

Sesion 13.^a ordinaria en 18 de Julio de 1905

PRESIDENCIA DEL SEÑOR LAZCANO

SUMARIO

Se lee i aprueba el acta de la sesion anterior.

—Se da cuenta de los asuntos ingresados.—

A indicacion del señor Barros Luco, i despues de diversas observaciones de los señores Silva Ureta, Charme (Ministro de Industria i Obras Públicas) i Balmaceda, se acuerda agregar a la tabla i tratar desde el lunes próximo el proyecto de ferrocarril lonjitudinal.—A petición del señor Balmaceda se acuerda dirigir un oficio al señor Ministro de Marina para que dé esplicaciones sobre el estado de la Armada de la República.—Por indicacion del mismo señor Senador se acuerda agregar a la tabla el proyecto que tiene por objeto dotar de agua potable a Iquique.

—Por indicacion del señor Tocornal se acuerda destinar diez minutos de la segunda hora de la presente sesion a considerar el mensaje del Ejecutivo que solicita la autorizacion necesaria para conceder el empleo de coronel al teniente-coronel don Indalicio Anabalón.—Terminados los incidentes, continúa la discusion del proyecto de instalacion de desagües domiciliarios en Santiago.—Se aprueba el artículo 4.^o con una modificacion propuesta por el señor Barros Luco, i otra por el señor Bannen.—Los artículos 5.^o i 6.^o son aprobados sin debate.—Se suspende la sesion.—A segunda hora se pone en discusion jeneral i particular el proyecto de lei remitido por la Cámara de Diputados que concede una gratificacion a los gobernadores de Coquimbo, Andes i Talcahuano.—Usan de la palabra los señores Eastman, Rozas, Ballesteros, Bannen i Balmaceda.—Se aprueba el proyecto con una modificacion propuesta por el señor Balmaceda.—Se ponen en discusion las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados al proyecto de lei sobre el ferrocarril eléctrico entre Santiago i Valparaíso.—Usan de la palabra los señores Tocornal, Barros Luco, Balmaceda i Rozas.—Se rechazan las modificaciones

hechas en los artículos 1.^o i 8.^o i se aceptan las demas.—Constituida la Sala en sesion secreta, presta su acuerdo para el ascenso del teniente-coronel don Indalicio Anabalón, i aprueba un proyecto de lei que concede una pension a doña Emilia Carmona, viuda de Cuevas.—Se levanta la sesion.

Asistieron los señores:

Balmaceda J. Elías	Escobar, Ramon
Ballesteros, Manuel E.	Latorre, Juan José
Bannen, Pedro	Montt, Pedro
Barros Luco, Ramon	Rozas, Ramon Ricardo
Blanco, Ventura	Saavedra, Cornelio
Castellón, Juan	Silva Ureta, Ignacio
Charme, Eduardo	Tocornal, José
Eastman, Adolfo	Varela, Federico

Acta

Se leyó i fué aprobada la siguiente:

«SESION 12.^a ORDINARIA DEL 17 DE JULIO DE 1905

Asistieron los señores Lazcano, Balmaceda, Ballesteros, Bannen, Barros Luco, Blanco, Castellón, Charme (Ministro de Industria i Obras Públicas), Eastman, Escobar, Latorre, Montt, Reyes, Rozas, Saavedra, Silva Ureta, Tocornal i Varela.

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

Mensajes

Tres de S. E. el Presidente de la República en los que inicia, respectivamen-

te, los proyectos de lei que a continuacion se espresan:

Uno que declara de utilidad pública los terrenos de propiedad particular o municipal que sean necesarios para la construccion del ferrocarril de Arica a la frontera boliviana, sus estaciones, oficinas i demas dependencias de una línea férrea, durante el tiempo de la construccion de dicho ferrocarril.

Otro que autoriza al Presidente de la República para pagar a la Argentine Southern Land Co. Limited la cantidad de treinta mil pesos como indemnizacion por los perjuicios que le ocasionaron las retenciones de animales producidas en el juicio de comiso de que fué absuelta por sentencias de primera i segunda instancia dictadas, respectivamente, por el Juzgado de Letras de Rere, de fecha 30 de julio de 1898, i por la Corte de Apelaciones de Concepcion, de 2 de setiembre del mismo año.

I otro que concede permiso para que puedan prestar sus servicios durante tres años, a las órdenes del Gobierno del Ecuador, al capitán de fragata don Carlos Fuenzalida, al teniente primero don David Puyol i a los tenientes segundos don Osvaldo Ferrari P. i don Víctor M. Cavieses S.

Se reservaron para segunda lectura.

Oficios

Tres de la Honorable Cámara de Diputados:

En el primero comunica que ha tenido a bien aceptar las modificaciones introducidas por el Senado en el proyecto de lei que autoriza por dieciocho meses el cobro de las contribuciones, con escepcion de la que se refiere al inciso 2.º del artículo 2.º, que ha sido desechada.—Se tomó la resolucion que mas adelante se espresa.

Con el segundo remite aprobado un proyecto de lei que asigna a los gobernadores de los departamentos de Coquimbo, Andes i Talcahuano, una gratificacion anual de dos mil pesos, que les será pagada por mensualidades iguales;

I con el tercero envía aprobado un proyecto de acuerdo que concede a la «Sociedad de Invalidos Militares i Civiles de Copiapo», el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil, para que pueda conservar la posesion de un bien raiz que tiene adquirido en la referida ciudad.

Se reservaron para segunda lectura.

Otro del señor Ministro del Interior en el que trascribe un telegrama de la Junta de Vecinos de la ciudad de Valparaiso, relativo a obtener el pronto despacho del proyecto que destina cierta suma al aseo de dicha ciudad.

Se mandó agregar a sus antecedentes.

Informes

Dos de la Comision de Industria i Obras Públicas: el primero, acerca del proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, relativo a contratar por medio de propuestas públicas la construccion de las secciones que faltan para completar el ferrocarril longitudinal; i el segundo, acerca del proyecto de lei remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que tiene por objeto declarar válidas las inscripciones de marcas de fábrica i de comercio, practicadas con arreglo a lo dispuesto en la lei de 12 de noviembre de 1874, aun en el tiempo trascurrido desde la vijencia de la lei de 22 de diciembre de 1891 hasta la fecha, i dispone que las inscripciones se rijan en lo sucesivo por la referida lei de 1874.

Quedaron para tabla.

Solicitudes

Una de don Samuel G. Coles, en la que pide el permiso requerido por la Constitucion para aceptar el cargo de vice-cónsul de Bolivia en Talcahuano.

Pasó a la Comision de Constitucion, Lejislacion i Justicia.

I otro de don Ambrosio Olivos, en la que formula algunas observaciones para que se tengan presentes al tratarse de las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados en el proyecto de lei sobre permiso para la construccion i explotacion de un ferrocarril.

rril de traccion eléctrica entre Santiago i Valparaiso.

Antes de entrar a la órden del dia, el señor Barros Luco propuso que en la sesion próxima, despues de los incidentes, se tomaran en consideracion las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados en el proyecto de lei que concede permiso a don Ambrosio Olivos para construir i esplotar un ferrocarril eléctrico entre Santiago i Valparaiso.

El señor Tocornal pidió que en la sesion actual, despues de los incidentes, se discutiera el proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que contiene las bases de reglamentacion para la construccion i funcionamiento de las instalaciones de desagües domiciliarios en Santiago.

El señor Balmaceda dijo, en seguida, que estando próximo a vencerse el plazo para abrir las propuestas relativas a la esplotacion de guanoas, i habiéndose hecho serias objeciones por el centro Industrial i Agrícola a las actuales bases de licitacion, le parecía a Su Señoría que, dada la importancia de esas observaciones, el Gobierno se encontraba en el caso de suspender la apertura de las propuestas, a fin de modificar sus bases en el sentido indicado por aquella institucion.

Agregó el señor Senador que por ahora se limitaba a manifestar estas ideas, pues el estado de su salud no le permitía usar estensamente de la palabra i que deseaba que sus observaciones, que traía redactadas, se publicaran en el *Boletín de Sesiones*, i se enviaran, en seguida, con un oficio, al señor Ministro de Hacienda.

El señor Latorre hizo indicacion para que se enviara desde luego a Comision, sin aprobarse en jeneral, el proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que autoriza la inversion de los fondos necesarios para el aseo de la ciudad de Valparaiso.

El señor Varela pidió se oficiara al señor Ministro del Interior a fin de que se sirva conceder alguna suma con el objeto de atender a las mas premiosas necesi-

dades que se hacen sentir en Chañaral a causa de haber sido destruida una gran parte de la poblacion por los últimos aluviones.

El señor Eastman propuso que en algunas de las sesiones próximas, despues de los incidentes, se tomara en consideracion el proyecto de lei remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que concede una gratificacion anual de dos mil pesos a los gobernadores de los departamentos de Coquimbo, Andes i Talcahuano.

Terminados los incidentes se dieron por aprobadas, con el asentimiento tácito de la Sala, todas las indicaciones formuladas, i se acordó dirijir los oficios solicitados por los señores Balmaceda i Varela a nombre de Sus Señorías.

Puesto, en seguida, en discusion el oficio de la Honorable Cámara de Diputados, en que comunica que ha tenido a bien aceptar las modificaciones introducidas por el Senado en el proyecto de lei que autoriza por dieciocho meses el cobro de las contribuciones, con escepcion de la que se refiere al inciso 2.º del artículo 2.º, que ha sido desechada, modificacion que consiste en sustituir dicho inciso que dice: «La cuota del impuesto sobre haberes será del tres por mil»; por este otro: «La cuota del impuesto sobre haberes no excederá del tres por mil», usaron de la palabra los señores Ballesteros i Balmaceda.

Cerrado el debate, se consultó a la Sala acerca de si insistia en su anterior acuerdo, i resultó la negativa por quince votos contra uno.

Púsose, en seguida, en discusion jeneral el proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que contiene las bases de reglamentacion para la construccion i funcionamiento de las instalaciones de desagües domiciliarios en Santiago, i se dió por aprobado con el asentimiento tácito de la Sala.

Considerado despues en particular, a propuesta del señor Presidente, se puso en discusion el artículo 1.º, i se dió por aprobado con la indicacion de la Comi-

sion de Gobierno para que se agregue al final del artículo la siguiente frase: «de acuerdo con el Consejo de Estado.»

Los artículos 2.º i 3.º se dieron, sucesivamente por aprobados despues de algunas esplicaciones del señor Barros Luco, acerca de cada uno de ellos, suprimiéndose en el artículo 3.º, a indicacion de la Comision informante, la frase que dice: «i con el acuerdo del Consejo de Estado.»

Puesto en discusion el artículo 4.º que menciona los casos en que el Presidente de la República dispondrá que las obras domiciliarias se construyan con fondos fiscales por cuenta de los propietarios, el señor Barros Luco dió algunas esplicaciones al respecto, i el señor Montt dijo que el artículo se prestaba a dudas en cuanto a si las deudas que contrajesen los particulares a virtud de esta disposicion quedarian o nó sujetas para su cobro a las mismas condiciones de preferencia que las contribuciones i que, para salvar tales dudas, proponia que en el inciso antepenúltimo, que se refiere al cobro de dichas deudas por el tesorero fiscal de Santiago, se reemplazara la frase final que dice: «en la forma establecida para la contribucion de desagües en la lei número 1,624,», por esta otra: «en la forma i con la preferencia establecida para el cobro de las contribuciones»; i que, en consecuencia, se suprimiese el inciso siguiente que dispone que «los notarios no podrán estender títulos de propiedad ni escritura de venta o trasferencia sin hacer constar en ella la cancelacion de la deuda, o en su defecto, de los pagos que queden por hacer».

El señor Reyes, por su parte, propuso que en el párrafo a) se suprimiera la frase final que dice: «con intereses legales», i que en sustitucion se colocase esta otra: «quedando la propiedad hipotecada a favor del Fisco», i se suprimiese tambien, como lo proponia el señor Montt, el penúltimo inciso que contiene la prescripcion relativa a los notarios.

Usaron en seguida de la palabra los señores Ballesteros, Reyes i Montt, estos dos últimos para apoyar sus respectivas

indicaciones, i el señor Bannen, quien indicó que en el inciso a) la frase que dice:

«En este caso el Presidente de la República podrá conceder hasta cinco años para el pago al Fisco del precio de las obras, i demas cargos a que se refiere el artículo 3.º con intereses legales», se modificara así:

«En este caso el propietario podrá pagar al Fisco en el plazo de cinco años, i por dividendos anuales de un veinte por ciento, el precio de las obras i demas cargos a que se refiere el artículo 3.º, abonando el interes legal en caso de mora en el pago de cada dividendo.»

El señor Reyes pidió que este negocio se dejara para segunda discusion.

Asi se acordó.

Se suspendió la sesion.

A segunda hora se constituyó la Sala en sesion secreta para ocuparse de negocios particulares de gracia».

Cuenta

Se dió cuenta:

1.º Del siguiente oficio del señor Ministro de Industria i Obras Públicas:

«Santiago, 15 de julio de 1905.—En oficio de fecha 24 del actual, el Presidente del Consejo de Defensa Fiscal comunica a este Ministerio que ha sido notificado de una demanda entablada contra el Fisco, sobre pagos de sueldos insolutos, por el ex-profesor de la Escuela Práctica de Minería de Copiapó, don Federico Sibillá, i que para atender debidamente a la defensa del Fisco en este juicio, necesita que le sean enviados a la brevedad posible, todos los antecedentes que existan sobre el particular.

Como estos antecedentes fueron remitidos a esa Cámara, a pedido del honorable Senador don Ramon Ricardo Rozas, con oficio número 923, de 28 de junio último, ruego a V. E. que, en vista de la urgencia del caso de que se trata, se sirva disponer su devolucion a este Departamento, en el menor plazo posible.

Dios guarde a V. E.—E. Charme».

2.º De los siguientes oficios de la Honorable Cámara de Diputados:

a) «Santiago, 17 de julio de 1905.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar, en los mismos términos en que lo hizo el Honorable Senado, el proyecto de lei por el cual, en atencion a los servicios que don Eduardo de la Barra prestó al pais, se concede a su viuda doña Lupercia Lastarria de de la Barra i a su hija soltera doña Juana de la Barra, una pension anual de dos mil pesos, de que gozarán en conformidad a la lei de montepío militar.

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio número 425, de fecha 31 de agosto de 1900, devolviendo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.—I. VALDES VALDES.—*Hernan Prieto Vial*, Secretario».

b) «Santiago, 17 de julio de 1905.—Con motivo de la mocion i demas antecedentes que tengo la honra de pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha dado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para que invierta hasta la cantidad de cincuenta mil pesos en ausiliar el funcionamiento del Congreso i de la Esposicion Industrial i Agrícola que se celebrarán en la ciudad de Talca en el corriente año».

Dios guarde a V. E.—I VALDES VALDES.—*Hernan Prieto Vial*, Secretario».

3.º Del siguiente informe de la Comision de Industria i Obras Públicas:

«Honorable Senado:

La Comision de Industria i Obras Públicas ha tomado en consideracion el proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, destinado a declarar cumplidas las condiciones establecidas en la lei número 999, de 17 de enero de 1898, que concedió a los señores Ross, Berger i Castillo privilejio esclusivo para instalar en el pais una fábrica con el objeto de blanquear, teñir i estampar jéneros de algodón

El privilejio se concedió bajo las condiciones siguientes:

1.ª Instalar la fábrica i dar comienzo a sus operaciones en el término de dos años contados desde la promulgacion de la lei de concesion. Por lei de 20 de setiembre de 1899 este plazo se prorrogó por un año i ocho meses.

2.ª Constituir una garantía por la suma de veinte mil pesos para responder a la instalacion de la fábrica en el plazo señalado, debiendo invertir en ella i en sus anexos la cantidad de ciento veinticinco mil libras esterlinas.

Los actuales cesionarios del privilejio se presentaron al Gobierno solicitando que se declarara legalmente instalada la fábrica o sea, subsistente el privilejio, a virtud de haberse cumplido con las obligaciones impuestas en la lei de concesion.

A fin de pronunciarse sobre el particular, el Ministerio de Industria i Obras Públicas pidió informe al Intendente de Concepcion, donde se encuentra instalada la fábrica i a la Sociedad de Fomento Fabril, autoridades que lo han evacuado en sentido favorable a lo solicitado por los interesados.

Estos son los fundamentos del proyecto, consignados en el preámbulo del mensaje que nos ocupa, de los cuales se desprende que los concesionarios han cumplido con las condiciones que les impuso la lei de privilejio.

Siendo así, no hai necesidad alguna de declaracion legislativa, puesto que la lei misma de concesion fijó las condiciones que el privilejio debia someterse. Si éstas se han cumplido debidamente, el privilejio subsiste en virtud de dicha lei i toda cuestion de derecho que le afecte queda por tanto sometida al conocimiento de los tribunales de Justicia.

La devolucion de la garantía i demas medida de análoga naturaleza que los concesionarios soliciten, son de resolucion meramente administrativa

La Comision, considerando por tanto que es innecesaria la declaracion legislativa solicitada, os propone devolver al Ministerio de Industria i Obras Públicas, de donde proceden, el mensaje i demas antecedentes de este negocio, entre los cuales figuran los informes que el Gobierno debe tener en vista para resolver acerca de las medidas solicitadas por los concesionarios. Al hacer esta devolucion, convendria agregar copia autorizada del presente in-

forme, a fin de que el Ejecutivo tenga conocimiento de las razones que la han aconsejado.

Sala de Comisiones, 14 de julio de 1905.—*R. Barros Lugo.—J. Elias Balmaceda.—Pedro Montt.—R. Escobar»*

INCIDENTES

Sueldos insolutos del profesor Sibillá

El señor LAZCANO (Presidente).—¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

El señor ROZAS.—Al solicitar en una sesión pasada que vinieran al Senado los antecedentes relativos a los sueldos insolutos del profesor de la Escuela de Minería de Copiapó, don Federico Sibillá, mi propósito fué que la Cámara tomara conocimiento de esos antecedentes i viera la justicia con que este funcionario reclama esos sueldos.

Pero como ha habido tantas dificultades para la resolución de este asunto, i para que se le ponga en discusión en el Senado, la Cámara no ha podido imponerse de esos antecedentes; i ahora, por el oficio del Ministerio de Industria i Obras Públicas de que se acaba de dar cuenta, parece que el interesado se ha decidido al fin a recurrir a la justicia ordinaria para hacer valer sus derechos, i percibir las sumas que se le adeudan.

Es bien deplorable que se coloque a los empleados públicos en la situación de tener que recurrir a los Tribunales para obtener el pago de sus sueldos. No sé cómo el Gobierno no se preocupa de poner remedio a esta situación que es verdaderamente vergonzosa.

Ferrocarril longitudinal

El señor BARROS LUCO.—Hago indicación para que se ponga en el primer lugar de la tabla, a fin de que el Senado pueda comenzar a discutirlo desde el lunes próximo, el proyecto relativo a la construcción del ferrocarril longitudinal que ha sido informado por la Comisión respectiva

Los antecedentes de esta obra podrán repartirse impresos a los señores Senadores; i desde hoy al lunes, habrá tiempo para que se impongan de ellos.

La construcción del ferrocarril longitudinal es una antigua i muy justa aspiración del país, que ve en ella una obra necesaria para el desarrollo de su progreso i de su riqueza, i el natural complemento de la defensa de nuestras costas.

Espero que el Senado prestará con gusto su atención preferente a este negocio.

El señor LAZCANO (Presidente).—¿La indicación de Su Señoría es para que se le dé preferencia desde la sesión de hoy?

El señor BARROS LUCO.—Desde la sesión del lunes próximo, haciendo imprimir todos los antecedentes i repartiéndolos a los señores Senadores.

El señor SILVA URETA.—Ya que el señor Senador por Lináres ha pedido que se agregue a la tabla, dándole un lugar preferente, el proyecto del ferrocarril longitudinal, para el cual se va a levantar un empréstito de más de cuarenta millones de pesos, yo me voy a permitir leer al Senado los estudios que he hecho sobre la materia, sacados de las memorias presentadas por los ingenieros de la Dirección de Obras Públicas, como también del informe que se presentó hace dos o tres años a esta Cámara sobre la comunicación entre las provincias de Aconcagua i Coquimbo, para que se vea que el ferrocarril que se propone llevar por la costa, es una obra imposible, inútil i costosísima, que no tendrá importancia alguna efectiva para el desarrollo de nuestra producción i riqueza.

El propósito que me ha guiado al preparar este trabajo i someterlo a la consideración del Honorable Senado, es procurar que, antes de resolver sobre esa sección, se completen los estudios del trazado por el interior, a fin de que se haga una comparación con el trazado de la costa, apoyada en datos completos i dignos de toda fé. Por otra parte, aunque la materia es en sí misma muy vasta i de trascendental importancia, los apuntes

que voi a leer, a fin de que se publiquen, no son demasiado extensos, i espero que el Senado los oirá con benevolencia.

El trazado por la costa, estudiado en estos últimos tiempos, i resultante de las conclusiones presentadas por la comision informante nombrada por decreto número 3,443 del Supremo Gobierno con fecha 30 de noviembre de 1901, presenta las características siguientes:

Pasa por los puntos siguientes:

Rayado, Talcalan, Trapiche, Trancas, Los Hornos, Peumo, Quilimarí i Vilos.

Atraviesa el rio de La Ligua en el kilómetro cinco, a la cota diecisiete, con un puente de ciento cincuenta metros de longitud de tres tramos de cincuenta metros cada uno.

Pasa del valle de La Ligua al de Petorca por un túnel de doscientos sesenta metros, que atraviesa el portezuelo de Talcalan, a la cota noventa metros.

En Trapiche, al kilómetro 30, adonde estan situadas las casas del fundo de Longotoma, atraviesa el rio de Petorca con un puente de ciento sesenta metros de largo, a 12 metros de altura sobre el lecho del rio, i cota sesenta metros.

De allí, con una línea forzada, se dirige al portezuelo de las Trancas, siguiendo el faldeo de los cerros, con gradientes de tres por ciento en una estension de seis cientos metros, i en jeneral de dos por ciento, con curvas de cien metros de radio, pasando un primer túnel de doscientos metros de longitud, para despues cortar el portezuelo antedicho, con otro túnel de quinientos metros de largo, a la cota ciento ochenta metros al kilómetro 38.

Desde la boca poniente de este túnel descende en direccion a Los Hornos, con el dos por ciento, para salvar el valle del estero de Huaquen a la cota ciento diecisiete metros, con un descenso de sesenta i tres metros i un desarrollo de cinco mil ochocientos doce metros.

El puente de Huaquen tendrá veinte metros de largo de un solo tramo.

Para llegar al portezuelo de Los Peumos, kilómetro 43, que separa los valles de éste último nombre i del Pangal, i

cuya altitud es doscientos setenta metros con un desarrollo de cinco cien metros, con un descenso de ciento veintiun metros, es preciso usar en su mayor parte una gradiente de tres por ciento, para atravesarlo con un túnel de trescientos cincuenta metros de longitud i proyectado en rampa.

De la boca norte del túnel de Los Peumos se busca el descenso por la ribera izquierda de la quebrada del Pangal, hasta llegar a los llanos de la costa, recorriendo una distancia de ocho kilómetros para salvar una diferencia de nivel de ciento ochenta i ocho metros con gradiente de tres por ciento casi continuas i numerosas obras de arte.

La quebrada de Pangal se atraviesa con un puente de quince metros de un solo tramo.

Una vez llegado a la misma costa, la línea se mantiene a la cota cincuenta metros, hasta llegar al estero «Cueva del Chivato», (k. 66) profunda grieta que para salvarla exige la construccion de un puente de ciento cincuenta metros de luz, colocado a treinta i cinco metros de altura sobre su lecho.

Dada las condiciones del terreno, esta importante obra será constituida de dos o tres tramos máximo, i su costo no bajará de medio millon de pesos.

Haré notar además que se encuentra a ménos de un kilómetro de la orilla del mar, es decir, dominada completamente por cualquier buque de guerra que cruzare en frente.

Desde allí, la línea descende con gradiente de dos i medio por ciento, para salvar la ancha quebrada de Los Molles, con un puente que no bajará de sesenta metros de longitud, i para volver a subir con la misma gradiente al lado norte, a fin de ganar los llanos que caen del cordón de los Ermitaños, i poder atravesar a la cota de 60 a 70 al kilómetro 72.

Desde allí, con numerosas gradientes i contragradientes, la línea llega frente al pequeño puerto de Pichidangui, al kilómetro 82 i a la cota cincuenta i dos metros.

Sigue en direccion al pequeño villo-

rrio de Quilimarí, bajando una gradiente de dos i medio por ciento para atravesar el rio del mismo nombre con un puente de trescientos cincuenta metros de longitud, a mas o ménos doce metros encima de su lecho, al kilómetro 85.

Vuelve a subir con la misma gradiente siguiendo los faldeos del rio, hasta llegar al portezuelo de la relumbrosa, kilómetro 88, que se atraviesa a la cota noventa metros.

Al kilómetro 93, se atraviesa el estero de Palo Colorado, con un puente de veinte metros de un solo tramo, i a la cota cincuenta metros.

Acercándose mui al mar, se salva la puntilla de Palo Colorado, franqueando parte de un terreno mui quebrado i escarpado, kilómetro 94, cota noventa metros.

Despues de otra serie de gradientes i contra-gradientes, se encuentra al kilómetro 102, la quebrada de Totoralillo, en igual condiccion que la precedente «Cueva del Chivato», que se atravesará con un puente de un solo tramo de noventa a cien metros de longitud, con cuarenta metros encima de su lecho, i a la cota cincuenta metros.

Como la precedente ya citada, esta obra será ubicada a ménos de un kilómetro de la orilla del mar.

Calculo que su costo no bajará de doscientos cincuenta mil pesos.

Al kilómetro 108, a ochenta metros del mar, se atraviesa la quebrada de los Cascabeles, con otro puente similar, de ochenta metros de luz mínima, con un solo tramo i a veinticinco metros encima de su lecho, i a la cota treinta metros.

Uno i medio kilómetro despues se encuentra la quebrada del Negro, que se salva con un puente de cuarenta metros de un solo tramo.

Al kilómetro 112 se entra en la zona de las dunas, a la orilla del mar, que sigue durante mas o ménos dos kilómetros a la cota veinticinco metros, para llegar en seguida en los bajos húmedos de Quedeo i a Los Vilos al kilómetro 120—empleando desde Quedeo gradientes i contra-gradientes de tres por ciento, i largo

corte en roca, para llegar en Los Vilos a la cota cinco metros.

De esta especieion, vemos que el trazado por la costa tendrá cuatro túneles: Talecalan, de doscientos sesenta metros de longitud;

Trancas, de quinientos metros de longitud;

Otro sin nombre, de doscientos metros de longitud;

Peumo, de trescientos veinticinco metros de longitud;

Con un largo total de un mil doscientos ochenta i cinco metros.

Seis grandes puentes:

Ligua, ciento cincuenta metros longitud con tramos cincuenta metros de luz;

Petorca, ciento sesenta metros longitud con tramos veinte metros de luz;

Cueva del Chivato, ciento cincuenta metros longitud con tramos cincuenta metros de luz;

Quilimarí, trescientos cincuenta metros longitud con tramos cincuenta metros de luz;

Totoralillo, noventa metros longitud de un solo tramo;

Cascabeles, ochenta metros longitud de un solo tramo;

I varios pequeños, de veinte a cuarenta metros de largo, como Huaquen, Pangal, Molles, Palo Colorado, Quebrada del Negro, etc., etc.

Mas de doscientas alcantarillas u obras menores.

El ingeniero jefe señor Jiménez, en el informe que pasó a la Direccion de Obras Públicas con fecha 27 de diciembre de 1903, i publicado en el *Boletín del Ministerio de Industria*, correspondiente al cuarto trimestre, dice lo siguiente: página 272, línea 20 i siguientes:

«En jeneral, se ha debido operar en
« un terreno quebrado, con faldeos acci-
« dentados, a trechos cubierto de espesos
« bosques, i si los trabajos para el levanta-
« miento de la zona necesaria para es-
« tudiar en los planos la mejor ubicacion
« del ante-proyecto han sido lentos i mo-
« rosos, el trozo de la línea no presentará

« las mismas dificultades, i su construc-
 « cion no impondrá mayores desembol-
 « sos, pues, se puede estimar que el costo
 « kilométrico medio para los trozos de
 « mayor movimiento de tierras i número
 « de obras de arte, no será superior a
 « cuarenta mil pesos (\$ 40,000)».

Explicaré mas tarde la fe que se puede tener en las palabras del ingeniero señor Jiménez, pero aceptando este precio demasiado bajo, formaremos el presupuesto siguiente:

120,5 Km. a \$ 40,000..... 4.820,000

Tomando como peso de la superestructura para los puentes de

Tramo de 20 m.....	1,300 Kms.
" 50 m.....	2,500 "
" 80 m.....	3,880 "
" 90 m.....	4,350 "

NOTA.—Estas cifras son tomadas del «Tratado de puentes metálicos» de M. Pascal, última edicion.

Calculando el precio de estas obras a razon de cuatrocientos ochenta pesos (\$ 480.00) la tonelada, tendremos aproximadamente con estribos i machones las sumas siguientes:

	m.	Estri- bos.	Macho- nes.	\$ m. m.
Puente de La Ligua...	150	2	2	250,000
Id. de Petorca.....	160	2	7	150,000
Id. Cueva del Chivato	150	2	2	450,000
Id. de Quilimarí.....	350	2	6	460,000
Id. de Totoralillo.....	90	2	2	250,000
Id. de Cascabeles.....	80	2	2	200,000
Para los pequeños puentes de 20 m. i arriba.....				120,000
Suma total.....				\$ m/m. 1.880.000

RESUMEN

Movimiento de tierras, obras de arte menores.....	\$ m/m	4.820,000
Puentes.....		1.880,000
Túneles.....		600,000
Suma total.....	\$ m/m.	7.300,000

Siete [millones trecientas mil pesos, sin incluir en esta cifra las espropiaciones,

telégrafo, edificios de las estaciones, desvíos i cambios, imprevistos, i sin que se hayan hecho los sondeos necesarios para poder establecer el costo de las fundaciones de los puentes citados arriba.

I mas de diez millones, será en realidad el costo de este trazado, como lo probaré mas adelante, explicando, cómo ha procedido la Comision informante ya citada i cómo obran ciertos empleados de la Direccion de Obras Públicas, en los informes que pasan i en los estudios de que son encargados.

La Comision informante en la memoria que entregó al Ministerio de Industria i Obras Públicas, con fecha 22 de diciembre de 1902, trabajo difuso i mal ordenado, dice página 23, línea 15 i siguientes:

« Cuando se pensó en construir el Ferrocarril Lonjitudinal, vistas las dificultades que presentaban los grandes cordones de cerranías que separan esta serie de valles transversales i que corren casi de cordillera a costa en toda la zona comprendida entre Ligua i Vilos, se pensó inmediatamente en trazar la línea por la costa.

« I, al efecto, la Compañía francesa de Batignole, mandó a sus ingenieros hacer este estudio, desde Coquimbo a Ligua. Este estudio, como fué hecho por intereses particulares, no quedó en el pais, pero fué mandado reconocer por la Direccion Jeneral de Obras Públicas. El señor G. A. Fluhmann, encargado de informar sobre el trazado, criticó el trozo de Coquimbo a Vilos, por sus dificultades por una parte, donde las cerranías son escarpadas hasta el mar, i por no ser estratégico, marchando o sobre la playa o a cierta distancia del mar, en grandes estensiones. De ahí la resolucion del Consejo de Obras Públicas, aprobada por el Ministerio, de internar la línea en la seccion de Vilos al norte, i los estudios por la cuesta de Cavilolen.

« Pero no pasa igual cosa con el trozo de línea de Vilos a Ligua: en esta parte

« el trazado llamado de la Costa, puede
 « mantenerse casi en su totalidad en las
 « mismas condiciones que el trozo de
 « Ligua, Talcalan, Trapicho, etc., es de
 « cir, a cinco o seis kilómetros de la
 « costa, siendo invisible su trayecto i
 « difícilmente abordable por desembar-
 « cos aislados; por lo demas, teniendo el
 « menor largo i las menores pendientes,
 « da, sin contradicción, la mejor solución
 « técnica del problema i la mas econó-
 « mica. Por otra parte, no teniendo cues-
 « tas, será la que admita servicio mas
 « rápido entre Vilos i Ligua».

Cómo comprender estas primeras afir-
 maciones con las declaraciones contenidas
 en el mismo informe, página 50, línea 31
 i siguientes que dicen: «la línea seguirá
 « francamente el trazado de la costa,
 « aunque tenga trozos en que los flancos
 « de los cerros sean tan escarpados, que
 « exigen trabajos similares a los ejecuta-
 « dos entre Villagran i Laraquete, en la
 « línea de Curanilahue».

¿Cómo armonizarlos, con las memorias
 del señor Jimenez declarando que, «en
 « jeneral, se ha debido operar en un te-
 « rreno quebrado con faldeos acciden-
 « tados, i en el cual se cuentan mas de
 « doscientas alcantarillas u obras de arte
 « menores».

Página 51, línea 2, leemos:

« Para seguir a los Vilos por el derro-
 « tero mas corto, lo que se conseguirá
 « salvando la zona de las dunas, cargán-
 « dose siempre al interior i colocándose
 « en condiciones similares al trozo de
 « línea de Rayado a Trapicho».

I ahora; se nos presenta un trazado
 que desde el kilómetro 58. 5, sigue la mis-
 ma orilla del mar o a corta distancia, sin
 apartarse nunca mas de un kilómetro,
 encontrando el puerto de Pichidangui
 treinta i ocho kilómetros ántes, el puerto
 de los Vilos, quedando, pues, en esta
 proximidad durante sesenta i dos kilóme-
 tros, o sea, setenta por ciento de la lonji-
 tud de Trapicho a Vilos, o cincuenta por
 ciento de la longitud total, i atravesando
 además las dunas de Quereo en un largo
 de mas de dos kilómetros.

Con obras de la importancia de las ya
 citadas; el puente de la Cueva del Chi-
 bato ubicado a pocas cuadras del mar, con
 ciento cincuenta metros de longitud i a
 treinta i cinco metros de altura encima
 del lecho del rio; el puente de Quilimari,
 de trescientos cincuenta metros de lar-
 go; el puente de Totoralillo, a menor dis-
 tancia todavía de la playa, con noventa
 metros de un solo tramo i cuarenta me-
 tros encima de su lecho; el puente de los
 Cascabeles, de ochenta metros de un solo
 tramo i a pocos pasos de las olas.

Todas estas obras no necesitarán de-
 sembarco para destruirlas desde alta mar,
 si nuestra patria se viera envuelta en
 cualquier conflicto armado.

Respecto a la zona de las dunas, se
 nos ha dicho que eran dunas muertas.

Declararé que no comprendo lo que se
 llama dunas muertas. Las dunas no muer-
 ten, i si la causa que produce su forma-
 cion sigue existiendo, las dunas seguirán
 su curso invasor cada año.

Un estudio prolijo de la rejion en la
 cual se encuentran las dunas de Quereo,
 ha sido hecho por un ingeniero, i éste ha
 llegado a la conclusion de que la causa de
 la formacion de estas dunas existe en el
 llano arenoso, llamado de «Las Perdices»,
 del cual bajan las arenas al mar, con las
 lluvias del invierno, i que este fenómeno
 se mantendrá un largo período de años
 todavía.

En esta memoria que la comision ya
 nombrada presentó al Ministerio como
 estudio completo, serio i definitivo, se leen
 las conclusiones siguientes; página 50, lí-
 nea 19 i siguientes:

«Por consiguiente, la mejor solución
 « del problema es el trazado llamado de
 « la costa, i éste es el que aconsejamos a
 « US. mande estudiar en sus detalles
 « para llevarlo a cabo como la mejor línea
 « longitudinal, que ligue el norte con el
 « centro de la República: i su derrotero
 « podría quedar caracterizado por las in-
 « dicaciones siguientes: Rayado-Trapicho,
 « siguiendo de ahí, mas o ménos, de
 « cerca la dirección del camino público
 « para pasar por los Portezuelos mas

« bajos de los cordones que separan los valles i los similares; por ejemplo, el de Talcalan o el del Manzano, en último término, para llegar al valle de Qui-limari».

Pues, diré a Ud., que el portezuelo de Talcalan se encuentra a poca distancia del rio de La Ligua i antes de llegar a Trapiche, i respecto al portezuelo del Manzano, al cual se llega por el camino llamado «la cuesta larga», reproducimos lo que dice el ingeniero señor Jiménez al reconocer este derrotero, i las razones que lo obligaron a llevar el trazado a la orilla del mar.

Nos cabe preguntar ahora, ¿cómo es que caballeros de reputacion como los señores firmantes han podido presentar al Gobierno conclusiones así erradas?

Se desprende que estos señores no han recorrido como debian hacerlo, la rejion para estudiarla, i que dicho informe no pasa de ser un simple documento de gabinete.

Como lo veremos mas adelante, ésta conviccion se aumenta a medida que se estudia i examina el problema que nos ocupa.

En la página 18 de su informe, ésta misma comision, al hacer el exámen de varios trazados i ocupándose del puente proyectado sobre el rio de la Ligua, frente a Cabildo, por el ingeniero señor Vergara Montt, en su estudio de Calera a Choapa, dice: «i tomando en cuenta que solo se proyecta un puente de cien metros, en el rio Ligua, cuando se ha demostrado por los mismos antecedentes que tiene la Direccion Jeneral de Obras Públicas, que se necesita uno de trescientos metros de largo».

Cómo puede suceder ahora que en el trazado por la costa del señor Jiménez, i cuyo estacado definitivo acaba de concluirse hasta Trapiche, se ha proyectado un puente solo de ciento cincuenta metros de largo, con la situacion agravante que este último está ubicado a mas de treinta kilómetros aguas abajo.

¿A quién dar la en este caso? a la comision informante o al señor Jiménez?

Seria feliz, si se me pudiera presentar los datos i cálculos que han servido a dicho ingeniero para adoptar esta longitud, el caudal de aguas que arrastra este rio en creces, su desahuel i su velocidad.

Cuáles han sido los sondajes hechos para las fundaciones de este rio, como de todos los otros que se encuentran.

No escapará a la penetracion de nadie que es un punto de mucha importancia, cuando se trata de obras que ademas son ubicadas casi a la orilla del mar, a donde, es sabido, que, en jeneral, los terrenos de aluvion i arenas alcanzan un espesor considerable.

Datos fidedignos me permiten aseverar que el ingeniero señor Jiménez ha buscado una disminucion indebida del monto de los presupuestos del trazado por la costa, i denunciaré el hecho que este empleado, para disminuir los movimientos de tierra, siempre considerables en terreno como el que se atraviesa, ha trazado la línea con numerosas curvas de un desarrollo inferior a veinte metros, i citaré algunas que apénas alcanzan a seis metros, como se puede ver en los planos que existen en la Direccion de Obras Públicas, del ferrocarril de Rayado a Pedegña, i cuya primera parte hasta Trapiche acaba de estacarse definitivamente.

I como ningun ingeniero aceptará estas normas al construir la línea, encontraremos aquí una de las causas que hacen que ciertos trabajos ven su costo duplicarse i triplicarse sobre el presupuesto inicial.

No se puede observar una conducta mas culpable; i es a estas razones que el presupuesto presentado para llegar a Trapiche pasa apénas de un millon de pesos.

Sé igualmente que apénas se ha hecho mencion de los cortes en roca, siendo que éstos son numerosos en todo el trayecto por la costa.

En la página 25, línea 23 i siguientes del informe de la Comision ya citada, leemos:

«Como segun la importancia del tráfico probable de una línea férrea; se fijan

« los detalles de sus trazados, es decir, »
 « sus pendientes máximas i sus radios »
 « mínimos, i se exigen mas o ménos sa- »
 « crificios o gastos de primera instala- »
 « cion, para dejar una línea adecuada al »
 « servicio de explotación, que hai que »
 « atender, en conformidad con el tráfico »
 « probable, para hacer el estudio compa- »
 « rado de los diversos trazados de la línea »
 « de Ligua a norte, principiaremos por »
 « estudiar cuál será la importancia co- »
 « mercial de éstas líneas en vista de los »
 « valles que pueden servir i de la facili- »
 « dad de comunicacion que ella ocasiona »
 « rá entre las provincias del norte i »
 « centro de la República».

Pues, señor, contra nuestra esperanza, hemos buscado documentos orijinales para la solución de este interesante problema, como parece anunciarlo la frase precitada, creíamos encontrar, aunque sumariamente, un estudio de las condiciones económico-sociales de esta rejion, de sus fuerzas vitales productivas i de sus fuerzas latentes, de la influencia que necesariamente tendria sobre su porvenir agrícola, industrial i comercial, la construccion de un ferrocarril que falta a esta importante zona de nuestro país i que se estiende de La Ligua a Coquimbo.

No se nos ha presentado nada, absolutamente nada mas que la declaracion i afirmacion del hecho universalmente conocido i comprobado, que los fletes por via marítima son mas baratos que por via terrestre.

I durante cinco largas pájinas, la comision entra en una disertacion confusa, con recopilacion de unos recortes de otros trabajos análogos antiguos, esforzándose a probar que el tráfico entre Rayado i Vilos será nulo, i dando por conclusion que es allí, entre estos dos puntos citados, que se debe construir la línea que unirá el norte con el sur de nuestra patria.

Estupendo error!!!

Dicen tambien, pájina 32, línea 7 i siguientes:

« Debemos dejar constancia tambien »
 « que al hacer nuestros estudios compa- »

« rativos (?) de los diversos trazados, no »
 « hemos podido admitir que se exajere la »
 « importancia estratégica que pueden te- »
 « ner estas líneas, de tal manera que esta »
 « consideracion prima sobre todas las del »
 « buen servicio i de la explotación».... »
 « » « Por otra parte, »
 « es una contingencia excesivamente re- »
 « mota, que en caso de una guerra con »
 « una potencia marítima, ésta escoja la »
 « costa comprendida entre Papudo i Vi- »
 « los para centro de sus operaciones i »
 « efectuar desembarcos, i en todo caso, si »
 « se daña con ello la línea férrea del »
 « norte, será siempre mui fácil restable- »
 « cerla.»

Creo por mi parte, que al contrario de las afirmaciones hechas por la comision, es mui probable que, en caso de guerra con una potencia marítima, sea escojida la costa comprendida entre Papudo i Vilos, para centro de sus operaciones; primero, por ser esta rejion la que se encuentra mas o ménos a la parte media de nuestro territorio i a proximidad de sus principales ciudades; segundo, por encontrarse allí tres puertos habilitados de fácil desembarco i sin defensa.

No tomaré en cuenta todavía el hecho que nos presenta el trazado por la costa de que nos ocupamos, que no habrá necesidad de desembarco para destruirlo casi completamente i de un modo irreparable, como seria la destruccion de los puentes «Cueva del Chivato», «Totralillo» i «Cascabeles».

¡Que lo digan los profesionales de nuestro Estado Mayor!

Para concluir, hubiera querido hacer la comparacion de los largos virtuales entre los trazados, desde Choapa, punto de donde el trazado llamado de la costa se separará del trazado por el interior; desgraciadamente faltan los datos principales para poder hacer esta comparacion de un modo exacto.

El trazado por la costa i cuyos caracteres acabo de dar a grandes rasgos, no está del todo concluido, i el trazado del señor Vergara Montt, que hasta ahora

ha servido de punto de comparacion, no pasa de ser un estudio preliminar.

No existe ya mas duda, despues del exámen hecho por varios injenieros, conocedores de la rejion, que este último podria mejorarse mucho en sus condiciones, i creo un deber primordial del Gobierno, ántes de tomar resolucion alguna en un asunto de importancia, casi vital, para nuestro pais, de mandar estudiar detenidamente el trazado por el interior.

Desde ahora, lo que se presenta a nuestra vista, es la longitud del trazado por la costa con un exceso de 30 kilómetros 100 metros sobre el trazado por el interior, o sea un veinte por ciento; pues tenemos:

		Kilóms.	
Costa	{	de Choapa a Vilos..	57.700
		de Vilos a Rayado..	120.500
		Kilómetros	178.200
		Kilómetros ya hechos	
Interior	{	de Rayado a Cabildo	23.000
		de Cabildo a Choapa	125.100
		Kilómetros	148.100

Diferencia: kilómetros 178.200, ménos 148.100=30.100.

En lo que se relaciona con los otros caractéres de los dos trazados, radio i largo de las curvas, gradiente, etc., repito que para hacer una comparacion exacta, es preciso mandar estudiar de nuevo el trazado por el interior, i terminar el estudio por los Vilos.

Haré notar tambien las condiciones actuales del ferrocarril de Choapa a Los Vilos, inadecuadas para servir con provecho los intereses del pais como ferrocarril longitudinal.

Nadie ignora que esta línea fué construida con el objeto de servir de ramal a la costa, i que sus fuertes gradientes, que en este caso se encuentran en el sentido de la carga, han podido ser aceptadas por los injenieros encargados de la obra; pero

pasando a ser ferrocarril longitudinal, el problema cambia por completo.

Nadie ignora que la capacidad de un ferrocarril se mide por su capacidad mínima en el punto de mas resistencia, pues la capacidad del ferrocarril de Vilos a Choapa, en el sentido de la subida de carga, es casi nula, pues a duras penas puede remontar su material vacío.

La union del ferrocarril longitudinal con este trozo, nos haria perder, pues, completamente los frutos de esta obra, anhelo de todos los chilenos.

Resumiendo las observaciones desarrolladas en este discurso, llegamos a la conclusion que no recibirá beneficio alguno el pais con la construccion de una obra que no seria ni estratéjica ni comercial; i termino llamando la atencion de mis honorables colegas del Senado a fin de que mediten, con frio criterio, ántes de resolver el difícil problema de que se trata, si no quieren dejar ligado su nombre a esta enormidad.

La solucion conveniente, a mi juicio, seria que se mandasen hacer los estudios definitivos de Cabildo a Choapa, i una vez terminados, se establezca la comparacion entre ambos trazados.

Ruego al Honorable Senado me disculpe por haberle quitado su tiempo con la lectura que ha oido. Pero he creido un deber llamar su atencion hácia estas observaciones, como vecino de aquellas localidades durante muchos años. Las conozco desde niño i las he recorrido constantemente. No puedo aceptar en silencio que se gasten doce o catorce millones—no ocho tan solo, como dice el señor Jiménez—a fondo perdido, en una línea con gradientes de tres por ciento en varias partes, que se lleva hasta la orilla del mar por desfiladeros o gargantas difíciles, i al fin de cuentas para tener una línea que no va a ser estratéjica, ni minera, ni comercial, i que no tiene otro objeto que darnos el gusto de decir que hemos unido el norte con el sur; pero que, en caso de comunicacion interior o de guerra exterior, quedaria espuesta a ser inutilizada con una sola granada que caiga

en esos puentes proyectados junto al mar, a cuarenta metros de altura.

Mi deseo es que se haga un estudio definitivo del trazado por el interior, i no se le deje a medio camino, como se ha hecho cada vez que se ha visto por los estudios comenzados la superioridad de este trazado sobre el otro.

Así como se han gastado tres o cuatro años para hacer los estudios de la línea de la costa, con diferentes comisiones, ¿por qué no se ha dejado una sola siquiera de esas comisiones para terminar los estudios i cálculos por el interior?

Esto es lo único que deseo i pido para salvar mi responsabilidad mas tarde, cuando se disponga la ejecucion de la obra.

El señor CHARME (Ministro de Obras Públicas).—Por mi parte, considero mui atendibles las observaciones que ha tenido a bien hacer el honorable Senador por Aconcagua.

Debo declarar que el Gobierno no ha tomado resolucion alguna definitiva sobre el trazado que debe adoptarse, i que no lo hará sin previo i prolijo estudio comparativo de las dos ubicaciones que pueden darse a la línea. Creo que este procedimiento satisfecerá al señor Senador.

El señor SILVA URETA.—Doi las gracias al señor Ministro por su declaracion, que consulta el deseo que he tenido el honor de esponer i fundar hace un momento.

El estudio comparativo beneficiará al pais en jeneral, ahorrando al Erario sumas que podrian resultar gastadas a pura pérdida, como en el ferrocarril que va de los Vilos a Choapa, que ha consumido seis u ocho millones de pesos i que tendrá que variarse con el tiempo, imponiendo un gasto doble del que habria costado si hubiera sido mejor estudiado.

El señor BALMACEDA.—Me felicito de la indicacion que ha hecho el señor Senador por Lináres.

La necesidad de solucionar en breve el problema del ferrocarril longitudinal me parece impostergable, i creo que las observaciones hechas por el honorable Senador por Aconcagua colocan la cues-

tion en su verdadero terreno. Esa parte de la gran línea debe estudiarse de un modo completo para adoptar, entre en las dos vías, la que en realidad sea mas conveniente. La parte mas urjente no es ésta, sino la que debe unir los territorios desiertos del norte, donde existe la mayor suma de riqueza fiscal, con el resto de la República.

Me parece que miéntras se ejecutan las obras del norte pueden estudiarse detenidamente los distintos trazados que se disputan la preferencia en la zona de mas al sur.

Armada Nacional

El señor BALMACEDA.—Ya que estoy con la palabra, quiero llamar la atencion del Gobierno hácia el estado de relativa alarma en que se encuentran los ánimos, alarma que ha venido reflejándose en todo los órganos de la prensa, i que es motivada por el deplorable estado de nuestra marina nacional de guerra, i la posibilidad de complicaciones que, si no tenemos motivo para estimar graves, podrian, sin embargo, inquietarnos con la perspectiva de que el pais no estuviera debidamente armado en cualquiera eventualidad.

Esta cuestion, señor Presidente, me parece que prima sobre todas i que debe ser atendida como una de las necesidades mas primordiales i urjentes. Hemos ido de desacierto en desacierto, i andando el tiempo, cuando deberíamos aguardar que el pais estuviera fuerte i armado, nos encontramos con que carece aun de los armamentos navales indispensables.

No soi yo, señor Presidente, de los que consideran subsistente el Ministerio que ha renunciado hace tiempo; pero sé que existen en la Moneda unos cuatro o cinco caballeros que, no contando con la mayoría del Congreso, despachan los llamados asuntos administrativos, como si no tuvieran este carácter todos los negocios encomendados al Gobierno.

Desearia, por esto, a pesar de que he protestado de la presencia de tales Ministros en el Congreso, que se llamara, por

medio de un oficio, al funcionario que tiene a su cargo el Ministerio de la Guerra, a fin de que nos diera algunas esplicaciones. El pais sabe solamente que despues de los sacrificios que ha hecho, del derroche inconmensurable de dineros para formar una escuadra poderosa, carece ahora de armamentos navales suficientes para defender su territorio. Esta situacion, si es exacta, como parece, no puede prolongarse.

Por estas consideraciones desearia, lo repito, que se oficiara al señor Ministro de Guerra i se le hiciera presente la necesidad de que concurra al Senado para que suministre los datos de que esté en posesion, i diga qué medidas ha tomado para remediar este estado de cosas.

Agua potable para Iquique

El señor BALMACEDA.—Deseaba tambien, señor Presidente, preguntar si ha sido despachado el informe de la Comision de Gobierno sobre el proyecto del Ejecutivo para proveer a Iquique de agua potable.

El señor SECRETARIO.—Sí, señor Senador.

El señor BALMACEDA.—¿Está agregado a la tabla el proyecto?

El señor SECRETARIO.—Nó, señor. Solo se ha dado cuenta del informe de la Comision.

El señor BALMACEDA.—Pediria entónces que se agregara a la tabla.

Ascenso en el Ejército

El señor TOCORNAL.—Ruego al Honorable Senado que destine los últimos diez minutos de la presente sesion al despacho del mensaje del Ejecutivo relativo al ascenso del teniente-coronel señor Anabalon.

Ruego, asimismo, a mis honorables colegas señores Balmaceda i Rozas que no se opongan a esta indicacion, pues no es posible postergar por mas tiempo un asunto que se refiere a un antiguo i merecedor militar.

Votaciones

El señor LAZCANO (Presidente).—¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

Terminados los incidentes.

Se van a votar las indicaciones formuladas.

El señor SECRETARIO.—Indicacion del señor Barros Luco para que se coloque en primer lugar de la tabla i se empiece a discutir desde el lúnes próximo, despues de los incidentes, el proyecto relativo a la construccion del ferrocarril longitudinal.

El señor LAZCANO (Presidente).—Se dará por aprobada, si no se pide votacion.

Aprobada.

Se dirigirá al señor Ministro de Guerra el oficio a que se ha referido el honorable Senador de Tarapacá i se agregará a la tabla el proyecto a que se ha referido Su Señoría, relativo a dotar de agua potable a Iquique.

El señor SECRETARIO.—Indicacion del señor Tocornal para que se destinen los últimos diez minutos de la sesion de hoi al despacho del mensaje del Ejecutivo relativo al ascenso del teniente-coronel Anabalon.

Votada esta indicacion, fué aprobada por unanimidad.

ORDEN DEL DIA

Desagües domiciliarios de Santiago

El señor LAZCANO (Presidente).—Continúa la discusion del artículo 4.º del proyecto de lei que establece las bases de reglamentacion para la instalacion de desagües domiciliarios en Santiago.

El señor BARROS LUCO.—Los incisos 4.º i 5.º del artículo 4.º dicen:

«El tesorero fiscal de Santiago cobrará judicialmente a los propietarios que se hallen en el caso *b*, i a los que incurran en mora en el caso *a*, en la forma establecida para la construccion de desagües en la lei número 1.624.

«Los notarios no podrán estender títulos de propiedad ni escrituras de venta o trasferencias sin hacer constar en ella la cancelacion de la deuda, o en su defecto de los pagos que queden por hacer».

Hago indicacion para que estos incisos se substituyan por el siguiente:

«Las cuentas del costo de las obras que construya el Fisco en conformidad a los incisos *a* i *b* tendrán mérito ejecutivo, i su cobranza se hará en la forma establecida para el cobro de las contribuciones i con el privilejio que corresponde a los créditos fiscales precedentes de impuestos devengados».

Esta indicacion ha sido acordada tomando en cuenta las observaciones que se han hecho en el Senado, i me parece que ella resguarda debidamente tanto los intereses fiscales como los derechos de los particulares.

Creo, pues, que esta redaccion puede zanjar las dificultades que ha presentado el artículo en discusion.

El señor BANNEN.—Fijando la atencion en la redaccion del artículo en debate, observo que ella puede dar lugar a dificultades para el cobro de la contribucion.

El artículo 4.º dispone que el Estado hará las obras por cuenta de los propietarios cuando éstos lo soliciten, siempre que no posean otro bien raiz, i que el inmueble tenga un valor inferior a diez mil pesos. Desde que la lei no determina la manera de fijar el valor del inmueble, el procedimiento que habrá de seguirse para determinar lo tendrá que ser el ordinario, el que se usa para avaluar una casa cuando existe desacuerdo entre las partes, o sea, recurrir a la justicia, nombrar peritos, tercero en discordia, i seguir todos los trámites de un juicio.

Como es de suponer que ocurrirá con frecuencia que no haya acuerdo acerca de si una propiedad cuyo valor aproximado sea de diez mil pesos, vale en realidad mas o ménos de esa suma, creo que seria conveniente que la lei se anticipase a prevenir i resolver esta cuestion que, lo repito, tendrá que suscitarse con mucha frecuencia. La manera de hacerlo seria fijar en la misma lei una base para

la valorizacion de la propiedad. Se me ocurre que podria tomarse como norma el valor que se fija a las propiedades para los efectos del pago de la contribucion de haberes.

Al efecto paso a la Mesa una indicacion que tengo redactada para modificar en ese sentido el inciso *a* del artículo.

El señor BARROS LUCO.—En la sesion de ayer creo haber manifestado que por parte de los miembros de la Comision informante no hai inconveniente en aceptar la indicacion que formuló el honorable Senador por Malleco. Tampoco lo hai para aceptar la que ahora formula, esto es, para que se fije el valor de las propiedades en conformidad al rol de avalúos hecho para el cobro de la contribucion de haberes.

El señor SECRETARIO.—La modificacion que propone el honorable señor Bannen dice así:

«*a*) Cuando lo solicite así el propietario que habita el inmueble, cuyo avalúo para el pago de la contribucion de haberes no pase de diez mil pesos i que no tenga otro bien raiz.

En este caso el propietario podrá pagar al Fisco en el plazo de cinco años, por dividendos anuales de un veinte por ciento, el precio de las obras i demas cargas a que se refiere el artículo 3.º, abonando el interes legal en caso de mora en el pago de cada dividendo».

El señor LAZCANO (Presidente).—En votacion el artículo con las modificaciones propuestas por los honorables Senadores de Lináres i de Malleco.

El señor SECRETARIO.—El artículo con las modificaciones propuestas por los señores Barros Luco i Bannen, quedaria en esta forma:

«Art. 4.º El Presidente de la República dispondrá que se construyan las obras domiciliarias con fondos fiscales por cuenta de los propietarios en los dos casos siguientes:

a) Cuando lo solicite así el propietario que habite el inmueble cuyo avalúo para el pago de la contribucion de haberes no pase de diez mil pesos i que no tenga otro bien raiz,

En este caso, el propietario podrá pagar al Fisco en el plazo de cinco años, por dividendos anuales de un veinte por ciento, el precio de las obras i demas cargas a que se refiere el artículo 3.º, abonando el interes legal, en caso de mora en el pago de cada dividendo; i

b) Cuando dichas obras no sean proyectadas, iniciadas o terminadas dentro de los plazos reglamentarios.

Las cuentas del costo de las obras que construya el Fisco en conformidad a los incisos a i b, tendrán mérito ejecutivo, i su cobranza se hará en la forma establecida para el cobro de las contribuciones i con el privilejio que corresponde a los créditos fiscales procedentes de impuestos devengados.

Las instalaciones domiciliarias de las propiedades del Estado se harán con los fondos fiscales que concede la presente lei».

Votado el artículo en esta forma, fué aprobado por la unanimidad de diecisiete votos.

El señor LAZCANO (Presidente).— En discusion el artículo 5.º

El señor SECRETARIO.—Dice así: «Art. 5.º El Presidente de la República queda autorizado para concurrir, con los fondos que conceda esta lei i en la misma proporción que la Municipalidad de Santiago, a la formación del nuevo estado i rol de las propiedades urbanas, para la mejor percepción del impuesto de desagües, debiendo considerarse el gasto correspondiente como parte de los de administración a que se refiere el inciso a del artículo 4.º de la lei de 27 de noviembre de 1903, para los efectos de su reembolso, que en dicho inciso se establece».

El señor BALMACEDA. — Hemos aprobado hace un instante que la valoración de las propiedades sea la que fija el avalúo municipal, i aquí se habla de una tasación que mandará hacer el Presidente de la República.

Nos vamos, pues, a encontrar con dos tasaciones.

El señor BANNEN. — Esta es una

tasación posterior, que reemplazará a la otra. El inciso que acabamos de aprobar rejirá antes de que se haga este nuevo rol.

El señor LAZCANO (Presidente).— ¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

Aprobado el artículo.
En discusion el artículo 6.º

El señor SECRETARIO.—Dice así:

«Art. 6.º La lei de presupuestos consultará anualmente las sumas necesarias para subvenir a los gastos que demande el cumplimiento de la presente la lei.

Autorízase al Presidente de la República para invertir, con este objeto, dentro del presente año, la suma de cincuenta mil pesos».

El señor LAZCANO (Presidente).— ¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

Aprobado el artículo.
Se suspende la sesion.
Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Gratificación a los gobernadores de Coquimbo, Andes i Talcahuano

El señor LAZCANO (Presidente).— En discusion jeneral i particular el proyecto de lei remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que concede una gratificación de dos mil pesos anuales, a los gobernadores de Coquimbo, Los Andes i Talcahuano.

El señor SECRETARIO.—Dice así:

«Santiago, 14 de julio de 1905.—Con motivo del mensaje e informe que tengo la honra de pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha dado su aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Los gobernadores de los departamentos de Coquimbo, Andes i Talcahuano gozarán de una gratificación anual de dos mil pesos, que les será pagada por mensualidades iguales,

Esta lei empezará a rejir desde su publicacion en el *Diario Oficial*».

Dios guarde a V. E.—I. VALDES VALDES.—*Hernan Prieto Vial, Secretario*».

El señor EASTMAN.—Como tuve oportunidad de manifestarlo ayer, el orijen de estas gratificaciones no es otro que los mayores gastos que tienen estos funcionarios, por razon de la localidad en que ejercen sus funciones.

En Coquimbo como en Talcahuano hai frecuentes estadias de buques de guerra chilenos i extranjeros, lo que obliga a los gobernadores a hacer i pagar visitas a sus comandantes i a las autoridades que en ellos viajan.

En los Andes, paso obligado de los que cruzan la cordillera, está tambien el Gobernador en el deber de atender a los diplomáticos que van en tránsito.

Todo esto orijina a los funcionarios de que se trata, gastos que no alcanzan a cubrir con los exiguos sueldos de que disfrutan.

Esta es la razon que ha movido a la Honorable Cámara de Diputados a aprobar este proyecto, i la que creo que hará fuerza en los señores Senadores para que le den igualmente su aprobacion.

El señor ROZAS.—Considero mui justa la subvencion que va a darse a estos empleados, pero creo que a la vez debe aumentarse el sueldo de los oficiales de secretaria, que no perciben sino cincuenta pesos, lo que es inaceptable.

El señor EASTMAN.—Entiendo que ganan cien pesos.

El señor ROZAS.—Está equivocado Su Señoría; la lei de presupuestos no les fija mas de seiscientos a setecientos pesos al año.

El señor EASTMAN.—Estoi casi seguro que el de Coquimbo gana cien pesos mensuales.

El señor ROZAS.—Rogaria al señor Secretario que viese la lei de presupuestos.

Estas gobernaciones no tienen sino un solo oficial, con un trabajo considerable i un sueldo exiguo.

El señor SECRETARIO.—Segun la

lei de presupuestos, el oficial de la Gobernacion de Coquimbo gana setecientos veinte pesos al año, el de Los Andes seiscientos sesenta pesos i el de Talcahuano setecientos veinte pesos.

El señor BALLESTEROS.—Estos empleados no tienen ningun trabajo i yo pediria que se les suprimiera.

El señor ROZAS.—Que se les suprima, entónces; pero miéntras tanto, hago indicacion para que se aumente a cien pesos mensuales el sueldo de estos tres oficiales de secretaria.

El señor BANNEN.—Tengo el sentimiento de no aceptar la indicacion del honorable Senador de Llanquihue.

La gratificacion de que se trata está basada en consideraciones especiales, i debe tomarse como una asignacion para gastos de representacion, ya que estos gobernadores tienen que atender a los Ministros extranjeros, a los comandantes de buques i a las autoridades, i recibirlos con el rango correspondiente.

Este aumento se consulta, pues, no como un mayor sueldo, sino como gratificacion. Así se consigue tambien que todos los sueldos sean de igual categoría, para los efectos de la jubilacion a que tienen derecho.

Los empleados subalternos de las gobernaciones, como los escribientes, no aumentan absolutamente su trabajo porque venga un Ministro extranjero a visitar al Gobernador: el trabajo es el mismo.

Si estos empleados estuvieran mal remunerados, seria el caso de aumentar el sueldo de todos los empleados de la misma clase de las diversas gobernaciones de la República, i no únicamente a los de Coquimbo, Andes i Talcahuano.

De manera que seria una desigualdad chocante que solo a éstos se les aumentara el sueldo i no a todos los demas de la República.

Si a los gobernadores de estos tres departamentos se les va a dar gratificacion, es porque dos están en puertos i el otro a la entrada de la cordillera, puntos a donde llegan Ministros extranjeros i personajes de importancia a los cuales es necesario atender debidamente.

Las razones, pues, para dar gratificación a estos gobernadores no existen, respecto de sus subalternos, i por eso creo que a estos últimos no debe aumentárseles el sueldo.

El señor BALMACEDA.—Creo, por mi parte, señor Presidente, que el proyecto de que se trata no puede ser mas justo i oportuno. No obstante, si fuéramos a fijarnos en las condiciones especiales de cada Gobernacion, nos encontraríamos con que hai otras de mayor importancia i que requieren por esto mismo, gratificaciones como las de que se trata. Pisagua, por ejemplo, es un puerto de gran importancia, i sin embargo el Gobernador tiene una renta exigua, que no le permite hacer los gastos de representacion que le corresponden.

No me opondré al proyecto en debate, ni me atrevo a hacer indicacion respecto de otras gobernaciones, pero me parece que esto deberia ser materia de una lei jeneral, previo estudio de las necesidades de cada localidad. Así podrian aumentarse las rentas de todos los gobernadores que requieran este auxilio extraordinario.

Por lo demas, me parece que en vez de consultarse estas gratificaciones, deberia decirse: para gastos de representacion de los gobernadores tales i cuales, en la misma forma en que el actual presupuesto consulta una gratificacion anual para el Gobernador de Arica.

El señor SECRETARIO.—¿Una asignacion anual de dos mil pesos para gastos de representacion?

El señor BALMACEDA.—Sí, señor.

El señor ROZAS.—El señor Senador se ha referido a una lei que da esta misma gratificacion al Gobernador de Arica. No conozco esa lei, pero me parece que en ella se aumenta tambien el sueldo o se da una gratificacion al secretario de la Gobernacion.

Desearia saber si este hecho es exacto, porque, si lo fuera, habria bastante fundamento para la indicacion que he tenido el honor de formular.

El señor SECRETARIO.—Dice así: *Gastos de representacion*: «Al oficial de la Gobernacion de Arica, mil pesos».

El señor LAZCANO (Presidente).—¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

En votacion.

Como nadie se ha opuesto al proyecto, lo daríamos por aprobado, si le parece a la Cámara, i se votarian las indicaciones de los señores Senadores por Tarapacá i por Llanquihue.

El señor BALMACEDA.—La indicacion que he formulado es únicamente para que en vez de decir «gratificacion, etc.» se diga: «para gastos de representacion».

El señor SECRETARIO.—Habria que redactar así el proyecto:

«Artículo único.—Los gobernadores de los departamentos de Coquimbo, Andes i Talcahuano gozarán de una asignacion anual de dos mil pesos para gastos de representacion, que les será pagada por mensualidades iguales.

Esta lei empezará a rejir desde su publicacion en el *Diario Oficial*».

El señor LAZCANO (Presidente).—Si no hai inconveniente, se dará por aprobado en esa forma.

Aprobado.

El señor SECRETARIO.—Se va a votar la indicacion del señor Rozas para que se aumente a cien pesos el sueldo de los oficiales de las gobernaciones de los Andes, Coquimbo i Talcahuano.

El señor BALMACEDA (*al votar*).—No habiendo hecho indicacion para aumentar el sueldo de otros empleados de la misma clase, me abstengo de votar.

La indicacion del señor Rozas fué desechada por ocho votos contra cuatro, habiéndose abstenido de votar el señor Balmaceda.

El señor LAZCANO (Presidente).—Queda desechada la indicacion.

Ferrocarril eléctrico entre Santiago i Valparaiso

El señor PRO-SECRETARIO.—El oficio de la Cámara de Diputados sobre

el ferrocarril eléctrico entre Santiago i Valparaiso dice así:

«Santiago, 6 de julio de 1905.—El proyecto de lei, remitido por el Honorable Senado, que concede a don Ambrosio Olivos permiso para construir i esplotar un ferrocarril de traccion eléctrica entre Valparaiso i Santiago, ha sido aprobado por la Cámara de Diputados en los términos siguientes:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Concédese a don Ambrosio Olivos, o a quien sus derechos represente:

1.º Permiso para construir i esplotar un ferrocarril de traccion eléctrica que, partiendo del puerto de Valparaiso, pase por los valles de Casablanca i Curacaví i llegue a Santiago por su costado poniente, con un ramal que una el valle de Curacaví con la ciudad de Melipilla.

Esta concesion durará por el término de cien años, contados desde el día en que el ferrocarril se entregue al tráfico público.

2.º El uso gratuito de los terrenos fiscales que sean necesarios para la construccion de la via férrea, estaciones, desvíos, almacenes, talleres i demas oficinas destinadas al servicio de la via, en conformidad a los planos aprobados por el Presidente de la República.

3.º El uso de las vias públicas i vecinales en las partes que las recorra o atraviese la línea, siempre que este uso no embarace o perjudique el tráfico público.

Art. 2.º Se declara de utilidad pública los terrenos de propiedad municipal i particular que se necesiten para el trayecto de la línea, sus estaciones i anexos, incluyendo las canteras, pozos de lastro, arenas, etc., necesarios para la construccion, conforme a los planos aprobados por el Presidente de la República.

Art. 3.º Terminado que sea el ferrocarril, se devolverá al concesionario el valor de los derechos de aduana que hubiere pagado por internacion de rieles, máquinas i artefactos de fierro destinados al ferrocarril, no pudiendo exceder tales derechos de la suma de seiscientos mil pesos.

Art. 4.º Los planos del ferrocarril i demas obras a que la concesion se refiere serán sometidos a la aprobacion del Pre-

sidente de la República en el término de treinta meses; los trabajos de construccion se iniciarán en el término de dos años i deberán estar concluidos i entregados al servicio público en el término de cinco años, contados ambos plazos desde la aprobacion de los planos. Estos planos podrán ser presentados para su aprobacion en conjunto o por secciones.

Art. 5.º Caducará toda la concesion si no se sometieran los planos a la aprobacion del Presidente de la República o si las obras no se iniciaran en los plazos señalados. Si las obras no fueren terminadas en el plazo fijado, caducará la concesion.

Art. 6.º Las tarifas de carga i pasajeros serán sometidas a la aprobacion del Presidente de la República.

Art. 7.º Despues de cuarenta años, contados desde que comience la esplotacion, el Estado podrá adquirir este ferrocarril, pagando el valor real que a la fecha de la adquisicion tenga la línea, edificios i material de la Empresa, mas un diez por ciento.

Este valor se fijará a justa tasacion de peritos.

Art. 8.º Vencido el plazo de cien años, la via con su material i edificios pasarán a ser propiedad del Estado.

Art. 9.º Si los derechos conferidos por esta concesion fueren trasferidos a personas o sociedades estranjeras la cesion no será válida sin la estipulacion expresa de que los concesionarios renuncian por sí i sus sucesores a toda accion diplomática para hacer valer los derechos emanados de esta cesion, debiendo sujetarse a lo que resuelvan los tribunales de la República.

Art. 10. El Presidente de la República hará certificar cada vez que lo estime conveniente, la conformidad de las obras en construccion con los planos aprobados.»

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio número 247, de fecha 7 de enero del corriente año, acompañando los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.—I. VALDES VALDES.—*Hernán Prieto Vial*, Secretario.»

El señor TOCORNAL.—He recibido algunos antecedentes que están impresos respecto a muchas leyes que se han dictado en Francia, Alemania, Bélgica i otros países, en que se fijan plazos muy largos de setenta i noventa años, para estas concesiones.

Como estos documentos son muy extensos i su lectura ocuparia mucho tiempo a la Cámara, no me atrevo a leerlos ni a hacerlos leer, i por lo tanto los remito a la Mesa para que se publique en el *Boletín*.

Hai en ellos datos bastante interesantes que, talvez, convendrá consultar mas tarde, cuando se traten asuntos análogos al presente.

Los documentos impresos a que se refiere el señor Tocornal son los siguientes:

OBSERVACIONES A LAS MODIFICACIONES INTRODUCIDAS POR LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS EN EL PROYECTO DE LEI SOBRE CONCESION DEL FERROCARRIL ELÉCTRICO ENTRE SANTIAGO I VALPARAISO.

El artículo 1.º del proyecto fué aprobado por la Honorable Cámara, reduciendo a sesenta años el término de la concesion en lugar de cien.

Esta reduccion a sesenta años fué aprobada en la Honorable Cámara en virtud de apreciaciones algo infundadas de algunos señores Diputados que sostenian que el término máximo de las concesiones debia ser de sesenta años, que era el estipulado en las diferentes concesiones de los principales ferrocarriles del mundo.

A este propósito debo indicar el error en que se ha incurrido, i para ello voi a llamar por breves momentos la atencion del Honorable Senado.

He tomado en cuenta solo las leyes i concesiones de algunos países europeos i americanos, como Francia, Bélgica, España, Méjico, Perú, creyendo que estos datos serán suficientes para formar el criterio de mis honorables colegas.

La primera línea de ferrocarriles construida en Francia fué la de Paris a Bâle. Por una lei dictada en 16 de marzo del año 1838, se hizo la concesion de este ferrocarril a la Compañía Kaechlin et Frères. Esta concesion era por el término de setenta años. Vino en seguida la concesion del ferrocarril de Paris al Havre, via Rouan, i en tercer lugar la concesion del ferrocarril de Orleans, en vir-

tud de la lei de 7 de julio de 1838, hecha tambien por setenta años, i cuya línea contenia dos ramales a Pithiviers i Arpajon. Las acciones de la «Compañía d'Orleans» tuvieron una gran depreciacion, por cuya causa fué dictada una lei de fecha 15 de julio de 1840, por medio de la cual se autorizaba a la Compañía la supresion de los ramales nombrados, i el Estado frances garantizaba por un minimum de interes sobre el fondo social de la Compañía ascendente a cuarenta millones de francos i ampliaba, ademas, el término de la concesion a noventa i nueve años.

La primera concesion, es decir, la del ferrocarril de Paris a Bâle, fué, como he dicho anteriormente, por el término de setenta años, pero la lei de 15 de julio de 1840 modificó las cláusulas de la lei de 1838, i obtuvieron los concesionarios, entre otras, las siguientes ventajas: 1.ª un préstamo fiscal por doce millones seiscientos mil francos; 2.ª garantía de un interes de cuatro por ciento, i 3.ª prorrogacion de la concesion a noventa i nueve años.

Para la construccion del ferrocarril al mar (Paris al Havre) concurren en competencia la «Compagnie des plateaux» i la «Compagnie des vallées». La primera obtuvo su concesion en virtud de la lei de 15 de junio de 1840, debiendo juntar un capital de noventa millones de pesos. En los momentos de formacion de esta Compañía, vino la baja de las acciones de la «Compagnie d'Orleans», por cuyo motivo la «Compagnie des plateaux» hubo de abandonar la empresa i la «Compagnie des vallées» se hizo cargo de la ejecucion de los trabajos de Paris a Rouan, por concesion de 15 de junio de 1840. Solo en 1843 fueron comenzados los trabajos mediante un préstamo de catorce millones de francos, consentido por el Estado, sobre los fondos del Tesoro, i una prórroga de la concesion.

A partir del año 1842, el término de vida de las concesiones ha sido de noventa i nueve años i las grandes compañías de ferrocarriles en Francia terminan sus concesiones en los años que se indican:

Compagnie du Nord.....	año	1950
" d'Orleans.....	"	1956
" Paris-Lyon et la Mediterranée....	"	1958
" de l'Est.....	"	1954
" d'Ouest.....	"	1956
" du Midi.....	"	1960

Estos datos bastarán para destruir las argumentaciones en contrario i dejar establecido, por lo que respecta a Francia, que el término de las concesiones es noventa i nueve años, período de tiempo que se ha juzgado conveniente para la vida de las concesiones en casi todos los países del mundo.

El mejor servicio de ferrocarriles en el mundo es el belga, proveniente de su notable legislación sobre la materia i el servicio personal técnico, reconocido como el mejor del mundo.

El primer ferrocarril de Bélgica data del año 1836. El 13 de junio de ese año se dictó una ley en que se declaraba a los señores Puydt (Remi) concesionarios del ferrocarril entre Sambre et Meuse por noventa i nueve años. Todos los ferrocarriles particulares belgas tienen concesión por un período de tiempo que no baja de noventa años.

Las concesiones se hacen por medio de una ley a la que se adjunta como parte integrante de ella una convención i un pliego de condiciones, suscritos ambos documentos por el representante del Fisco i por los concesionarios. Este pliego de condiciones es el llamado en Bélgica, como en Francia, Cahier des charges.

Citaré solo algunas concesiones en los años que se espresan, en las varias leyes sobre la materia.

Lei de 28 de marzo de 1845; concesión hecha a la Compañía Richards para construir un ferrocarril entre Sambre et Meuse. Por el artículo 26 de la convención anexa a la ley se estipula que la concesión durará noventa años.

Lei de 16 de mayo de 1845; concesión para la construcción de los ferrocarriles de Tournay a Turbis i de Saint-Troud a Hasselt. El artículo 3.º del anexo a la

ley estipula como término de la concesión el plazo de noventa años.

Lei de 13 de mayo de 1845 autoriza la concesión del ferrocarril de Bruges a Courtray, a Ipres i a Poperinghe. En el artículo 24 del Cahier de Charges, suscrito por los concesionarios señores W. P. Richards, W. G. Haitor i Guillaume Chantrell, se estipula que la concesión durará noventa años.

Lei de 21 de mayo de 1845; f. c. de Lóvain a la Sambre. El artículo 25 del Cahier de Charges suscrito por el Fisco i los señores X. Tarte, E. Sherman i H. L. Smale estipula el término de la concesión en noventa años.

Lei de 21 de junio 1845; concesión a los señores Jenkis, Moore, Mac-Taggart, Knight i Shadbolt, para construir un ferrocarril en el valle de la Dendre. Art 26 del Cahier de charges: La concesión será por el término de noventa años.

Lei de 15 de noviembre de 1845, ferrocarril de Manage, Mons i la Sambre; concesión hecha a los señores Bichoffshein i Oppenheim en iguales condiciones a la anterior.

Lei de 18 de junio de 1846, que concede a los señores De Clormann F. F. permiso para construir i explotar por veinte años el ferrocarril del Luxemburgo.

Lei de 18 de julio de 1846, concede a sir John Mark-Frederick Smith permiso para construir un ferrocarril de Manoge a Warre por ochenta años.

El 21 de febrero de 1853, se aprobaron los estatutos de la sociedad anónima del ferrocarril de Pepinster a Spa i por ley de 16 de marzo del mismo año los socios señores Luis Gihoul i Ermand Demanet obtuvieron la concesión por noventa años para la explotación del mencionado ferrocarril.

Lei de 25 de abril de 1853 concesión por noventa años a los señores Bichoffshein Jonatham, Matthyssen Jhony Fraugois i Heisen Theodoro para la construcción i explotación del ferrocarril de hierro a Tumhout.

Lei de 6 de julio de 1853, se concede a los señores Eugene Dordolot i Ferdinand Spitaels permiso para construir i explotar

un ferrocarril entre Moriahné i Chatelaineau. El artículo 25 de la convencion anexa estipula que la concesion es por el término de noventa años.

Lei de 27 de octubre de 1863, concede por noventa años a los señores Hertogzfrires la esplotacion del ferrocarril de Andenarde a Gaud, artículo 29 del *Cahier de charges*.

Lei de 10 de setiembre de 1853, ferrocarril de Hasselt a la frontera del ducado de Limbourg hácia Maestricht. Esta concesion fué hecha a la sociedad anónima del ferrocarril de Maestricht a Aixela-Chapelle, representada por sus directores señores Clermont, Sandborg, Hamberto, Nellessen i Wagner, El artículo 36 del *Cahier de charges* estipula el término de la concesion en noventa años.

Lei de 27 de setiembre de 1853, ferrocarril de Centre a la Sambre hácia Erquelines. Concesion hecha al vizconde Alexandre Emile l'Espine por noventa años, artículo 46 del *Cahier de charges*.

Lei de 5 de octubre del 53; ferrocarril de Lierre a Twmhont. Concesion a los señores Bischoffsheim, Matthyssens i Leyssen. Art. 29 del *Cahier de charges*. El término de la presente concesion será 90 años.

Lei núm. 14 de 15 de enero de 1854. Ferrocarril de Mons a la frontera de Francia hácia Haumont. Concesion hecha a los señores conde Ferdinand de Mecus i Jean Jacques D'Offegnies. como gobernador el primero i secretario el segundo de la «Société Générale pour favoriser l'industrie nationale», i al señor Lous-Gentil-Armand Imbault como representante de los señores Rotschild and Sons, banqueros de Paris. Esta concesion, segun el artículo 35 del *Cahier de charges*, es por el término de 90 años.

Lei número 40 de 10 de febrero de 1854, ferrocarril de Tamines a Landen i de Groenendael a Nivelles. Concesion a la «Grande Compagnie de Luxembourg» representada por su presidente Coronet William Magnay i por los administradores de la misma, señores Simonds esq., Evans esq. i Ernest Bunsen, el art. 30

del *Cahier de charges*, estipula el plazo en 90 años.

Lei núm. 724 de 5 de setiembre de 1856, ferrocarril de Liége a Mautricht (ribera derecha del Meuse), concesion hecha a los señores Summond, Gadiot i Schiffers, por 90 años años. Art. 41 del *Cahier de charges*.

Lei núm. 707 de 30 de agosto de 1856 concesion por 90 años a los señores Martens i Dessigny para construir i esplotar un ferrocarril de Saint-Ghislain a Andenarde, a Tournay i a Ath.

Lei de 26 de abril de 1858, ferrocarril de Gand a Eclon. Concesion al señor Isidore Neelemans por 90 años.

Lei de 3 de noviembre de 1858. Concesion por 90 años al señor Eugéne Riche Bestiau para la construccion i esplotacion de un ferrocarril entre Louvain i Herenthals.

Lei de 27 de mayo de 1859. Concesion a la «Compagnie de Chemins de fer de Centre a Morchienne-au-Pont» para la construccion i esplotacion de una linea de ferrocarril entre las dos ciudades nombradas.

Esta concesion fué hecha al representante de dicha compañía Senador Conde de Robiano. El artículo 5.º de la Convencion dice que el término de la concesion será igual al del ferrocarril de Centre a Erquelines, es decir, por noventa años.

Lei de 31 de octubre de 1859, concesion por noventa años a los señores Tarte i Leborque para construir i esplotar un ferrocarril entre Braine le lombe i lowtray.

Lei de 5 de agosto de 1860 ferrocarril de Morialmé a la frontera de Francia. Concesion por noventa años a la «Compagnie des chemins de ports de l'Est Belge» representada por Yules Malon presidente del Consejo de Administracion i por Adolfo Stoclet, administrador de la misma.

Hemos visto que el término de todas las concesiones es por noventa años i a esto debemos agregar todas las facilidades i prerrogativas que el Estado concede a los concesionarios de ferrocarriles, pues muchos de ellos reciben fuertes subven-

ciones, excencion de pago de contribuciones, prorroga de fechas estipuladas para las construcciones, etc.

Antes de dictarse en España la lei jeneral de ferrocarriles de 30 de noviembre de 1877 se habian hecho concesiones en virtud de leyes especiales. Así en 7 de abril de 1861 se acordó, por lei de esa fecha, a los señores Joaquin Caballero, Domingo Fontan e Inocencio Vibardebó permiso para construir i esplotar un ferrocarril de Santiago al Carril. El artículo 3.º de la lei espresa que el término de la concesion será por noventa i nueve años.

Lei de 29 de enero de 1862, concesion del ferrocarril de Granollers a San Juan de las Abaderas. El artículo 2.º de la lei dice: Esta concesion se otorgará por noventa i nueve años. Por lei de 25 de febrero del mismo año se hicieron grandes concesiones a esta línea de ferrocarril i rebajaron a noventa el número de años de vida de ella.

Lei de 21 de enero de 1870, ferrocarril de Malpartida de Plasencia a la frontera del Portugal. Concesion por noventa i nueve años.

Lei de 2 de julio de 1870, autoriza la construccion i esplotacion de nueve líneas férreas en el territorio de la Península i el artículo 10 dice a la letra: las concesiones de todas las líneas que se mencionan en la presente lei se otorgarán por noventa i nueve años.

Lei de 14 de marzo de 1890, ferrocarril de Logroño a Pamplona: concesion a don Emilio Legorburn por noventa i nueve años.

Lei de igual fecha a la anterior, ferrocarril de Elgoibar a Deva: concesion al señor Pozzi por noventa i nueve años.

Lei de igual fecha, ferrocarril de Luchana a Munguía: concesion por noventa i nueve años al señor Manuel de Lecanda.

Como se ve, el término de las concesiones españolas es tambien por 99 años. En el artículo 22 de la espresada lei de ferrocarriles, de fecha 30 de noviembre del 77, se espresa que el máximum de la concesion será de 99 años. Ahora ¿quién

es el que fija el término de una concesion? El concesionario; es lójico, pues es él quien presenta al Estado las bases para una construccion ferrocarrilera i el Estado no puede reducir el máximum de vida pedido por el concesionario en primer lugar porque la vida del Estado es mayor que la del individuo i lo que para este puede ser el todo para el Estado no significa nada, cuarenta años mas o ménos en la vida de los pueblos no significa nada i en la del hombre es los dos tercios de su total.

Es natural i justo que la persona que pide una concesion lo hace por espíritu de negocio, i creo que el Estado, cuando entra como parte en él en virtud de las leyes que lo hacen posesionario del negocio despues de cierto número de años, no debe poner obstáculos de ninguna especie, sobre todo cuando redunda en beneficio para el pais, i cuando el Estado no tiene gasto de ninguna especie. ¿Que se pide al Estado? Nada; un poco mas de paciencia, 99 años en lugar de 60.

Como la lista de leyes que otorgan concesiones de ferrocarriles seria interminable, haré aquí una pequeña reseña de las bases que sirven en Méjico para las concesiones ferrocarrileras.

Estas concesiones comienzan el 17 de diciembre de 1877 i las bases de todas ellas son las siguientes:

1.º El término de la concesion dura noventa i nueve años, al fin de los cuales el Fisco toma posesion del ferrocarril con la obligacion de reconocer las hipotecas contraidas, no pasando éstas de ocho mil mejicanos por kilómetro;

2.º Importacion libre de derechos durante veinte años de todos los materiales necesarios para la construccion, reparacion i esplotacion de la via férrea;

3.º Exencion de todo impuesto durante igual período de tiempo;

4.º Concesion de terrenos, propiedades nacionales, necesarias para la construccion de la via, estaciones, almacenes, bodegas i cualquiera clase de construcciones;

5.º Derecho de la espropiacion de terrenos i materiales pertenecientes a par-

ticulares i necesarios a la construccion de la vía, si los interesados no pueden entenderse entre sí, sobre el precio de la compra-venta;

6.^a Subvencion por parte del Estado, a razon de ocho mil pesos mejicanos por kilómetro; i

7.^a Exencion del servicio militar obligatorio en favor de los empleados i obreros de las compañías, salvo caso de guerra estranjera.

Veamos ahora algunas concesiones hechas por el Gobierno del Perú. Por lei de 1848 se concedió a los señores González Candamo i Vicente Oyaque i Hno. privilejio esclusivo por veinticinco años i concesion por noventa i nueve años para construir un ferrocarril de Lima al Callao.

La concesion del ferrocarril de Arica a Tacna hecha a don José Hegan es por noventa i nueve años, segun la cláusula 2.^a de la contrata suscrita entre el espresado señor Hegan i el Fisco.

La concesion del ferrocarril de Iquique a Noria fué hecha a los señores Costas i Pezet por noventa i nueve años i privilejio esclusivo por veinticinco. Esta concesion caducó por no haberse comenzado los trabajos en el plazo señalado en el decreto de 1.^o de noviembre de 1860 i la concesion fué conferida el 8 de noviembre de 1864 a los señores Pickering i Orihuela en las mismas condiciones que a los anteriores.

El año 1864 se concedió a don José Boza el ferrocarril de Pisco a Ica por noventa i nueve años i con las prerrogativas siguientes: privilejio esclusivo por veinticinco años i garantía de siete por ciento sobre el capital ascendente a un millon doscientos veintiseis mil soles.

El 18 de mayo de 1869 se concedió a los señores Montero Hnos. privilejio esclusivo por veinticinco años i sesenta años mas de propiedad, para la construccion de varios ferrocarriles en Tarapacá. Con fecha 10 de febrero de 1879 estas concesiones fueron transferidas a la «Compañía de ferrocarriles salitreros del Perú».

En la República Argentina casi todas

las concesiones disfrutaban de subvencion, varias de ellas hasta de siete por ciento sobre el capital invertido.

Despues de examinar estos antecedentes i ver las concesiones hecha a los peticionarios de ferrocarriles cabe preguntar ¿cuáles son los privilejios, subvenciones, etc. que pide al Estado el concesionario del ferrocarril eléctrico entre Santiago i Valparaiso? Ninguna. Entónces ¿porqué ha de ponerse trabas a un proyecto encaminado al desarrollo de las grandes empresas industriales i al desenvolvimiento de una zona rica de nuestro territorio, hoi muerta, por falta de vias rápidas de comunicacion con los dos grandes emporios de comercio i riqueza de la República como lo son Santiago i Valparaiso? Es necesario convenir que cuando estas empresas perjudican los intereses fiscales, entónces debe hacerse de ellas un estudio profundo i si el perjuicio que irrogan al Estado no es de gran entidad, concédanse en buena hora todas las concesiones de empresas industriales que por sí mismas redundan en beneficio para el Estado. La riqueza particular va íntimamente ligada a la riqueza pública i si es el Estado el encargado de dar la vida i el incremento de aquella no debe vacilar un instante pues al enjendrar la riqueza ajena aumenta con creces la propia.

Voi a examinar solamente la empresa que ha dado motivo a la lei en debate. En primer lugar haré ver las relaciones que ésta puede tener con el Estado; los perjuicios que a éste puede irrogar i las ventajas que el último puede obtener.

La actual línea de Santiago a Valparaiso tiene un largo de ciento ochenta i siete kilómetros i en el trayecto por trenes espresos se emplean cuatro horas i media. El itinerario fijado por la empresa de ferrocarriles obliga al viajero a mas del pago del pasaje, a incurrir en gastos de almuerzo o comida en Llai-Llai. El servicio de este ferrocarril es detestable, el consumo de carbon enorme i el desgasto de la línea inmenso, debido al exceso de trenos que por ella trafican hoi día i que hace indispensable o la colocacion de doble via que seria casi imposible a cau-

sa de lo accidentado del terreno i aun la falta de éste para su colocacion, o bien la construccion de una vía distinta por otras rejiones.

Siendo casi imposible la doble via que-daria solo el segundo término, es decir, la construccion de una nueva línea por di-ferente rejion a la que la actual atravie-sa. El Fisco está imposibilitado para pro-ceder a la construccion de esta nueva lí-nea, pues los proyectos de construccion de nuevos ferrocarriles del Estado ya aprobados, absorberan no solo el dinero de que hoi puede disponer, sino aun una cantidad inmensamente superior que po-dia pagarse con el trascurso de mui largo tiempo. Hoi se presenta un industrial que desea construir esta línea por su cuenta i riesgo; este industrial pide solo al Estado aquellas facilidades que tan solo una lei otorga ¿seria justo no aceptar en todas sus partes este pedido, cuando al Fisco no pide un centavo si-quiera para su construccion? Nó. De nin-guna manera. Mui al contrario, debemos dar a este industrial, como a todo el que se presente, cuantas facilidades estén a nuestro alcance para obras de tanta magnitud que benefician al Estado i al público en jeneral. ¿Que mas obligacio-nes puede tener un concesionario de fe-rocarril que aquellas estipuladas en la lei del año 62?

La línea proyectada para unir Santia-go a Valparaiso pasando por los valles de Curacaví i Casablanca, tiene que ha-cerse irremediamente o por el Fisco o por particulares en un tiempo inmediato.

El Fisco está imposibilitado para pro-ceder a su construccion i, a causa de sus innumerables compromisos contraidos, no queda otro camino que la iniciativa par-ticular, i hoi que ésta se presenta con su frente levantada sin solicitar nada de par-te del Estado, creo que debemos ampa-rarla dándole todas las facilidades nece-sarias para la consecucion de su fin.

Los sistemas que van a ensayarse por esta Compañía serán de gran utilidad para el Estado. El sistema de traccion eléctrica en ferrocarriles rejionales a gran velocidad, que se establecerá por prime-

ra vez en Chile; la administracion parti-cular que se encargará del ferrocarril harán ver las grandes ventajas que puede traer al Fisco el cambio en su sistema de locomocion i en su sistema de adminis-tracion. Ellos serán la prueba real de las ventajas que nos ofrecen las caidas de agua innumerables que existen en el pais debido a la conformacion de nuestro te-rritorio. Estónces se sabrán esplotar esos tesoros que nos ha dado la naturaleza i que representa una riqueza inesplotada de gran factor para el desarrollo de la riqueza pública i particular.

Para guzgar de la bondad de esta con-cesion, baste recordar el incremento de comercio que atraerá a la línea actual del Estado, las grandes obras marítimas i ferrocarrileras que pronto ha de aumentar la vida de nuestras dos grandes ciudades. ¿Quien puede negar el aumento colosal que ha de desarrollarse en Chile cuando desde Santiago podemos tomar nuestro wagon i dirigirnos ya a Buenos Aires por el trasandino de Uspallata, ya a la Paz por la gran arteria del lonjitudinal?

¿Puede decirse que el ferrocarril pro-yectado envuelva perjuicio para el actual del Estado? Nó. Este último ferrocarril seguirá sirviendo los intereses comer-ciales desde Santiago a Viña del Mar e intermedios i vice-versa: servirá al gran movimiento comercial con el ramal de los Andes i prolongacion a Buenos Aires i al comercio de la rejion del norte desde la Calera hasta Arica i Tacna i la Repú-blica de Bolivia. Aun quitando todo el comercio directo entre Santiago i Val-paraiso la actual línea del Estado será incapaz de resi-tir al movimiento comer-cial que acarreará a estas líneas las ante-riormente nombradas a la Argentina, al lonjitudinal en su comercio interior i en su comercio internacional con Bolivia.

Con estos datos ménos que léjos de ser perjudicial a la línea del Estado, se hará a ésta un gran servicio, aliviándolo de un peso que le será imposible soportar.

En virtud de estas consideraciones pido que los artículos 1.º, 3.º i 5.º sean apro-bados en la forma que el Honorable Se-

nado tuvo a bien hacerlo el año próximo pasado.

El artículo 1.º por que las concesiones se hacen en todos los países del mundo por un período de tiempo de noventa i nueve años; así vemos hasta hoi día que el término de vida de las concesiones concedidas por leyes en Francia, Bélgica, etc., fluctúa entre noventa i noventa i nueve años, como he tenido el honor de demostrarlo mas arriba en las innumerables leyes de los diferentes países.

El artículo 3.º, en virtud tambien de los diversos artículos que las leyes anteriormente nombradas registran sobre la materia. En casi todos los países en que la industria se encuentra en la cuna i en que no existen fábricas capaces de proporcionar materiales de primer orden para la construccion de ferrocarriles, las leyes de concesiones contienen un artículo que dice: «Estarán exentos del pago de derecho de aduanas por el término de veinticinco años todos los artículos destinados a la construccion, reparacion i explotacion de la línea férrea». Como se ve, esta exencion de derechos es amplísima no solo para la construccion sino tambien, i por un período de un cuarto de siglo, para la explotacion del ferrocarril.

El artículo 5.º por razones de equidad i justicia; pues no seria lógico que, si por motivos poderosos, casos fortuitos, etc., el concesionario se viera imposibilitado momentáneamente para la continuacion de la obra, la concesion caducara en toda la parte de la línea construida. ¿Por qué razones el Estado podria disponer al particular de sus bienes adquiridos con justo título? No veo razon alguna para ello. Concedo que caduque la concesion en la parte no construida, pero no veo motivo alguno justificado para que el Estado tome posesion en el carácter de dueño absoluto de la parte construida. Si este artículo con la modificacion propuesta por la Cámara, fuera aprobado por el Senado, creo seria el momento oportuno de cantar el *de profundis* a las grandes empresas particulares de ferrocarriles.

Antes de terminar debo advertir que en todo país bien organizado se dictan

leyes i decretos especiales sobre prórroga de plazos, cuando por fuerza mayor el concesionario se encuentra imposibilitado en un momento dado para la continuacion de los trabajos. En Francia, Bélgica, España, etc., ha habido innumerables casos en que los plazos señalados para la construccion de un ferrocarril han sido prorrogados en virtud de una lei hasta tres i cuatro veces.

En vista de estas razones i teniendo presente todos los antecedentes relacionados con la concesion de este ferrocarril pido que los artículos 1.º, 3.º i 5.º sean aprobados en la siguiente forma que es mas o ménos la dada por el Honorable Senado, a principios del año actual:

Artículo 1.º parte 2.ª del inciso 1.º Esta concesion durará por el término de cien años, contados desde el día en que el ferrocarril se entregue al tráfico público.

Artículo 3.º Quedan libres de derechos de aduana todos los materiales, herramientas i maquinarias que se importen del extranjero para la construccion i explotacion de esta línea. Esta liberacion no excederá de seiscientos mil pesos en derechos de aduana.

Artículo 5.º Caducará toda concesion si no se sometieran los planos a la aprobacion del Presidente de la República o si las obras no se iniciaran en los plazos señalados. Si las obras no fueren terminadas en el plazo fijado caducará la concesion en la parte relativa a la obra no concluida.

El señor BARROS LUCO.—De las observaciones que ha hecho el honorable Senador de Valparaiso, se desprende que el Senado no debe aceptar la reduccion de plazo introducido por la Cámara de Diputados.

Efectivamente, los ferrocarriles mas importantes de Francia, las cuatro líneas del norte, sur, este i oeste, cuentan con un plazo de noventa i nueve años, ademas de la garantía del cinco por ciento. Yo he conocido prácticamente estas líneas i me parece que ellas son un antecedente que autoriza al Senado para no aceptar esta modificacion que ha hecho la otra Cámara a este proyecto.

Esta empresa no tiene garantía del Estado sino ciertas concesiones que no significan gravámen fiscal de ninguna especie.

En cambio, ella va a establecer una industria nueva, a producir fuerza motriz por medio de la electricidad, sistema que si da buen resultado, podrá aplicarse no solo á ferrocarriles sino tambien a muchas otras industrias.

Considero que una empresa que tiene tan grandes propósitos merece proteccion i por eso pediria al Senado que no aceptara la modificacion introducida por la Cámara de Diputados.

El señor BALMACEDA.—Apoyo lo espresado por el honorable Senador de Lináres.

He rejistrado muchas concesiones hechas en Europa a empresas ferrocarrileras i en todas ellas se establece el plazo de noventa i nueve años para que los ferrocarriles pasen a poder del Fisco.

Fijar un plazo de solo sesenta años como quiere la Cámara de Diputados, es exigir mucho en un pais como Chile, que ocupa el último rincón del mundo.

Por consiguiente, creo que lo observado por el honorable Senador de Lináres es perfectamente justo.

El señor LAZCANO (Presidente).—¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

En votacion.

Votada la modificacion introducida por la Cámara de Diputados que reduce a sesenta el plazo de cien años, fué desechada por once votos contra tres.

El señor PRO-SECRETARIO.—La Cámara de Diputados ha agregado al final del artículo 2.º aprobado por el Senado, la siguiente frase: «conforme a los planos aprobados por el Presidente de la República».

El señor LAZCANO (Presidente).—¿Algún señor Senador desea usar de la palabra sobre esta modificacion?

En votacion.

I si no se pide votacion, la daré por aprobada.

Aprobada.

El señor PRO-SECRETARIO.—El artículo 3.º aprobado por el Senado dice así:

«Quedan libres de derechos de aduana todos los materiales, herramientas i maquinarias que se importen del estranjero para la construccion i explotacion de esta línea. Esta liberacion no excederá de seiscientos mil pesos en derechos de aduana».

La Cámara de Diputados lo ha redactado en esta forma:

«Terminado que sea el ferrocarril, se devolverá al concesionario el valor de los derechos de aduana que hubiere pagado por internacion de rieles, maquinarias i artefactos de fierro destinados al ferrocarril, no pudiendo exceder tales derechos de la suma de seiscientos mil pesos».

El señor LAZCANO (Presidente).—En discusion la modificacion.

El señor MONTT.—Convendria leer la solicitud presentada por el interesado.

El señor PRO-SECRETARIO.—Dice así:

«Excmo. señor:

Ambrosio Olivos, en la presentacion relativa al permiso para construir i explotar un ferrocarril eléctrico entre Santiago i Valparaiso, recurro nuevamente a V. E. solicitando quiera considerar las razones que existen para que V. E. no preste su aprobacion a una de las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados, manteniendo la forma con que V. E. se sirvió despacharla, a lo ménos en el punto capital i del cual depende su realizacion.

Adelanto a V. E. que la Comision informante del proyecto en la Honorable Cámara de Diputados, despues de un minucioso estudio, pidió su aprobacion en los mismos términos en que habia sido despachado por V. E.

La Honorable Cámara de Diputados, entrando en un estudio mui circunstanciado del asunto, tuvo a bien agregar el artículo 10 e introducir modificaciones en los artículos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, 6.º i 8.º, quedando sin variacion solo los artículos 7.º i 9.º del proyecto de V. E.

Debo acatar la resolucion de esa Ho-

norable Cámara i reconocer el celoso espíritu que la ha guiado en la mayor parte de sus modificaciones. Es por esto i por no imponer mayor trabajo a los honorables miembros del Senado, que me conformo con aquellas modificaciones, que si bien contribuyen a hacer mucho mas laboriosa la jestion de esta Empresa, no son, sin embargo, un obstáculo insuperable para quien lleva ya muchos años gastados en dar forma práctica a su realizacion.

Pero hai un punto, uno solo, el contenido en los artículos 1.º i 8.º que, aprobado en la forma que lo fué por la Honorable Cámara de Diputados, vendria a dificultar de tal manera la obra, que me temo pueda hacerla fracasar.

Los artículos 1.º i 8.º me conceden permiso por *cien años*, al fin de los cuales el ferrocarril pasará gratuitamente a ser propiedad fiscal.

La Honorable Cámara de Diputados, modificando ese plazo, lo reduce a *sesenta años*.

V. E. comprende que los capitales que se invierten en empresas de este jénero se amortizan mui lentamente, i que solo así puede contarse i despues de muchos años, con obtener algun beneficio. Toda empresa de locomocion es negociacion de largo aliento, de mucho estudio, de resultados tardíos, i en este caso es aun mas difícil, porque va a hacerse el ensayo de la traccion eléctrica a grandes distancias, problema que aun los paises mas adelantados no resuelven con éxito seguro. El capital solo entra a esta posible aventura en la confianza que el plazo largo venga a compensar los contratiempos i dificultades seguras que han de sobrevenir en sus principios. I V. E. podrá comprender todavía que algun aliciente ha de tener un empresario que no pide al Fisco garantía alguna i cuya concecion no envuelve ninguna forma de privilejio.

Estas consideraciones me hacen abrigar la confianza de que mi peticion será atendida por V. E., desde que ella está basada en las mismas ideas que V. E. tu-

vo por conveniente aprobar.—*Ambrosio Olivos.*»

El señor BALMACEDA.—No comprendo cómo ha podido la Cámara de Diputados exigir que se paguen los derechos de aduana para que se devuelvan despues; se obliga inútilmente a la empresa a tener un capital muerto; se le impone una carga mui onerosa.

El señor LAZCANO (Presidente).—¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

En votacion.

Votada la modificacion introducida por la Cámara de Diputados, fué probada por 5 votos contra 9.

El señor TOCORNAL (*al votar*).—Como el interesado acepta la modificacion, digo que sí.

El señor ROZAS (*al votar*).—Por la misma razon que da el honorable Senador de Valparaiso, pido al señor Secretario que compute mi voto como favorable a la modificacion.

El señor PRO-SECRETARIO.—El artículo 4.º del proyecto del Senado terminaba diciendo: «Estos planos podrán ser presentados para su aprobacion, en conjunto o fraccionados».

La Cámara de Diputados ha puesto: «en conjunto o por secciones».

El señor LAZCANO (Presidente).—Si ningun señor Senador hace uso de la palabra ni pide votacion, se dará por aprobada la madificacion.

Aprobada.

El señor PRO-SECRETARIO.—En el artículo 5.º del proyecto del Senado, la Cámara de Diputados ha suprimido la frase: «en la parte relativa a las obras no concluidas».

Ha suprimido tambien el segundo inciso que dice:

«Por falta de cumplimiento de cualquiera de las obligaciones que impone el inciso precedente, el concesionario incurrirá en una multa de veinticinco mil pesos que se depositará previamente en arcas fiscales».

El señor LAZCANO (Presidente).—

En votacion la modificacion; i si no se pide votacion, se dará por aprobada.

Aprobada.

El señor PRO-SECRETARIO.—El artículo 6.º del proyecto del Senado decía:

«Las tarifas de carga i pasajeros no serán superiores a las que rijan en los ferrocarriles del Estado i serán sometidas a la aprobacion del Presidente de la República».

La Cámara de Diputados ha suprimido la frase «no serán superiores a las que rijan en los ferrocarriles del Estado».

El señor LAZCANO (Presidente).—Si no se pide votacion, se dará por aprobada la modificacion.

Aprobada.

El señor PRO-SECRETARIO.—El artículo 8.º aprobado por la Cámara de Diputados dice:

«Vencido el plazo de sesenta años, la via con su material i edificios pasarán a ser propiedad del Estado».

Es decir, se ha modificado el plazo de cien años, reduciéndolo a sesenta.

El señor LAZCANO (Presidente).—Parece inútil pronunciarse sobre la modificacion de este artículo despues de la votacion recaida en la modificacion del artículo 1.º

Si no hai inconveniente, se dará por desechada.

Desechada.

El señor PRO-SECRETARIO.—La Cámara de Diputados ha agregado un artículo final en estos términos:

«Art. 10. El Presidente de la República hará certificar cada vez que lo estime conveniente la conformidad de las obras en construccion con los planos aprobados».

El señor LAZCANO (Presidente).—Se dará por aprobado si no se hace observacion.

Aprobado.

Se va a constituir la Cámara en sesion secreta.

SESION SECRETA

En seguida la Sala se constituyó en sesion secreta para ocuparse del mensaje de S. E. el Presidente de la República en que solicita el acuerdo del Senado para conferir el empleo de coronel de Ejército al teniente-coronel don Indalicio Anabalon Urzúa.

El Senado prestó su acuerdo para el referido ascenso por trece votos contra dos.

Pasó despues a tomar en consideracion el informe de la Comision de Guerra i Marina recaido en la solicitud presentada por doña Emilia Carmona, viuda de Cuevas, hija del cirujano 1.º don Manuel A. Carmona, en la que pide la pension de que disfrutaba su hermana doña Amalia Carmona, viuda de Carmona, fallecida el 26 de febrero de 1893.

El Senado declaró, por doce votos contra dos, que el referido cirujano 1.º don Manuel A. Carmona habia comprometido la gratitud nacional; i por catorce votos contra uno, se dió por aprobado el proyecto propuesto por la indicada Comision de Guerra i Marina, cuyo tenor es el siguiente:

«PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Concédese, por gracia, a doña Emilia Carmona, viuda de Cuevas, hija del cirujano primero del Ejército don Manuel A. Carmona, una pension mensual de veinte pesos, de que disfrutará con arreglo a la lei de montepío militar».

Se levantó la sesion.

RAFAEL EGAÑA,
Jefe de la Redaccion.