaciones, etc., etc. La Cámara recordará cuáles eran mas o ménos las concesiones que solicitaba el empresario.

En esa época tenia yo el honor de formar parte del Gobierno, i, a nombre de éste, manifesté en la Cámara de Diputados que me parecia debia darse favorable acogida a la solicitud; que si el nuevo ferrocarril podia hacer competencia al del Estado, no debia tampoco cerrarse la puerta a empresas de este jénero costeadas con dineros de particulares i que incrementaban la riqueza pública.

Así, los perjuicios que podian ocasionarse al Fisco, quedaban compensados con este desarrollo de la riqueza pública, obligándose a la vez a que la línea del Estado mejorara su servicio con la competencia, i todo en beneficio del público, del país.

Dictóse la lei, i un año mas tarde se pidieron nuevas concesiones para hacer viable el proyecto, pues no se habia obtenido en los mercados europeos los ca-

pitales necesarios para la obra, i era preciso otras concesiones para facilitar la ejecucion del proyecto.

Parece que salieron fallidas las expectativas que entonces se fundaban, i hoi se solicitan otra vez nuevas concesiones.

Pregunto yo ahora: ¿conviene al pais, es de interes público construir un ferrocarril que va a hacer competencia a la línea del Estado i con los dineros de éste? Porque en resumidas cuentas, es el Erario el que va a construirlo. Si la construccion de esta línea es de interes público, ¿no es mas conveniente que el Estado la hiciera por su propia cuenta?

A este respecto, debo hacer presente a la Cámara que se han hecho estudios, antiguos i recientes, para unir a Santiago i Valparaíso por un nuevo ferrocarril, de los cuales resulta que la línea hecha por cuenta del Estado importaria siete millones i pico de pesos. Si esto es así, ¿no parece incomprendible que éste garantice un interes de cinco por ciento i tenga despues que comprar ese ferrocarril, cuando puede construirlo i explotarlo por sí mismo?

El Estado garantiza el cambio a 36 peniques i el interes de 5 por ciento sobre 8.000,000 de pesos, lo que hace 400,000 pesos para una línea que no es suya. Yo me hago esta pregunta: ¿está el pais en situacion de regalar anualmente, se puede decir, una cantidad como ésta? Si la obra es necesaria, empréndase mas bien por cuenta del Estado, rectificándose los estudios hechos si es preciso, i pidiendo propuestas.

Puede todavía hacerse la obra por secciones, construirse primero el ramal de Quilpué a Casa-Blanca, cuyo costo, segun el ingeniero de Gobierno señor Lastarria, es de 2.500,000 pesos, o principiarse por la estacion central de Santiago o la de San Bernardo, Nos, u Hospital hasta Melipilla. Estos ramales comenzarian a producir pronto utilidades que serian del Estado i le servirian para el pago de intereses de los capitales que hubiera empleado. En cinco o seis años, estaria construida toda la línea, sin necesidad de un fuerte desembolso de pronto i una sola vez, lo que realmente puede tener sus inconvenientes.

El costo total de la obra, segun los presupuestos del señor Lastarria, es de 7.638,000 pesos, de los cuales corresponden al equipo 841,000 pesos; de manera que rebajando éstos, puesto que, como el Senado sabe, los ferrocarriles del Estado están provistos suficientemente de equipo que una buena parte del año pasa guardado, podemos dejar como cifra redonda para el costo total la suma de 7.000,000 de pesos. Debo advertir que estos presupuestos están calculados con precios bastante altos, i es dado creer que no serán deficientes. Tenemos, pues, que haciéndose por cuenta del pais este ferrocarril i construyéndose por secciones, el Estado se encontraria al cabo de seis años con otra línea suya que le habria estado produciendo desde ántes de concluirse, i todo con el gasto total de 7.000,000 de pesos que no habria para qué desembolsar de pronto.

¿Qué ventaja se obtiene con la construccion de esta línea por una empresa particular, siendo que los sacrificios del Estado serán casi los mismos i el resultado que el ferrocarril será ajeno, con el agregado de que hará una fuerte competencia al actual?

Llamo mui especialmente la atencion del Senado a este gravísimo inconveniente de la empresa particular: los ferrocarriles no son solo un elemento de desar-

rollo i fomento de las riquezas del pais, sino un elemento de entradas fiscales, i es indudable que por este sistema el Estado no solo carecerá del producto que podria darle la nueva línea si fuera suya, sino que verá disminuidas las utilidades que le deja la actual. Cada peso que produzca la línea de competencia disminuirá en unos cuantos centavos, no se puede fijar la proporcion, pero disminuirá indefectiblemente en unos cuantos centavos las entradas del actual ferrocarril.

¿Ha llegado a tal grado la cantidad de carga que acarrea la línea actual que puedan vivir dos ferrocarriles i desarrollarse, sin perjuicio mutuo? Mui léjos de eso. Probablemente, por muchos años mas la línea actual será suficiente para conducir los productos a Valparaíso; de manera que la competencia será efectiva, ineludible, i el Estado tendrá ademas que pagar anualmente 400,000 pesos de garantía. ¿A cuánto ascenderán estos dos gravámenes, el de la garantía i la pérdida por la competencia? Difícil es decirlo; pero puede ser considerable.

Esto por lo que hace a la produccion.

Es necesario todavía que la Cámara tome en consideracion los efectos que la competencia puede producir en los valores, en el capital que importa la línea del Estado.

Es indisputable que el valor de nuestro ferrocarril disminuirá en proporcion a lo que sus rentas disminuyan a causa de la competencia. Si la línea del Estado vale, por ejemplo, 15.000,000 de pesos—hago una simple hipótesis, para fijar cifras—es evidente que ese valor disminuirá en dos, tres, cuatro millones segun sea la disminucion de su tráfico.

¿I todo esto en beneficio de qué interes nacional seria? No lo diviso.

Segun el proyecto en debate, el Estado podrá comprar al cabo de veinte años este nuevo ferrocarril por el valor de tasacion con un tanto por ciento mas. En este costo tiene que entrar el de la maestranza que, segun los presupuestos del señor Brown habrá de construirse, mayor gasto enteramente inútil para el Gobierno, que tendrá una maestranza propia capaz de servir a cinco líneas mas de las actuales. Para esta maestranza del Estado, autorizada ya por una lei, se están consultando anualmente creo que 200,000 pesos en los presupuestos. ¿A cuánto ascenderá este gasto inútil? No lo podria decir; pero indudablemente será considerable.

Si se cree necesario dar importancia a los departamentos de Melipilla i Casablanca i fácil salida a sus productos, presente el Gobierno un proyecto de lei solicitando autorizacion para pedir propuestas para la construccion de ramales, uno de Quilpué a Casablanca, que tendria una estension de 40 kilómetros, segun creo, i otro que partiendo de algun punto de la línea del sur llegara hasta Melipilla, que costaria como dos millones.

De manera que con un gasto de cuatro o cinco millones, comunicaria con una red de ferrocarriles los dos puntos que quiere servir; i así tambien no se perderia la unidad i facilidad del servicio i estableceria una nueva fuente de rentas, ya que se ha tomado a los ferrocarriles como fuentes de recursos para el Erario.

Por estas razones votaré en contra del proyecto, i

espero que la Cámara las encuentre fundadas para no darle tampoco su aprobacion.

El señor **Barros Luco** (Ministro de Hacienda).—El señor Ministro de lo Interior, que no ha querido tomar parte en este negocio ni en los consejos de Gobierno, ni en la Cámara de Diputados, porque es dueño de fondos por donde pasará este ferrocarril, me ha encargado que tome parte en este asunto.

La idea de este ferrocarril ha sido ya aprobada por las Cámaras en dos ocasiones, sin producir los resultados que se esperaban, como lo ha manifestado el señor Senador.

Ahora el señor Brown pide una garantía de cinco por ciento sobre un millon doscientos mil libras esterlinas. Esta es la modificacion mas sustancial del proyecto, porque las demas son en favor del Estado. Otras de las modificaciones es que el Estado puede comprar el ferrocarril al cabo de 20 años.

I si el proyecto no se aprueba en jeneral o en el artículo que consulta la garantía, parece que la línea no se hará. La garantía es decisiva. ¿Debe o no otorgarse? Esta es cuestion de apreciacion que el Senado resolverá.

¿Tiene este ferrocarril tal importancia que merezca esa garantía? La Cámara lo apreciará. Los departamentos de Casablanca, Melipilla i la Victoria van a recibir beneficios considerables con esta nueva línea.

De Melipilla sale un camino hácia al sur, i toda esa rejion va tambien a aprovechar las ventajas del ferrocarril. Su importancia es, pues, innegable.

Es exacto que por ahora el ferrocarril del Estado no tiene carga ni pasajeros que conducir en ciertas épocas, i puede establecerse que queda un treinta por ciento de asientos para pasajeros, i un veinticinco por ciento de carros vacíos; pero tambien hai épocas de una gran aglomeracion de carga.

Ahora bien, cuando se haya concluido el ferrocarril por Melipilla, ¿cuál será la situacion? Mui distinta: el desarrollo que tomará el ferrocarril del Estado será considerable, i mucho mayor aun si se construye, como es probable, la línea de la Calera a Ovalle.

A juicio del Gobierno, el ferrocarril por Melipilla no perjudica a la actual línea del Estado, porque cuando se haya terminado habrán transcurrido ocho o diez años i tomado mas desarrollo el actual.

¿Cuánto costará el nuevo ferrocarril? Se calcula que dos millones de libras; pero será mucho mas, como sucede siempre en esta clase de obras para las que se presupone una cantidad i que importan el doble, como ha sucedido con el ferrocarril de Valparaiso, que vale actualmente mas de diezisiete millones.

Así, pues, se cree que no conviene al Estado tomar a su cargo la construccion de este ferrocarril, porque el presupuesto de su costo será mucho mayor, talvez el doble.

Dados estos antecedentes, comprenderá el Senado que no conviene que el Estado se haga cargo de la construccion de esta obra, porque los presupuestos quedan siempre a la mitad del camino del costo total de los trabajos, como ha sucedido con el ferrocarril actual, que ha costado mas del doble de lo que se había calculado. Temo, pues, mucho que con el ferrocarril en proyecto suceda otro tanto.

Por otra parte, el Estado, a virtud de las leyes que en estos últimos tiempos ha dictado el Congreso, está comprometido en la construccion del ferrocarril

del sur hasta Valdivia, obra que costará, por lo ménos, de diez a doce millones; i el Gobierno cree prudente limitar la inversion de los recursos del país únicamente a la prolongacion del ferrocarril del sur i a la terminacion de las líneas existentes. Todas las demas obras de ferrocarriles que se emprendan, lo serán por cuenta de particulares. No conviene que el Estado asuma mayor responsabilidad a este respecto.

El sistema de garantías tiene indudablemente muchas ventajas; han dado mui buenos resultados en la República Argentina, i me parece que conviene traerlo a Chile. Pero, para implantarlo aquí, es necesario que las garantías que se otorguen sean serias, porque de otro modo es mas que seguro que no se encuentren en Europa capitales suficientes para acometer esta clase de obras.

Digo que este sistema tiene ventajas, porque el Estado no viene a pagar la garantía sino cuando la línea está terminada, esto es, al cabo de diez años. I, durante este trascurso de tiempo, los capitales extranjeros vienen a dar gran impulso a la industria nacional. De manera que, en diez años, se habrán invertido diez o doce millones en provecho nuestro, sin responsabilidad alguna para el Estado.

Más tarde, terminado el ferrocarril, veremos cuáles son sus productos i la parte de garantía que el Estado debe entregar.

Este procedimiento, repito, tiene ventajas considerables sobre el sistema de hacer inversion inmediata de fondos por parte del Estado, porque esto exige desde luego pago de intereses i desembolsos mas o ménos cuantiosos que pueden destinarse a otros objetos.

Es cierto que este sistema de garantías envuelve una verdadera responsabilidad para el Estado, porque no debemos disimularnos que la garantía de un cinco por ciento o de un seis por ciento sobre un capital de diez o doce millones, es una verdadera fianza i una responsabilidad que afecta al crédito del Estado i que, por lo tanto, debe influir para cuando el Estado tenga que hacer uso de su crédito en otros objetos. Pero, debo declarar tambien que, si no se concede esta clase de garantías, esa línea quedará sin hacerse, porque el Gobierno no la realizará.

De manera, pues, que el Senado, al resolver sobre este negocio, debe tomar en cuenta esta circunstancia.

La obra ha sido considerada de verdadera importancia pública. ¿Vale la pena de otorgar la garantía que se solicita?

Esta es la cuestion que el Senado debe apreciar con la mas perfecta independencia. Yo he manifestado la opinion del Gobierno i suministrado los datos necesarios para resolver este asunto, i estoi dispuesto a contestar cualquiera otra interrogacion que se me quiera hacer. El negocio ha sido debidamente estudiado por la Comision de la Cámara de Diputados i yo tuve ocasion de concurrir a sus sesiones, por lo que me encuentro en situacion de satisfacer cualquier pregunta que se me dirija sobre el particular.

El señor **Vergara** (don José Francisco).—Siento mucho no haberme hecho entender del honorable señor Ministro.

La cuestion no era, precisamente, si convenia o nó al Estado hacer esa línea; mi raciocinio partia de esta hipótesis: dada la conveniencia pública de hacer

esta línea,—conveniencia calificada por el Gobierno, según lo manifiesta el señor Ministro,—¿es útil que sea hecha por una empresa privada, garantizando el Estado el cinco por ciento de interés sobre un capital de ocho millones, o es mejor que la haga el Estado, con un costo de siete millones, pagándolos con bonos de un seis por ciento, o en otra forma? ¿Es más útil que esta línea quede en manos de particulares, rompiendo así la unidad del sistema de ferrocarriles de propiedad del Estado, o que quede como construcción de ramales, completando este sistema para ensanchar el servicio?

Esta era mi pregunta. Comprendía dos puntos que el señor Ministro no ha tocado, limitándose a hacer una exposición de lo que ha costado el ferrocarril actual, tomando como costo de la línea el capital que representa el valor de ésta, acumulado en treinta años. Porque es lo que ha sucedido, que ha ido acumulándose este capital; cada vez que se mejora una parte de la vía, ya sea refaccionando un puente o de cualquiera otro modo, se carga este gasto al capital. De esta manera no es extraño que, con el trascurso del tiempo, se haya venido formando un fondo de 17 millones. Pero, el costo total que tuvo la obra, lo conocemos; es verdad que excedió al presupuesto, pero estuvo lejos de ser el doble.

Pero, en fin, la cuestión es ésta: ¿reec el Gobierno que es más útil para el país que esta línea se haga por particulares, asegurándoles como garantía la suma de 400,000 pesos, que el que la haga el Estado por su propia cuenta?

Pero el señor Ministro decía: es probable que no se tenga que pagar esos 400,000 pesos, porque las entradas de la línea deben contribuir a cubrir esa garantía. Pero, yo digo a mi vez: si la línea produce para cubrir esa garantía, debe producir también para el Estado.

Si les da a los particulares esos 400,000 pesos, se los daría también al Estado; i, en el primer caso, no tendría que desembolsar el Estado un solo centavo para pagar la garantía; i, en el segundo, desembolsaría esa suma para pagar los intereses del capital invertido, i al cabo de cierto número de años, amortizados esos bonos, el Estado quedaría dueño de la línea i no tendría que pagarla por el valor de tasación.

Según la ley ya dictada, la línea debe quedar construida en cinco años; de manera que los cálculos del señor Ministro de Hacienda han fallado.

El progreso de un ferrocarril aumenta, pero no a saltos. El estímulo, la facilidad del transporte i de las comunicaciones hace que el crecimiento sea normal i paulatino; pero de ninguna manera podrá alcanzar uno de esos progresos asombrosos que hagan duplicar el tráfico i las utilidades en cuatro o cinco años.

Verdad es que los cálculos del ferrocarril por Quilota quedaron muy abajo del verdadero gasto que era necesario hacer, pero ello fué debido a circunstancias que en aquellos tiempos no era posible prever por falta de experiencia.

Tenemos, pues, que en el término de cinco años debe estar concluida la línea; por consiguiente, la garantía plena entra a hacerse efectiva a los cinco años i no dentro del término de diez. I si los cálculos lisonjeros del señor Ministro no se efectúan en cinco años, como es bien seguro, i el Estado pierde en el ferrocarril actual doscientos o trescientos mil pe-

sos, ¿no es verdad que éstos son otros tantos miles que entran a acrecer la garantía de esta nueva línea i a fomentar su competencia en contra de la actual?

Como lo he dicho anteriormente, si la línea es productiva en manos de particulares, lo es también en manos del Estado, i entonces con ese producto, en vez de pagar garantía sobre capitales extranjeros, que no siempre entran en numerario sino en máquinas i herramientas i que salen, con más interés, en dinero efectivo, vendrá a fomentarse ese ferrocarril i a proporcionar un ingreso más al Erario nacional.

Es todavía un problema que aun no se ha resuelto el de si los capitales extranjeros que entran a jirar en el país, pero que tienen su asiento fuera de él, traen o no conveniencia para éste.

Verdad es que si esos capitales extranjeros que se introducen al país fomentan por breve tiempo los negocios i producen jeneralmente un crecimiento que es ficticio, también es cierto que ellos no hacen sino desempeñar la tarea de chupar los jugos de la riqueza del país.

De modo que el señor Ministro plantea el problema de una manera muy distinta a la mía.

Yo deseo que Su Señoría medite por un momento i conteste a esta cuestión: ¿hai más conveniencia en que esta línea se construya por particulares dando el Estado una subvención anual de 400,000 pesos o en que sea hecha por este último?

No creo, señor, que en los tiempos actuales pueda existir una diferencia tan notable entre el costo imaginario o calculado i el costo real de una línea de ferrocarril. Si después de conocer detalladamente el costo de estas obras por la experiencia ya adquirida, formamos un presupuesto, ¿por qué ha de variar tanto como se supone?

Por otra parte, ¿qué inconveniente habría para que el Gobierno pidiera propuestas, por ejemplo, para la construcción de la línea de Quilpué a Casablanca?

Yo creo, señor, que una vez en posesión de todos los datos i demás elementos que constituyen esta clase de empresas de que debe tenerse conocimiento, i cuando hubiera llegado el momento de decir que esta es una obra reclamada por los intereses del país, entonces debería el Gobierno pedir propuestas para construir la línea. Porque la verdad es que al realizarse la idea de este ferrocarril, en todo caso el Gobierno tendrá que pagar intereses por los bonos que emita, ya sea por capitales extranjeros o del país.

Por lo demás, i tratándose del costo de la obra, tengo la convicción de que los prestamistas ingleses no han de ser tan inocentes que vayan a aventurar el gasto de un capital de dos millones de libras esterlinas por una obra que en realidad vendría a costarles tres o cuatro millones.

También llamo la atención del señor Ministro a una consideración que merece el estudio de los hombres de gobierno, i es ésta: ¿le conviene al Estado romper la unidad de estas empresas, hasta hoy todas suyas, dejando construir otras líneas particulares que indudablemente harán competencia a la suya?

No se olvide que estas empresas no son solo de fomento de la riqueza pública, son también fuentes de entradas fiscales de mucha consideración.

No exijo que el señor Ministro entre inmediatamente a contestar estas preguntas; estas cuestiones, por su naturaleza, necesitan tiempo para meditarlas i

formar un juicio cabal sobre ellas. No es posible resolverlas de improviso, como desgraciadamente tiene que suceder muchas veces en nuestras discusiones.

El señor **Barros Luco** (Ministro de Hacienda).—El Gobierno, como he dicho ántes, tiene la resolución formada de no pedir autorización al Congreso para construir esta línea por cuenta del Estado. Si no obstante esta oposición del Gobierno, el Congreso ordenara la construcción, la obra se haría, naturalmente, pero el Gobierno declinaría la responsabilidad de los resultados.

Dado este antecedente, ¿cree el Senado, después de todas las observaciones hechas en pro i en contra, que conviene otorgar la garantía que por el proyecto se pide para que la obra se haga por cuenta de particulares? Esta es cuestión de apreciación que el Senado puede resolver como le parezca conveniente.

He dicho ya que uno de los principales motivos que el Gobierno tiene para no querer emprender por cuenta del Estado este ferrocarril, sino mas bien otorgar esa garantía a una empresa particular, es el temor de que, como la experiencia lo ha demostrado, los presupuestos salgan deficientes i haya que gastar doble dinero i doble tiempo del calculado.

El señor **Vergara** (don José Francisco).—¿Quería Su Señoría tolerarme una interrupción?

El señor **Barros Luco** (Ministro de Hacienda).—Con el mayor gusto, señor.

El señor **Vergara** (don José Francisco).—¿Se han pedido propuestas para la construcción de las líneas autorizadas?

El señor **Barros Luco** (Ministro de Hacienda).—Sí, señor.

El señor **Vergara** (don José Francisco).—¿Las propuestas han sido mayores o menores que los presupuestos fijados en dinero i en tiempo?

El señor **Barros Luco** (Ministro de Hacienda).—Menores, señor.

El señor **Vergara** (don José Francisco).—Basta para mi objeto. ¿Por qué no sucedería otro tanto con ésta?

El señor **Barros Luco** (Ministro de Hacienda).—Puede ser, señor; pero yo me atengo a los hechos, i de las líneas dadas últimamente a contrata no se ha principiado siquiera ninguna de ellas. Esperemos ver lo que sucede en la práctica.

El hecho perfectamente conocido es que todos los ferrocarriles que se han construido por cuenta del Estado, ya directamente, ya por medio de contrata, han demandado al fin doble tiempo i doble gasto para su conclusión que el calculado en los presupuestos, i aun siguen imponiendo fuertes desembolsos para su completa explotación. Así la mastranza que se va a construir, el equipo, son gastos efectivos que deben agregarse al importe total de la obra. De manera que el ferrocarril de Valparaíso a Santiago ha sobrepasado con mucho al doble de su costo calculado, i otro tanto sucedió con el tiempo.

Otro tanto ha sucedido con los ferrocarriles del sur, en que falta mucho por gastar por dos o tres años mas, principalmente en puentes de mucho costo, todavía por construir.

El señor **Vergara** (don José Francisco).—Si me perdona el señor Ministro, me permitiré observarle que la sección de Santiago a San Fernando se construyó por la cantidad i en el tiempo fijado en los pre-

supuestos; otro tanto sucedió, me parece, con la sección encargada a Mr. Meiggs

El señor **Barros Luco** (Ministro de Hacienda).—Puedo dar datos al señor Senador.

La construcción del ferrocarril del sur tuvo muchos accidentes en sus diversas secciones. Así, en la sección entre Santiago i el río Maipo, que fué la primera, hubo de rescindirse el contrato i gastarse mucho mas despues; el contrato para el puente del mismo río se rescindió tambien, i sucedió otro tanto; por el ferrocarril a San Fernando hubo de abonarse despues al contratista un 50 por ciento sobre el valor contratado, porque se vió hasta la evidencia que eso fué lo que le costó, por causas que no es del caso enumerar, siendo la principal la situación creada por la guerra con España; el ramal a la Palmilla tuvo que ser concluido por cuenta del Estado i directamente, despues de haberse dado a contrata, naturalmente con algun costo mas; en el ferrocarril de Curicó a Angol se agotó el presupuesto mucho ántes de concluirse la línea, i se han gastado no ménos de tres millones de pesos mas en puentes, i, como digo, queda trabajo para dos o tres años mas.

Esta es la historia exacta de los ferrocarriles construidos.

De modo que, dados estos antecedentes, cuando se dice que la construcción del ferrocarril por Melipilla tardará cinco años, es probable que así suceda; pero por la experiencia adquirida creo que pasará de diez años. Se dice tambien que su costo será de siete u ocho millones, i yo me inclino a creer que su importe subirá talvez al doble de la suma presupuesta.

El señor Brown calcula el costo de la línea en dos millones de libras, o cerca de quince millones de pesos; i si el actual ferrocarril importa diecisiete millones, el de Melipilla costará mas; pues en aquella época se elijió la vía actual por creerse valdria ménos que la de Melipilla.

Estas son las razones porque el Gobierno cree que esta línea no debe hacerse por cuenta del Estado, tanto mas cuanto que tiene que concretarse a la prolongación i terminación del ferrocarril del sur.

Contesto, pues, categóricamente a Su Señoría. El Estado no acometerá la empresa. Ahora, si el Senado cree que la nueva línea no merece la garantía que se pide, se la niega.

El señor **Vergara** (don José Francisco).—¿Es decir que Su Señoría acepta el gravámen para el Estado en forma de garantía, pero no lo acepta construyendo la obra por cuenta del mismo Estado? En uno i otro caso el gravámen para el Erario Nacional viene a ser el mismo.

El señor **Barros Luco** (Ministro de Hacienda).—Esos dos casos son mui distintos i de mui diversa importancia para el Erario. En el de la garantía, ésta no vendria a hacerse efectiva sino dentro de cinco años; el Estado no tendria que hacer ningun desembolso para la construcción de la obra; i si habia pérdidas por errores en el presupuesto o por cualquiera otra causa, ellas recaerian únicamente sobre la empresa. En el segundo caso, todas las dificultades i las pérdidas recaerian sobre el Estado.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—Suspendemos la sesión por un momento.

SEGUNDA HORA

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—Continúa la sesion.

El señor **Puelma**.—Confieso francamente, señor, que las observaciones que he oido al señor Senador por Coquimbo i al señor Ministro de Hacienda me han dejado sumamente fluctuante para decidir con conciencia si el Senado debe aprobar este proyecto de lei, o mas bien *resolverse* porque este ferrocarril sea hecho por cuenta del Estado, tomando en este caso la linea de Quilpué en lugar del trazado que piensa seguir el señor Brown.

Lo que mas *influye en mi perplejidad* es la consideracion de la distinta situacion que la realizacion de una i otra idea va a crear para el pais. Si la obra se hace por cuenta del Estado, esa situacion puede ser mui diversa a la que produzca su ejecucion por particulares. Este es el punto grave i difícil de la cuestion.

Natural es tomar como punto de partida los presupuestos hechos de uno i otro lado, tanto mas cuanto que el ingeniero que los ha formado es el mismo, i que si hai errores es de suponer que sean los mismos para ámbos.

Partiendo, pues, de la base de que los presupuestos son los mismos para uno i otro caso, resulta que haciéndose la línea por Quilpué a costa del Estado impondria a éste un gasto de 7.600,000 pesos con el equipo correspondiente; i haciéndose por la Empresa particular i conforme a su direccion, el gasto seria de 13.000,000 de pesos, aun cuando algunos ingenieros norte-americanos encuentran deficiente este cálculo. Hai, pues, una diferencia de cinco millones i medio de pesos.

¿Qué situacion viene a crear esto al pais? Ya sea que la obra se haga por cuenta del Estado o la haga el señor Brown, los capitales tendrán que venir del extranjero i echaremos al pais, que es el que sufre los movimientos del cambio, las cargas del servicio de los intereses, amortizacion i aun de las utilidades, que saldrian del pais en el segundo caso.

En el caso de construccion por el Estado, estos intereses i amortizacion serian solo sobre la suma de 7.600,000 pesos, quedando las utilidades en el pais, servicio que se atenderia en parte con el producto de las misma línea, miéntras que éste tendria que salir para el extranjero en el caso contrario.

La apreciacion de esta faz de la cuestion necesita un estudio detenido i sério, puesto que hai que recoger datos que no tenemos.

Debo decir, en justicia, que tambien hai compensacion en el segundo caso. La línea proyectada por el señor Brown tiene la ventaja de venir a dar valor a terrenos que en la actualidad tienen uno insignificante i dar tambien una nueva salida a Valparaiso, que harto la necesita. Esta es una compensacion respecto de lo anterior, que me hace tambien vacilar. Hai por otra parte consideraciones que me inducen a creer que, o este proyecto no se llevará a cabo, o que, si se lleva, va a crear serias dificultades mas tarde.

El señor Ministro nos ha espuesto cuáles son las consecuencias que, a su juicio, podrá tener la competencia que habrá entre ámbos ferrocarriles, entre el actual i el que se va a construir; pero Su Señoría no

ha tomado en cuenta un órden de ideas que creo de gravedad.

En la actualidad, el ferrocarril de Santiago a Valparaiso saca la mayor parte de su utilidad, los dos tercios i mas, de la carga que conduce de Llai-Llai a Valparaiso, de manera que la que lleva de Santiago i del sur solo le produce el 33 por ciento. La utilidad mayor que obtiene desde Santiago i del sur consiste en el movimiento de pasajeros. ¿Qué sucederá con el nuevo ferrocarril? Que indudablemente le quitará una gran parte de la carga i casi todos los pasajeros, por ser la línea mas segura.

Puede, pues, ocurrir que sufra el ferrocarril del Estado un grave perjuicio con la competencia.

¿Qué sucederá en este caso? Que no teniendo el Gobierno otro medio de evitar su pérdida que alzar las tarifas del ferrocarril particular, lo haga así, echando mano de una disposicion del contrato, i esto indudablemente traeria serias dificultades.

Este evento, mui posible, se habria salvado si la Cámara de Diputados no hubiese suprimido un artículo del proyecto primitivo aprobado por el Senado que facultaba al Gobierno para comprar el ferrocarril cuando lo estimase conveniente, cosa que segun el proyecto actual no podrá hacer sino despues de veinte años.

Lo espuesto me hace temer que no haya capitales extranjeros que se atrevan a tomar una empresa sujeta a estas condiciones. Se necesitaria una confianza enorme en la equidad i rectitud de Chile para pensar que, aun en caso de apuro i de pérdida de la empresa del Estado por la competencia, el Gobierno no haria uso lejítimamente de esa disposicion del contrato que autoriza para alzar las tarifas.

No me atrevo a hacer ninguna indicacion, i francamente no sé a qué conclusion arribar. Me limito a esponer estas consideraciones para que la Cámara aprecie lo grave que es la cuestion.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

Cerrado el debate.

En votacion jeneral el proyecto.

El señor **Vicuña Mackenna**.—Yo sostuve esta lei cuando no tenia subvencion del Estado; pero ahora, sabiendo que un hermano político mio tiene parte en este negocio, me abstengo de votar.

Recojida la votacion, resultó aprobado en jeneral el proyecto por 9 votos contra 3, absteniéndose de votar el señor Vicuña Mackenna.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—Si le parece a la Cámara, quedará para otra sesion la discusion particular.

Pasaremos ahora, si la Cámara no tiene inconveniente, a la discusion del proyecto sobre organizacion judicial de Tacna i Arica.

El señor **Puelma**.—Está la hora mui avanzada; podríamos seguir con otro proyecto de la tabla.

El señor **Secretario**.—En segundo lugar está el proyecto sobre organizacion judicial de Tacna i Arica, i en el tercero el relativo al establecimiento de una línea de vapores entre Valparaiso i Viña del Mar.

El señor **Vergara** (Ministro de Justicia).—Ninguno hai tan urgente como el de la organizacion judicial de Tacna i Arica.

El señor **Vicuña Mackenna**.—Pero es muy largo i solo faltan 10 minutos para la hora.

El señor **Vergara** (Ministro de Justicia).—La sesion debe prolongarse hasta las 5 i media.

El señor **Barros Luco** (Ministro de Hacienda).—Hai un asunto de urjencia, el relativo a la exencion de derechos de internacion a la maquinaria destinada a la fábrica de azúcar de betarraga. Ojalá el Senado pudiera despachar desde luego este proyecto.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—Este proyecto es uno de los de que hizo mencion ayer el honorable Senador por Coquimbo, señor Vicuña Mackenna.

Si la Cámara no tuviera inconveniente, podríamos entrar a tratarlo.

El señor **Puelma**.—Yo haria indicacion para que despacháramos este proyecto, lo mismo que el relativo a la solicitud del señor Bailly, que es sumamente corto.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—El Senado resolverá.

Varios señores Senadores.—Principiemos por el proyecto relativo a la fábrica de azúcar.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—Está bien.

Se dió lectura al proyecto, que dice:

«Art. 1.º Se exime a la sociedad anónima denominada Fábrica Nacional de Azúcar, del pago de derechos de internacion para toda la maquinaria que se destine a la fábrica i sus anexos, i hasta la suma de doscientos mil pesos.

Art. 2.º Se exime tambien a don Benjamin Matte del pago de derechos de internacion hasta la suma de doscientos mil pesos sobre la maquinaria que introduzca para plantear en el departamento de Maipo una fábrica de azúcar de betarraga.

Art. 3.º Estas concesiones durarán por el término de dos años».

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—En discusion jeneral.

El señor **Puelma**.—¿No hai otros proyectos de exencion de derechos?

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—Sí, señor.

El señor **Puelma**.—He tenido mucha satisfaccion de que haya sido el señor Ministro de Hacienda quien haya hecho la indicacion para que se trate de este proyecto, lo que me indica que vamos entrando en un sistema de reaccion contra el sistema fatal de otros países, cual es el de estar gravando con derechos las máquinas i las herramientas. Si se entran a pesar los inconvenientes de este sistema, asusta verdaderamente cómo Chile, que necesita de brazos para su agricultura i para su industria, pueda estar gravando las máquinas, que son brazos inventados por la ciencia, i las herramientas que son los indispensables auxiliares del progreso industrial.

Quería llamar la atencion sobre esto; tenemos implantado en nuestra ordenanza de Aduanas este fatal sistema, contra el cual veo con satisfaccion que, por primera vez, se reacciona. I, cosa rara, la prensa, cuya mision es combatir las malas prácticas, jamas ha dicho una palabra a este respecto. I piénsese en las consecuencias que entraña esto para el desarrollo, no solo material del país, sino tambien para su desarrollo intelectual.

Pero, lo que me proponia era hacer indicacion para

que se despachasen conjuntamente los tres proyectos que hai pendientes sobre exencion de derechos.

El señor **Barros Luco** (Ministro de Hacienda).—Despachemos éste primero, porque uno de los otros va a merecer una pequeña observacion de mi parte.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—En votacion jeneral el proyecto. Si no hai oposicion, se dará por aprobado.

El señor **Vicuña Mackenna**.—Pasemos a la discusion particular.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—En discusion particular el artículo 1.º

Se dió por aprobado sin debate.

Se aprobaron en la misma forma los dos artículos siguientes.

El señor **Barros Luco** (Ministro de Hacienda).—El otro proyecto es el relativo a la liberacion de derechos de internacion de una maquinaria para beneficiar metales.

Se leyó este proyecto, que dice:

«Art. 1.º Se concede a los señores Carlos Cousiño i Marcial Gatica exencion de derechos de internacion hasta por el término de dos años i por un valor máximum de cien mil pesos, para la introduccion de las máquinas destinadas a plantear en el país establecimientos de fundir i refinar cobre por el sistema de Manhés i C.ª

Art. 2.º El Presidente de la República dictará las medidas necesarias para comprobar que las máquinas introducidas han tenido la debida aplicacion.

Art. 3.º Los concesionarios perderán con cualquier acto tendente a falsear las disposiciones de la presente lei, los derechos que ella les otorga».

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—Si ningun señor Senador hace uso de la palabra, se dará por aprobado en jeneral.

Aprobado.

Pasaremos a la discusion particular.

Se puso en discusion el artículo 1.º

El señor **Barros Luco** (Ministro de Hacienda).—En la discusion de este artículo en la Cámara de Diputados se alteró la redaccion del proyecto formulado por la Comision, i despues de publicado éste aparece, como podrá notar el Senado, que el monto de los cien mil pesos se refiere a la exencion de derechos i no al valor de las maquinarias; debiendo, en consecuencia, modificarse el artículo en este último sentido.

En la redaccion que se ha leído parece entenderse que se refiere al valor de los derechos, cuya exencion no puede pasar de la suma de cien mil pesos en la introduccion de las máquinas destinadas a los establecimientos de fundicion i refinacion de cobre, i, como sabe la Cámara, las máquinas pagan un quince por ciento por derechos de internacion; de manera que calculados éstos sobre la cantidad de cien mil pesos, vendrian a ascender a quince mil. Miéntas tanto, yo he tenido ocasion de hablar con el secretario de la Sociedad de Fomento Fabril i me ha declarado que esta exencion de derechos se refiere al valor de las maquinarias.

El señor **Puelma**.—¿No hai una solicitud?

El señor **Secretario**.—Hai una nota de la Sociedad de Fomento Fabril.

El señor **Barros Luco** (Ministro de Hacienda).—Como la redaccion del artículo se presta a dos in-

terpretaciones, es necesario modificarla en el sentido de que la exencion de derechos hasta por la cantidad de cien mil pesos se refiere al valor de las maquinarias.

El señor **Puelma**.—[A la verdad, la suma de cien mil pesos por valor de las maquinarias no debe parecerse excesiva, porque la Cámara debe saber que la máquina beneficiadora de metales de Antofagasta ha costado ochocientos mil pesos, i si se va a ver lo que han invertido los establecimientos de Lota en maquinarias, se sabría que se ha gastado en ellas una cantidad enorme.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—Yo entiendo que lo pedido por la sociedad de los señores Cousiño i Gatica es exencion de derechos hasta por la suma de cien mil pesos por el valor de las máquinas a que el artículo se refiere.

El señor **Barros Luco** (Ministro de Hacienda).—El proyecto está mal redactado i convendría dejar este asunto para tratarlo en otra sesion.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—Si le parece al Senado, se postergará la consideracion de este proyecto, i pasaremos a tratar del relativo al establecimiento de una línea de vapores entre Valparaiso i Viña del Mar.

Se dió lectura al siguiente informe:

«Honorable Senado:

»Vuestra Comision de Gobierno ha examinado la solicitud de don Edmundo Belly, en que pide privilejio esclusivo por treinta años para establecer una línea de vapores destinada al trasporte de pasajeros i equipajes entre Valparaiso i Viña del mar; i tiene el honor de proponeros su aceptacion en la forma que mas adelante se espresa.

»La Comision, ántes de emitir su dictámen, ha pedido informe sobre este particular a las Municipalidades de Valparaiso i Viña del Mar. En contestacion, la primera de dichas corporaciones ha recomendado la aceptacion de la presente solicitud, pero con tal de que no se conceda privilejio de ninguna especie, i a este parecer se adhiere tambien el Intendente de la provincia.

»La Comision, por su parte, despues de haber oido las esplicaciones del interesado, ha creido que no era posible denegar a éste el privilejio que solicita, pues de otra manera no podrá plantearse la empresa en cuestion, i creemos que pasarian muchos años sin que este servicio, útil bajo todos conceptos, llegara a establecerse.

»Sin embargo, como no desconocemos los fundamentos que la Ilustre Municipalidad de Valparaiso tiene para que se deniegue el privilejio, hemos reducido, en lo posible, el plazo de su duracion; i así hemos fijado el término de diez años, calculando que dentro de este espacio de tiempo no habria de implantarse otra empresa de este jénero, sin concesion de privilejio.

»El señor Belly ha pedido tambien permiso i ciertas concesiones para construir un ferrocarril de Sangre en Viña del Mar i un muelle para facilitar el embarque en este puerto; pero ha desistido de esta parte de su solicitud por haberle hecho presente la Comision que esta clase de concesiones no eran del resorte del Congreso, sino que incumbia otorgarlas a la Municipalidad de Viña del Mar, en lo tocante al

ferrocarril de sangre, i al Gobierno respecto del muelle.

»En consecuencia, tenemos el honor de someter a vuestra deliberacion el siguiente proyecto de lei:

»Artículo único.—Se concede privilejio esclusivo, por el término de diez años, a don Edmundo Belly o a la persona asociada a quien éste transfiera sus derechos, para que establezca una línea de vapores destinada al trasporte de pasajeros i equipajes entre Valparaiso i Viña del Mar, la que deberá hacer este servicio diariamente i con la seguridad i frecuencia que sean necesarias.

»Los diez años del privilejio comenzarán a correr despues de trascurridos dos años que se conceden al solicitante para plantear su empresa, los que se contarán desde la promulgacion de esta lei, caducando el privilejio en caso de que el servicio no estuviere planteado i corriente al cabo de este plazo.—Sala de la Comision, 13 de agosto de 1884.—*Francisco Puelma*.—*Ramon Guerrero*.—*José A. Valdes Munitzaga*.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—Como el proyecto consta de un solo artículo, la discusion será a la vez jeneral i particular.

El señor **Puelma**.—Seria conveniente tomar en cuenta una solicitud de oposicion presentada por los señores Lever i Murphy.

(se leyó).

El señor **Puelma**.—¿No hai entre los antecedentes un certificado de las autoridades respectivas de Valparaiso sobre hasta dónde se estiende el puerto?

El señor **Vergara** (don José Francisco).—Mientras se busca, espondré al Senado que me iba a retirar de la sala al ponerse en discusion este asunto, pero se me advirtió que no quedaria número. Me abstendré, en tal caso, de votar, porque, aunque no tengo participacion ni interes en esta empresa, puede creerse que se relaciona en algo con una propiedad mia en Viña del Mar.

El señor **Secretario**.—No aparece el certificado, señor.

El señor **Puelma**.—Fué otorgado a peticion de los mismos señores opositores al privilejio. Como miembro de la Comision, esplicaré al Senado de qué se trata.

La idea del señor Belly fué sometida en informe a la Municipalidad e Intendente de Valparaiso, que la reputaron como buena i digna de proteccion. El ferrocarril solo hace cierto número de viajes a ciertas horas fijas, insuficiente para el trasporte de los trabajadores de los establecimientos de Viña de Mar e intermedios. El establecimiento de estos pequeños vapores puede facilitar mucho esos trabajos, haciendo los viajes que sean necesarios i probablemente con un costo de cinco a diez centavos por persona, i esto solo vendrá a ser sumamente ventajoso para el público, las industrias i el comercio.

No obstante, el señor Intendente hizo despues las observaciones de que dá cuenta el informe, oponiéndose a la idea de privilejio, que podria mas tarde impedir a la Municipalidad tomar esta empresa por su cuenta. La Comision, tomando en cuenta estas observaciones, creyó que podia otorgarse el privilejio reduciéndolo a diez años en lugar de treinta, persuadida de que sin privilejio la línea no se establecerá.

En cuanto a la oposicion de los señores Lever,

Murphy i C^a, nació de un error de estos caballeros, que creyeron que el privilejio se estendia hasta la parte de la costa en que ellos tienen su establecimiento, de manera que ellos no podrian trasportar en sus embarcaciones a sus trabajadores i productos; pero despues se convencieron de su error, en vista de un certificado de la Comandancia del Resguardo.

El establecimiento de los señores Lever i Murphy viene a quedar dentro del puerto de Valparaiso, i, por consiguiente, fuera de la estension del privilejio, puesto que Viña del Mar se estiende solo hasta la caleta la Barca i el establecimiento de los señores Lever i Murphy está ántes.

La solicitud de oposicion fué presentada despues de evacuado el informe de la Comision, pero yo manifesté al señor Lever el error en que estaba. Es sensible que no hayan hecho presente por escrito su desistimiento.

El señor **Vicuña Mackenna**.—¿El solicitante acepta esa intelijencia?

El señor **Puelma**.—Ahí está el certificado expedido por autoridad competente.

El señor **Vicuña Mackenna**.—El certificado ¿ha sido puesto en conocimiento de los señores Lever Murphy?

El señor **Puelma**.—Supongo que sí.

El señor **Vicuña Mackenna**.—Si no desembarcan en la caleta Barca.....

El señor **Puelma**.—El proyecto es para establecer una línea de vapores entre Valparaiso i Viña del Mar; i ademas tenía el señor Belly la idea de construir un muelle en este último punto i un ferrocarril de sangre.

Pero lo que he querido manifestar es que la oposicion de los señores Lever i Murphy no tiene atinjen- cia con el proyecto de la Comision, que se refiere a una línea de vapores entre Valparaiso i Viña del Mar, i en Valparaiso está comprendida la caleta Barca, donde se encuentra el establecimiento de estos cabal- leros.

Si llega a establecerse, i así es de desearlo, la em- presa del señor Belly será ventajosa para Valparaiso i aun para el pais; sobre todo para Valparaiso, que tiene una poblacion tan aglomerada, que es contraria a todos los principios de hijiene, i Viña del Mar veria esten- derse su poblacion, con ventajas para ámbas locali- dades.

El señor **Vergara** (don José Francisco).—En- tiendo que los vapores tocarian despues en Concon, Colmo, etc.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—Yo pre- guntaria: si los señores Lever i Murphy tienen cono- cimiento del certificado de la Comandancia del Res- guardo, ¿cómo es que no han retirado su solicitud de oposicion?

El señor **Puelma**.—Como lo he dicho, esos seño- res partian de una falsa apreciacion: creian que la caleta Barca se hallaba dentro de los límites de Viña del Mar, i por el certificado del Resguardo han visto que estaban en un error, que dicha caleta está com- prendida dentro de los límites de Valparaiso.

El señor **Vicuña Mackenna**.—Votemos, señor.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—Se va a votar en jeneral i particular el proyecto.

El señor **Vergara Albano** (Ministro de Rela-

S. O DE S.

ciones Exteriores).—¿No sería conveniente agregar a este proyecto un artículo para que el concesionario o las personas o sociedades a quienes transfiera sus de- rechos constituyan domicilio en Chile? En todos los proyectos en que se concede esta clase de privilejios se consulta una disposicion análoga.

La prudencia aconseja esto, pues pueden suscitarse dificultades mas tarde.

El señor **Vergara** (don José Francisco).—¿Puede algun habitante de Chile escapar a la jurisdiccion de nuestros tribunales i no someterse a las leyes del pais?

El señor **Vergara Albano** (Ministro de Rela- ciones Exteriores).—La cuestion es grave; si el conce- sionario está sometido a nuestras leyes, si él no enta- bla reclamaciones, puede llegar el caso en que lo haga el Ministro diplomático de su pais.

El señor **Vergara** (don José Francisco).—Yo siem- pre me he opuesto a que se consigne ese artículo, por- que parece que se ponen en duda nuestros derechos de nacion soberana.

El señor **Puelma**.—El peligro está en que puede surgir una cuestion internacional. Un ingles, por ejem- plo, a quien se concede un privilejio de esta naturale- za, no promueve ninguna cuestion; pero la promueve un Ministro diplomático, diciendo que deberes mas altos se lo imponen. Eso es grave, i siempre, en pre- vision de cualquiera dificultad, se ha tomado el cami- no que indica el señor Ministro de Relaciones Este- riores.

El señor **Barros Luco** (Ministro de Hacienda).—Podría agregarse un inciso.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—En la mis- ma forma que el que consulta el proyecto del ferro- carril por la vía de Melipilla.

El señor **Vergara Albano** (Ministro de Rela- ciones Exteriores).—Podría decirse:

«El concesionario o las personas o sociedades a quienes transfiera sus derechos, aun cuando sean es- tranjeras i no residan en Chile, se considerarán domi- ciliadas en la República conforme a las leyes del pais, i quedarán sujetas a las leyes del Estado como si fue- ran chilenas para todas las cuestiones referentes al presente privilejio».

El señor **Gana**.—Sería talvez conveniente agre- gar: «Se concede el privilejio, sin perjuicio de los de- rechos que puedan tener los señores Lever Murphy».

El señor **Vergara** (don José Francisco).—Basta que se consignen en el acta las declaraciones que se han hecho.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—Ademas, el certificado se dió a solicitud de los señores Lever, Murphy i C.^a

Se aprobó por unanimidad en jeneral i particular el proyecto, con la agregacion propuesta por el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

El señor **Gonzalez** (vice-Presidente).—Como ha llegado la hora, se levanta la sesion.

RAIMUNDO SILVA CRUZ,
Redactor de sesiones.