

Presidencia del señor Reyes.

SUMARIO.

Aprobacion del acta.—Cuenta.—A indicacion del señor Ministro de Hacienda, se postergó la consideracion del proyecto relativo a la concesion i explotacion de las guaneras en el territorio de la República.—El señor Valdes Vijil solicita se de colocacion en la tabla a un proyecto aprobado por la Cámara de Diputados sobre reforma del art. 452 del Código de Comercio.—Se pasa a tratar del proyecto relativo a la construccion de un ferrocarril entre el puerto de Taltal i las salitreras de Cachinal de la Sierra.—Hacen uso de la palabra los señores Lastarria i Gallo.—El señor Claro propone que antes de continuar en la discusion del inciso del art. 1.^o se discuta el inciso 3.^o del mismo artículo.—Despues de un largo debate, la indicacion del señor Claro, modificada por el señor Prats, es aprobada.—El mismo señor Prats hace indicacion para postergar la consideracion del proyecto i de la solicitud del señor Manterola, hasta que no se practiquen los reconocimientos del caso.—Esta indicacion es aprobada por 12 votos contra 1.—Se pasa en seguida a tratar del proyecto por el que se autoriza al Ejecutivo para someter a arbitraje las cuestiones que se susciten con el contratista del ferrocarril de Curicó a Angol.—Hacen uso de la palabra los señores Gallo, Valdes Vijil i Lastarria.—Cerrado el debate, se levanta la sesion por falta de número.

Asistieron los señores Covarrúbias, Claro, Donoso, Encina, Gallo, Guerrero, Huidobro, Lastarria, Ministro del Interior, Marcoleta, Pedregal, Prats, Ministro de Guerra, Salas, Sotomayor, Ministro de Hacienda, Urmeneta, Valdes Vijil, Varas i Zañartu.

Aprobada el acta de la última sesion, se dió cuenta:

De cuatro oficios de la Cámara de Diputados: por el primero transcribe un proyecto por el que se reconoce por gracia a favor de Jesus Valdes, en la deuda del tres por ciento, con los intereses del cinco por ciento anual, los mil pesos que José Antonio Valdes enteró en la Tesorería Jeneral el 21 de setiembre de 1814 para subvenir a los gastos de la Nación en esa fecha; por el segundo, avisa que ha prestado su aprobacion al proyecto que le remitió el Senado por el que se manda pagar a los prebendados don Francisco Martinez Garfias i don José Luis Lira, parte de la renta correspondiente a los canónjias que sirven en la iglesia Catedral de Santiago i que no se consultó en el Presupuesto vijente; por el tercero, transcribe otro proyecto por el que se concede a la viuda de don Martin Vega el montepío correspondiente al empleo de capitán, en lugar del que actualmente goza; i por el cuarto comunica que ha prestado su aprobacion a otro proyecto por el que se reconoce por gracia a los herederos de don Luis Rodriguez, en la deuda del tres por ciento, seiscientos cincuenta pesos, con el interés anual del cinco, desde el 30 de enero de 1819 hasta la fecha de la promulgacion de la lei.

El primero, tercero i cuarto se reservaron para segunda lectura, i el segundo se mandó comunicar a S. E. el Presidente de la República.

I de una solicitud de los señores don José Eduardo Cáceres i don Eleazar Donoso Vildósola, relatores de la Excm. Corte Suprema, en que piden gratificacion o aumento mientras no se dicte el Código de Enjuiciamiento

Se reservó tambien para segunda lectura.

El señor Reyes (vice-Presidente.)—Ocupa el primer lugar de la tabla un proyecto de lei sobre explotacion de guaneras. Este proyecto ha sido aprobado en jeneral i está informado por la Comision respectiva; por consiguiente, se encuentra en estado de tratarlo en particular.

Está, pues, en discusion particular este proyecto.

El señor Sotomayor (Ministro de Hacienda.)—Como sabe la Honorable Cámara, el Gobierno va a nombrar una comision que vaya a explorar las guaneras que se encuentran en el desierto de Atacama; por lo tanto, me parece que seria conveniente esperar el resultado de esta comision para proceder a tratar del proyecto en debate.

Hago indicacion en este sentido.

Se dió por aprobada la indicacion del señor Ministro.

El señor Valdes Vijil.—Ruego al señor Presidente se sirva poner en tabla un proyecto aprobado por la Cámara de Diputados en 1872 o 1873 i que tiene por objeto reformar el art. 452 del Código de Comercio.

El señor Reyes (vice-Presidente.)—¿Pide Su Señoría que se discuta desde luego este proyecto, o simplemente desea que se agregue a la tabla?

El señor Valdes Vijil.—Que se agregue a la tabla, señor Presidente.

El señor Reyes (vice-Presidente.)—No hai inconveniente para que el proyecto a que Su Señoría se refiere se agregue a la tabla. Pasaremos, entónces, a ocuparnos en particular del proyecto referente a la construccion de un ferrocarril en el desierto de Atacama.

El señor Secretario.—El proyecto que ha formulado la Comision respectiva dice así:

«Art. 1.^o Se concede al Presidente de la República las autorizaciones siguientes:

«1.^a Para que por medio de licitacion pida propuestas a particulares para la construccion de un ferrocarril a vapor entre el puerto de Taltal i el lugar denominado Cachinal de la Sierra, i para un ramal que lo prolongue al norte hasta Aguas Blancas, en la provincia de Atacama;

«2.^a Para que ofrezca i otorgue al proponente que presentare mejores propuestas, las concesiones siguientes:

«A.—Privilejio esclusivo por el término de treinta años para la explotacion de la vía férrea, no permitiéndose la construccion i explotacion de otra vía de la misma especie entre los puertos que aquélla va a unir.

«B.—Exencion absoluta del pago de derechos de Aduana por la introduccion de materiales de construccion i equipo de la línea.

«C.—Exencion tambien del derecho de esportacion de las pastas metálicas o minerales que se estrajeran para el pago de aquellos materiales, hasta concurrencia de la suma de cuatrocientos mil pesos.

«D.—Cesion gratuita de los terrenos que la empresa necesitare para el trayecto de la vía, muelle, maestranzas, etc.

«3.^a Para invertir hasta la cantidad de veinte mil pesos en hacer estudios i reconocimientos de los lugares indicados, con el objeto de fijar el costo aproximativo que demande la construccion del ferrocarril de que se trata, a fin de que sirva de antecedente a la licitacion.

«Art. 2.^o—En las propuestas que se presentaren se estimará como mas ventajosa para su aceptacion, en primer lugar, aquella que ofrezca mas segura garantia de buena i efectiva ejecucion de la obra; en segundo lugar, aquella que se proponga realizarla

en ménos tiempo; en tercer lugar, aquella que ofrezca mas ventajas a la industria i al comercio para la conduccion de carga i pasajeros; en cuarto lugar, aquella que ofrezca mas ventajas o ménos gravámenes para el Erario público.

«Art. 3.º.—Se tendrá como condicion precisa del contrato que se celebre, la de que el Gobierno intervendrá en la formacion de tarifas de fletes i pasajeros; de modo que en ningun caso quede ella a la esclusiva decision del contratista.

«Art. 4.º.—Las autorizaciones contenidas en la presente lei durarán por el término de dos años.»

El señor Reyes (vice-Presidente).—En discusion particular el art. 1.º

Como este artículo es tan complejo, creo que seria conveniente dividirlo para la discusion, en cuyo caso principiaríamos por discutir el inciso 1.º que tiene por objeto autorizar al Presidente de la República para que pida propuestas a particulares para la construccion de un ferrocarril a vapor entre el puerto de Taltal i el lugar denominado Cachinal de la Sierra i para un ramal que lo prolongue al norte hasta Aguas-Blancas.

Si esta base fuese aceptada, nos ocuparíamos en seguida de la segunda parte del artículo, esto es, de las condiciones que ha de imponer el Presidente de la República a los licitadores.

Como han oido los señores Senadores, el artículo empieza por decir que se conceden al Presidente de la República tales i cuales facultades. I como la enumeracion de éstas es mui larga, convendria hacer la separacion que he indicado.

Aprobado el inciso 1.º, entraríamos en seguida a ocuparnos en las concesiones que el Ejecutivo podria hacer.

Está en discusion el inciso 1.º del artículo.

El señor Lastarria (Ministro del Interior).—Creo que hai una solicitud presentada a la Cámara sobre este mismo asunto, i que convendria tener presente.

En este artículo se habla sobre la construccion de un ferrocarril entre Taltal i Cachinal de la Sierra, con un ramal a Aguas-Blancas, i en la solicitud a que me refiero se habla de un ferrocarril entre el puerto de Blanco Encalada i Aguas-Blancas.

El señor Reyes (vice-Presidente).—Esta seria una razon para modificar el artículo haciendo estensivas las concesiones a este nuevo ferrocarril.

El señor Lastarria (Ministro del Interior).—Sin embargo, convendria dar lectura a la solicitud.

El señor Secretario da lectura a la solicitud del señor Manterola, en representacion de la Sociedad Salitrera de E. Moreno i Ca. i que se inserta mas adelante junto con las demas solicitudes que se han presentado sobre el mismo asunto.

El señor Lastarria (Ministro del Interior).—Parece que ha llamado la atencion de los especuladores en aquellas salitreras, las facilidades que presenta la construccion de una línea férrea por Taltal, sobre todo despues del informe que el señor Pissis ha presentado al Gobierno, en que dice que la línea no podria tener una gradiente superior a un dos por ciento en un trayecto pequeño, que media entre Taltal i Cachiyuyal.

El costo de la obra es relativamente insignificante porque iria por una quebrada mui suave, don-

de no habria necesidad de construir obras extraordinarias, como calzadas, puentes, etc.

La Cámara sabe que con un objeto idéntico se han presentado tres o cuatro solicitudes, fundadas en la facilidad que presenta la construccion de la obra.

Por su parte, la Comision del Senado ha creído conveniente extender los trabajos de la línea, un poco mas al norte todavía, o mas bien dicho, al N. E., desde Cachinal de la Sierra hasta Aguas-Blancas, comprendiendo una estension considerable. Sin embargo, los estudios que se han hecho en aquellas rejiones han demostrado que tambien hai mucha facilidad para construir una línea entre el puerto de Blanco Encalada i Aguas-Blancas, sin necesidad de comunicarse por Taltal.

Segun los estudios que ha practicado el señor Pissis, resulta que no convendria trabajar aquellas salitreras si el flete hubiera de exceder de dos centavos por kilómetro, i talvez de un centavo en los cuarenta kilómetros que hai desde el término, que es Cachinal, hasta Aguas-Blancas.

Segun los datos recojidos por el Ministerio, tenemos que en Blanco Encalada hai un salto como de 20 metros, que se ha mandado salvar por una carretera de dos kilómetros, de modo que la gradiente seria abí de uno por ciento.

Segun el informe pasado por los ingenieros que han reconocido aquellos puntos, salvado este salto hai un espacio como de diez leguas, en el cual no existe gradiente, pero sí pequeños obstáculos, como rocas, que pueden salvarse fácilmente. Mas adelante, ántes de llegar a Aguas-Blancas, hai un punto, el portezuelo de los Cardones, donde la gradiente puede llegar a ser de 4 por ciento.

Por estos datos, la Cámara vé que es posible hacer tambien esta línea. Entónces las dos líneas quedarian situadas, una a 24º 27' latitud sur, porque así consta de la esploracion de los marinos del *Blanco Encalada* al puerto del mismo nombre; i la otra línea quedaria a 25º 25', de modo que habria entre ámbas un grado mas o ménos, de diferencia.

En este trayecto hai una quebrada, la del Paposo, que ofrece dificultades serias para el trazado de un ferrocarril, porque hai en ella lomas, i no está en forma de gradas ascendentes como la de Taltal.

Segun estos antecedentes, es posible establecer las dos líneas. En este caso, la del norte, es decir, la de Blanco Encalada, seria fomenada por las salitreras de Aguas-Blancas, i por un gran número de minerales, entre ellos el último Caracoles, porque la Cámara recordará que hai cuatro asientos de este nombre; fuera de que la costa en ese trayecto no tiene ménos de 400 leguas cuadradas, cruzadas de vetas, en las cuales abunda el cobre. Con estos solos elementos, hai para esa línea vida segura.

Por lo que respecta a la línea de Taltal, la Cámara tiene ya todos los antecedentes necesarios, con la lectura que acaba de oír del informe, para saber que tendria asegurada su existencia.

Por eso yo soi de opinion que en el inciso 1.º no se limite la concesion a la línea de Taltal, con su ramal de Cachinal de la Sierra a Aguas-Blancas, sino que se autoricen las dos líneas: una de Taltal a Cachinal, i otra de Blanco Encalada a Aguas-Blancas.

El señor Gallo.—Me estraña mucho que ahora se salga del camino seguido siempre por el Congreso en solicitudes sobre ferrocarriles: de que se exa-

raíne la propuesta i una vez considerada, se haga la concesion.

¿Por qué vamos a autorizar al Presidente de la República a hacer una cosa que debe i puede hacer el Congreso, i que en realidad lo ha hecho siempre?

En cuanto a darle intervencion, a fin de que las tarifas que señalen los empresarios no sean excesivas, eso puede salvarse estampándolo en los artículos que se aprueben al hacer la concesion.

Por otra parte, no veo ningun peligro en que el Senado, tomando el camino seguido habitualmente, se decida por alguna de las concesiones, si la cree ventajosa, o las deseche todas.

Yo comprendería las observaciones hechas por el señor Ministro si se tratase de autorizar al Presidente de la República para que construyese un ferrocarril por cuenta del Estado, porque en este caso no existiría ese inconveniente; pero en la forma en que se presentan estos proyectos, no veo ventaja para que se conceda esa autorizacion.

Por otra parte, si hai muchos especuladores que desean construir ferrocarriles en aquellos puntos, debemos pensar que es porque hai allí elementos para sostenerlos; si su ánimo fuese establecer monopolio, no podrian resistir mucho tiempo, porque las mercaderías que han de trasportar, no soportarian un recargo excesivo de fletes.

Veo, pues, que en el caso en que nos ocupamos no debe salirse de la práctica observada hasta aquí. Hacer las concesiones que se crean convenientes, i en seguida establecer las bases de esas concesiones, es mas útil que autorizar al Presidente de la República para que conceda permisos de construccion de ferrocarriles destinados a la estraccion de mercaderías de poco valor.

Por eso es que tendré el honor de oponerme a la aprobacion del inciso que se discute.

El señor **Claro**.—Por la tercera de las autorizaciones que, segun el proyecto en discusion, se conceden al Presidente de la República, se le permite gastar hasta veinte mil pesos en los estudios preliminares del ferrocarril de que se trata.

El criterio con que apreciaremos el proyecto que se discute, se modificará profundamente segun sea la suerte que corra esta autorizacion. Si no hubiera de ser aceptada por la Cámara, tendríamos que proceder en el concepto de que el permiso para la construccion de la línea férrea habia de ser concedido sin mas datos que los mui deficientes que hoy se tienen, no solo del costo i dificultades de la obra, sino de la cantidad de materia trasportable que ofrece la zona que quedaria al alcance del ferrocarril, lo cual crea dificultades al Gobierno i a los mismos interesados obligados a tratar sin conocimiento exacto de las cosas. Habria, pues, que proceder con la cautela que impone el legislar sobre asuntos conocidos solo de una manera imperfecta.

No seria lo mismo si partiésemos del antecedente que la lei que se dicte será aplicada solo cuando haya puntos ciertos de partida, como lo serian los estudios previos del ferrocarril, su trayecto i puntos que pudiera ligar.

Por esto hago indicacion para comenzar la discusion por la autorizacion tercera que pasaria a ser el art. 1.º de la lei si resultare aprobada.

El señor **Lastarria** (Ministro del Interior).—¿Quiénes son los informantes?

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—Los señores Ibañez, Zañarta i Pérez Rosales.

El señor **Lastarria** (Ministro del Interior).—No están presentes. Pido la palabra.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **Lastarria** (Ministro del Interior).—Segun entiendo, i como el señor Ministro de Hacienda acaba de recordármelo, la Comision adoptó este proyecto en la forma en que lo presenta porque habia muchas solicitudes i ninguna de ellas era aceptable. Esta es una, segun creo, de las muchas razones que espone la Comision. Lo digo en satisfaccion de la opinion que acaba de verter el Honorable Senador por Atacama. La Comision, como digo, estudió todas las solicitudes i no encontró ninguna aceptable, i por consiguiente, se vió en el caso de no adoptar la práctica comun i usual a este respecto, i entónces optó por esta medida.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—Hai una indicacion previa del Honorable Senador por Santiago, que solicita se principie la discusion por el núm. 3.º del art. 1.º que dice:

“Para invertir hasta la cantidad de 20,000 pesos en hacer estudios i reconocimientos de los lugares indicados, con el objeto de fijar el costo aproximativo que durante la construccion del ferrocarril de que se trata, a fin de que sirva de antecedente a la licitacion.”

El señor **Prats** (Ministro de Guerra).—Parece entónces, señor Presidente, que la discusion debería concretarse unicamente a éste, como artículo único de la lei, i esperar el resultado de los estudios que haga la comision esploradora para fijar las bases de una licitacion o de cualquier otro arreglo.

El señor **Lastarria** (Ministro del Interior).—Se podria fijar desde luego.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—El señor Ministro de la Guerra parece que indica que seria conveniente reducir toda la lei a esta autorizacion.

El señor **Prats** (Ministro de Guerra).—Digo que aceptada la indicacion del Honorable Senador por Santiago,—que parece realmente mui fundada—seria lógico, a mi juicio, concretarse a esa autorizacion, puesto que, aprobada esa indicacion, seria necesario hacer estudios, nombrar comisiones, etc., i entónces se tendria un conocimiento perfecto de lo que convendria hacer. Cuando ese conocimiento se tenga, seria el caso de pedir propuestas o de adoptar talvez otro camino. Talvez el Estado se decidiese a hacer el ferrocarril, qué sé yo, en vista de los estudios especiales que se hubieran practicado. Talvez convendria hacer mas concesiones o ménos concesiones. Todo depende del estudio que haga esta comision i de las informaciones que el Gobierno se procure sobre el particular.

Por eso me pareceria conveniente limitar la lei a este artículo, como artículo único, segun la indicacion del Honorable Senador por Santiago, que la encuentro mui fundada i que por eso amplío por mi parte.

No sé si será aceptable esta idea: a mi me parece conveniente.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—Se ha redactado el proyecto segun la indicacion del Honorable Senador por Santiago, ampliada por el señor Ministro de la Guerra, como artículo único de una

lei completamente independiente de la que está en debate, porque la autorizacion en la forma en que se encuentra aquí está ligada con otras materias del proyecto i es necesario separarla.

No sé si le acertado a traducir bien la idea de los señores Senadores.

El señor Secretario va a dar lectura a esa redaccion.

El señor **Secretario**.—La indicacion formulada por el señor Claro i ampliada por el señor Prats, quedaria en esta forma:

“Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta la cantidad de 20,000 pesos en los estudios i reconocimientos necesarios, para formar los planos i presupuestos de un ferrocarril de vapor que unan al puerto de Taltal con el lugar denominado Cachinal de la Sierra, i para un ramal que se prolongue hasta Aguas-Blancas, i de otro que comunique a éste último punto con el puerto Blanco Encalada.

“Esta autorizacion durará por el término de un año.”

El señor **Gallo**.—Yo no veo razon para refundir en una misma todas las solicitudes. La que se acaba de leer, de un señor Manterola, en representacion de E. Moreno i C.^{as}, nada tiene de extraordinario ni de exorbitante. ¿Entonces con qué derecho la iriamos a negar? No pide privilejio, i las concesiones que solicita se han otorgado últimamente a todas las empresas que se han presentado pidiendo permiso para construir ferrocarriles. En esta obra no hai intereses perjudicados, no hai competencia de ningún jénero. Yo creo que estamos en el caso de atender a esta solicitud i, en conformidad a lo que siempre se ha hecho, despacharla favorablemente.

Ahora, si se hace un mal negocio, eso de ninguna manera será culpa del Congreso. Por eso creo que debe separarse esta solicitud del proyecto de la Comision.

El señor **Prats** (Ministro de Guerra).—Aunque la solicitud del señor Manterola es mas o ménos como todas las solicitudes que sobre este asunto se han hecho, creo que en el caso actual conviene tomar en cuenta que en ella se piden ciertas exenciones que importan favores concedidos por el Estado, como es la exencion del derecho de esportacion de minerales i pastas i del derecho de importacion de los materiales de construccion, etc.

Cuando se trata de la construccion de un ferrocarril que el Congreso no conoce, como tampoco los lugares que va a recorrer, creo que no dejan de existir las razones que yo habia alegado ántes. Antes de hacer concesiones, sepamos lo que se concede i las ventajas que el Estado saca, i entonces veremos si debemos ampliar o restringir las concesiones. En los demas casos, el Estado sabia lo que hacia. En el ferrocarril de Copiapó estaba al alcance de todo el mundo juzgar el hecho; pero ahora no se puede hacer lo mismo. Yo, al ménos, no puedo emitir opinion sobre la importancia, conveniencia del servicio, etc., i por consiguiente, me encuentro embarazado para dar mi voto.

Desearia, como no es necesario proceder con precipitacion, que el Senado adquiriese conocimiento de aquello de que se trata, i una vez conocida la materia, se procederá a conceder este permiso u otros privilejios. En todo caso, creo que nunca daña

i que, al contrario, aprovecha mucho saber-lo que se va a hacer, qué importancia tiene este ferrocarril, etc.

Yo opinaria por que nos limitásemos por ahora a hacer los estudios del caso, i mas tarde el Congreso, con este conocimiento, resolverá lo que estime conveniente.

El señor **Gallo**.—Lo que acaba de decir el señor Ministro de la Guerra no desvirtúa de ninguna manera lo que yo habia espuesto. ¿Por qué razon, en virtud de qué principio, en virtud de qué conveniencia se va a negar lo que pide un solicitante que no exige del Estado un centavo mas de lo que el Estado ha estado concediendo al ferrocarril del sur para la esplotacion de los productos agrícolas i al del norte para la esplotacion de los minerales, i, en fin, al ferrocarril que se proyecta entre la estacion central i las Condes?

¿No sabemos lo que se va a hacer? ¿Cómo nó! Se va a esplotar las salitreras de Cachinal de la Sierra i de Aguas-Blancas.

¿Qué ventaja habria en retardar la resolucion de este asunto? ¿Puede el Estado contribuir de alguna manera cuando se trata de un camino particular? ¿Dirá la comision que el camino es impracticable porque exige mucho costo? Pero si hai una compañía que quiere correr el albur de invertir esa suma en la empresa, ¿por qué el Estado habria de ser una rémora?

Por otra parte, esto de constituirse el Estado en tutor de las empresas particulares, creo que es hasta cierto punto mezclarse en lo que no debiera. Si la empresa es buena o mala, eso es de cuenta de los empresarios i el Estado no arriesga nada en ello.

Debe suponerse que las personas que emprenden el negocio lo han estudiado i han visto si pueden o nó obtener provecho de él i por eso vienen ante la Cámara a pedir licencia para construir el camino.

Por eso es que yo insisto en que la solicitud del señor Manterola no corra la misma suerte que el proyecto jeneral presentado por la Comision, porque el uno tiene por base el que las solicitudes presentadas para hacer ese ferrocarril no son aceptables, en tanto que la que acaba de leerse i de la cual ha tomado conocimiento la Cámara, es de tal naturaleza i tan sencilla, que el Congreso nunca ha trepidado en conceder a todos los solicitantes, i aun este pide ménos que los otros porqué abandona el privilejio i se conforma con un simple permiso.

El señor **Valdes Viji**.—El señor Senador por Atacama equipara este ferrocarril a los otros de la República. Yo le encuentro una gran diferencia i es que, como decia el señor Ministro de la Guerra, no conocemos el costo de este ferrocarril ni los lugares por donde poco mas o ménos conviene llevarlo; no conocemos sino los puntos a que llega i sabemos tambien que vá a trasportar mercaderías de poco valor, a las que se necesita hacer pagar un flete mui pequeño.

Esto me hace creer que hai mucha diferencia entre un ferrocarril cuyos trazos se conocen de antemano, que se presenta con todos los antecedentes del caso i con las bases fijas, i éste del que no tenemos conocimiento alguno.

Una vez hecho el ferrocarril, la empresa impone las tarifas que quiere i será mui difícil que se establezca otra línea, i aun en ese caso las dos tendrian el 50 por ciento de ganancia.

Por esto creo muy prudente la idea del señor Ministro de la Guerra. Esperemos hasta que sepamos lo que deba hacerse.

El señor **Claro**.—No veo que haya incompatibilidad alguna en aprobar la autorización que nos ocupa i tomar en consideración el resto del proyecto formulado por la Comisión.

¿Qué inconvenientes se ofrecen para que tratemos de tener los conocimientos necesarios sobre el costo i extensión de uno o mas ferrocarriles en aquella rejion i adquirir datos estadísticos que pueden ser de suma importancia para los que pretenden emprender el trabajo?

Así, pues, no creo que haya incompatibilidad. Pero dar preferencia absoluta a la solicitud que patrocinó el señor Senador por Atacama.....

El señor **Gallo** (*interrumpiendo*).—Yo no patrocinó la solicitud.

El señor **Claro** (*continuando*).—O que apóya al ménos, tiene para mí un inconveniente, i es que la Cámara no tiene seguridad de que se trata de una solicitud seria, sea por la responsabilidad de la persona que la representa i a quien no conozco, o porque no se procede con el apoyo de estudios previos. Es probable que se haya imaginado cierto costo en la construcción de la línea, que un estudio posterior puede manifestar como no exacto. Nada mas natural, entónces, que suponer que los autores abandonen ese propósito.

Verdad es que seria por demas extraordinario el que la Cámara desatendiese una solicitud que se limita a obtener el mero permiso para la construcción, sin privilejio i sin otras condiciones que las concedidas de ordinario a iguales empresas. Por esto opino porque la Cámara tome en consideración la de los señores Moreno i Ca., apesar de que ofrece algunas dificultades que me inclinan a una apreciación desfavorable. En primera línea, puede notarse que no ofrece garantía alguna de efectividad; que el concesionario quedaria en libertad de hacer o no la línea, i por tanto espuestos a perder inútilmente todo el tiempo que se le concediera para su construcción, si abandonare la idea de construirla. Por esto exijiria que se estableciese la responsabilidad del concesionario en el caso de no efectuar la obra, i bajo la forma mas efectiva, como seria el depósito en arcas fiscales, o en un banco, de una suma que debiera perder en el caso de inejecución. Una garantía así, seria la primera condición que yo pondria para la aceptación de esta solicitud.

Otra observación, igualmente importante, puede hacerse a la solicitud. No pide privilejio, sino un simple permiso, pero no acepta limitación alguna en las tarifas. Ahora bien, construida una línea férrea, en un distrito de carga limitada, sin movimiento intermedio, se establece un monopolio de hecho. Nadie seria tan valiente que acometiese la obra de construir una línea paralela a otra en actual explotación.

El señor **Latsarria** (Ministro del Interior).—Como hai varias salitreras, podria haber otras compañías.

El señor **Claro**.—La empresa concurrente no podria iniciar sus trabajos sino despues de algunos años de explotación de la antigua, i mientras la nueva se terminaba pasaria algun tiempo mas, lo suficiente para que la primera realizase ganancias tales, que la pusieran en aptitud de arruinar a la

nueva empresa. I si estas expectativas alejan la probabilidad de una concurrencia tanto mas problemática, cuanto mayores son los capitales que demanda el tentarla, es ménos discreto presumirlo tratándose de empresas de acarreo de materias que no se renuevan para reemplazar las acarreadas, i que por tanto se agotan paulatinamente; de empresas propiamente hablando, que consumen su propia vida.

La línea primera, aunque no privilegiada, procederá como la única que puede trasportar, i es seguro que fijaria tarifas no bastante altas para impedir la producción, pero sí lo bastante para hacerse los adquirientes obligados de los artículos producidos, o de las materias minerales estraidas.

Un señor **Senador**.—Eso es claro.

El señor **Gallo**.—Lo cierto es, que de todas las compañías establecidas en aquellos lugares, solo una ha resistido.

El señor **Claro**.—No se crea, por lo que espongo, que atribuyo importancia decisiva a la limitación de las tarifas. No es imposible elevar los gastos de construcción o de explotación de tal modo que, en vez de que las tarifas limitadas dejen una ganancia remuneradora, de quince a dieziocho por ciento, por ejemplo, se obtenga con esa alteración una utilidad de treinta o treinta i seis.

I no es una mera hipótesis a lo que me refiero. Podria señalar un caso, si fuera efectivo lo que se ha dicho del ferrocarril de Arica a Tacna: ahí se garantiza por el gobierno un mínimo de interés, i durante años tuvo que abusar algo en razon de esa garantía, mientras que los provechos verdaderos eran tan considerables que las acciones se trasferian por el doble de su valor; sin embargo, esas utilidades no cubrian la renta garantida porque se habia doblado el costo verdadero de construcción o porque se exajeraban los gastos de explotación o la suma para amortización.

Sin embargo, una limitación de tarifas, basada sobre el costo o el producto neto, es alguna garantía para el público, en cuanto es punible la exajeración del uno o la disminución del otro, pues ambos procederés suponen fraudes que caen bajo la acción del Código Criminal.

Aun cuando sea, pues, de bastante mediana eficacia la intervención del Gobierno en las tarifas, no queda otro espediente para atemperar los efectos de la concesión de un privilejio, o de un mero permiso, pero importando un verdadero privilejio en el hecho.

Resumiendo, no encuentro incompatibilidad en la autorización que se trata de conceder al Ejecutivo para adquirir datos necesarios, de que ahora no está en posesión, o que si los tiene son imperfectos, pues ellos servirán no solo al Congreso i al Gobierno, sino a los interesados mismos, i conjuntamente conceder los permisos que se soliciten, bajo las condiciones que se estimen oportunas. Si estos permisos quedan sin aplicación, no se habrá perdido el tiempo para aquellos estudios.

No debe olvidarse que ahora se procede bajo el imperio de alocuciones creadas por espíritu de especulación exaltado por el imperfecto conocimiento de aquella rejion. Es de temer que ocurra entre nosotros algo parecido a lo que sucedió cuando el descubrimiento del mineral de Caracoles. Hubo entónces treinta a cuarenta proponentes solicitando la adjudicación del privilejio para construir un ferro-

carril, que al fin no se realizó, mientras que se construyó uno por empresa particular, para su propio uso, i en un punto distinto al que convenia para el desarrollo futuro del país i con abandono de su único puerto.

Ahora, que se exajeran talvez las riquezas minerales del norte, habrá muchos interesados en construir un ferrocarril, pero el interés del país está en asegurar que al ménos uno se construirá, i a eso tienden los estudios prévios que el Gobierno debe hacer. Por esto, sin oponerme a la indicacion del Honorable Senador por Atacama, creo que debemos ocuparnos de la discusion del proyecto, i en seguida de conceder o nó el permiso que solicita el señor Manterola.

Sírvase, señor Secretario, leer el artículo redactado.

El señor Secretario repitió la lectura del proyecto formulado por el señor vice-Presidente, en que se refunden las indicaciones de los señores Claro i Prats.

El señor **Claro** (continuando).—Creo que talvez seria conveniente no determinar los puntos. No veo cuál sea la ventaja de que se determinen en la lei los puntos hasta dónde llegará la línea. Talvez se consultaria mejor el propósito concediendo la autorizacion al Gobierno para que haga los estudios preliminares que crea convenientes i sin fijar límites. Porque la comision informante sobre los depósitos de guano de aquellas rejiones, me parece que no prestó mucha atencion a una línea férrea, por lo que creo mejor dejar entera libertad al Gobierno para que, segun los informes que vaya recibiendo, proceda con datos mas exactos de los que ahora posee.

Por esto propondria que se redactara el artículo en un sentido jeneral, i espero que el Honorable Ministro de la Guerra aceptará esta idea.

El señor **Prats** (Ministro de Guerra).—Me parece, señor Presidente, que la forma propuesta al artículo por el Honorable Senador por Santiago es la mas conveniente.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—Es decir, «se autoriza al Ejecutivo para invertir hasta la cantidad de veinte mil pesos en los estudios preliminares para la construccion de ferrocarriles que comuniquen los puertos de Taltal i Blanco Encalada con las salitreras del interior.»

El señor **Claro**.—Mas bien: *en los estudios i presupuestos preliminares.*

El señor **Prats** (Ministro de Guerra).—Seria mejor decir: *en los estudios i reconocimientos preliminares.*

El señor **Lastarria** (Ministro del Interior).—¿I qué se hace, una vez en posesion de esos estudios? ¿Qué suerte van a correr las solicitudes presentadas? En este caso viene bien lo observado por el Honorable Senador por Atacama, pues con esto no se resuelve nada.

En realidad ¿qué hace el Gobierno con tales datos? ¿Los pasa al Congreso? ¿Vuelve éste a autorizar al Ejecutivo para conceder el permiso que solicitan los peticionarios?

Por esto yo habia estimado conveniente resolver el negocio en el sentido indicado por la comision.

El señor **Valdes Vijiil**.—Yo creo que debian desecharse todas las solicitudes hasta que se presentara el informe que debe recibir el Gobierno.

El señor **Lastarria** (Ministro del Interior).—Procediendo así, es casi seguro que nos vamos a quedar sin ferrocarril.

Fijese el Senado en que no se trata de ligar poblaciones, sino de favorecer una industria que depende de la voluntad de los empresarios.

Me parece que nos va a suceder lo que con el ferrocarril del desierto, que se quedó en proyecto.

El señor **Valdes Vijiil**.—Yo creo que el mejor medio que podia adoptarse, era autorizar al Ejecutivo para hacer los estudios necesarios sobre la materia; todo lo demas que ahora se propusiera para tomar una resolucion definitiva respecto de las solicitudes en debate, seria de todo punto inconveniente; porque partiríamos de datos vagos, inciertos, que carecen de base fija, que no tienen estabilidad.

Despues de practicados los estudios a que me he referido, los peticionarios sabrán si les conviene o nó llevar adelante su solicitud.

Por ahora, repito, me parece lo mas prudente autorizar al Ejecutivo para hacer los estudios i reconocimientos de los lugares donde debe construirse líneas férreas, pudiendo invertir con tal objeto hasta la cantidad de veinte mil pesos.

Digo hasta esa suma, esperando que el señor Ministro del Interior gastará lo ménos posible en la realizacion de esos trabajos.

Procediendo así, es indudable que sabremos lo que vamos a conceder i no autorizaremos a personas que hasta aquí no nos ofrecen garantías del cumplimiento de lo que proponen.

El señor **Claro**.—Yo creo que no hai inconveniente para que se vote el artículo que ha sido formulado por el señor vice-Presidente i despues se tratara de los artículos del proyecto.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—Va a votarse el artículo en esta forma:

“Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta la cantidad de veinte mil pesos en los estudios i reconocimientos preliminares para la construccion de ferrocarriles que comuniquen los puertos de Taltal i Blanco Encalada con las salitreras del interior.

“Esta autorizacion durará por el término de un año.”

El señor **Prats** (Ministro de Guerra).—Ferrocarriles de vapor en lugar de a vapor.

Votado el artículo en la forma expresada, fué aprobado por unanimidad.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—Si hemos de seguir con la discusion del proyecto de lei tal como ha sido formulado por la Comision, habria que variar por completo la redaccion de sus artículos.

El señor **Prats** (Ministro de Guerra).—Mi indicacion ha sido para que se concretara el debate de todo este negocio solo al artículo que ha sido aprobado. Una vez obtenido esto último, debia darse por terminado el asunto.

Esto es lo que yo proponia.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—Pero el señor Ministro del Interior i el Honorable Senador por Santiago han indicado que debia continuarse la discusion de este negocio.

El señor **Lastarria** (Ministro del Interior).—Yo me habia limitado a hacer observaciones únicamente.

El señor **Claro**.—Creo, señor Presidente, haber

expresado claramente que despues de votarse el artículo que ha sido aprobado, debiamos pasar a ocuparnos del proyecto que ántes se habia puesto en discusion.

Una vez concedida al Gobierno la autorizacion para invertir los fondos necesarios en la adquisicion de los datos que se juzgan indispensables para conceder el permiso que se solicita, no creo que haya inconveniente para pasar a tratar de las condiciones que pueden exijirse a los que deseen emprender la construccion de los ferrocarriles de que se trata.

Pero, señor, léjese de encontrar inconvenientes para la discusion del proyecto a que me refiero, creo sumamente ventajoso señalar desde luego las bases dentro de las cuales se concederá el permiso o el privilejio para construir el ferrocarril. Haciéndolo, despejaremos la incógnita que existe. Ante ella no hai estímulo suficiente para que los interesados se ocupen de reunir el capital de 400 o 500 mil pesos que la obra demandará, o para hacer los estudios que ella requiere. I, quizá, ni aun para anticipar los gastos necesarios para verificar los estudios que harán los ingenieros nombrados por el Gobierno.

Será distinto si de antemano conocen las bases principales dentro de las cuales se ajustará el contrato. Porque si ellas no contienen nada de oneroso, es claro que solo deberán ocuparse de las espectativas del negocio mismo. Las otras disposiciones que contiene el proyecto formulado por la Comision de Gobierno, completan la idea del artículo que la Cámara acaba de aprobar.

Tratándose de bases para un contrato bajo propuestas, éstas vendrán a determinar lo que por fuerza debiera ser jeneral o indefinido en aquéllas. I como no se trata de un mandato, nada impide que el Gobierno ocurra de nuevo al Congreso si a consecuencia de los estudios previos llegase a estimar conveniente el cambio de esas bases, o aun la construccion del ferrocarril por cuenta del Estado.

El hecho mismo de anticipar el conocimiento de lo que se estima conveniente en el momento actual, es una ventaja para preparar la realizacion de la obra, i de allí la oportunidad de establecer los términos dentro de los cuales se concederá la construccion del ferrocarril una vez que estén hechos los estudios preliminares, i para esto es preciso que la Cámara tome conocimiento del proyecto de la Comision.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—La Cámara tiene acordado ya postergar la discusion de este proyecto hasta que se hagan los estudios que se han mandado practicar. Entiendo que no es otro el alcance de la indicacion del señor Ministro de Guerra respecto al asunto en debate.

Yo creo que el Senado debe pronunciarse sobre esta indicacion.

El señor **Prats** (Ministro de Guerra).—Reitero mi primitiva indicacion, señor Presidente, sobre la cual ha rodado el debate durante toda la sesion i que, despues de votada, vuelve a ser discutida.

Pido al Senado que acuerde postergar la discusion de este negocio hasta que se lleve a efecto la autorizacion concedida, i por consiguiente que no se pronuncie ahora ni sobre las solicitudes particulares, ni sobre el proyecto presentado.

Ya que vuelvo a hacer uso de la palabra sobre el particular, llamaré la atencion del Senado a una

circunstancia especial. Yo tengo la idea de oponerme en lo sucesivo a toda concesion de exencion de derechos de esportacion o de importacion. Me inclino mas a que se otorgue a los empresarios o peticionarios de esta clase, una suma determinada de dinero: cincuenta, ciento o doscientos mil pesos; porque estas exenciones de derechos son una fuente de perturbaciones i de fraudes: es casi imposible verificar en las aduanas comprobaciones exactas.

Creo que de esta idea participan muchos señores Diputados i Senadores i que debe el Senado tomarla en cuenta.

Por otra parte, señor, si en este caso particular se tratara de un simple permiso que no diera lugar a una competencia imposible de vencer por las demas empresas que quisieran construir otro ferrocarril, yo no trepidaria un momento en darle mi voto. Léjese de eso, creo que el Estado casi no tendria derecho para denegar solicitudes de esa especie. ¿Coul motivo se podria negar un permiso pedido para unir por líneas férreas cualesquiera puntos de la República, cuando no se exija nada de parte del Estado?

Pero, ¿es esto realmente de lo que se trata, por mas que se emplee la palabra permiso? No, señor, se trata de un verdadero privilejio, como ya se ha probado, i de un privilejio que impone ciertos gravámenes al Estado, como exenciones de derechos de importacion de los materiales i otros. Siendo así, es claro que el Estado debe conocer ántes los antecedentes del negocio, para ver si puede ampliar o restringir esas concesiones.

Insisto, pues, en que se vote mi indicacion.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—Se va a votar la indicacion del señor Ministro.

El señor **Claro**.—¿Cómo votarán los señores Senadores que deseando mantener la autorizacion concedida al Presidente de la República quieren tomar en consideracion las solicitudes particulares presentadas?

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—Contra la indicacion, señor Senador; porque desechada ella, se continuaria tratando de las solicitudes que, en caso contrario, se postergarían.

Puesta en votacion la indicacion del señor Ministro de la Guerra, fué aprobada por 12 votos contra 1.

El señor **Gallo**.—Pediria, señor Presidente, que todas las solicitudes sobre ferrocarriles, presentadas al Senado, se publicaran.

El señor **Secretario**.—No se han publicado, señor, porque respecto a solicitudes, la Comision de Policia acordó en el reglamento en que se organizó el servicio taquigráfico, que solo se publicaran aquellas que el Senado mandara espresamente que se insertasen en el DIARIO OFICIAL.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—Si no hai inconveniente por parte de algun señor Senador, se hará la publicacion.

Así se acordó.

Las solicitudes presentadas hasta la fecha, son las siguientes:

“Soberano Congreso:

“Vicente Santa Cruz, por don José María Callejas, descubridor de las salitreras de Cachinal de la Sierra en el Desierto de Atacama i dueño de muchas pertenencias de salitre, a V. E. respetuosamente digo:

“Que para la explotación de los yacimientos descubiertos es de absoluta necesidad la construcción de una línea férrea por la cual pueda hacerse el transporte desde las salitreras hasta el puerto de Taltal, que es el más cercano; i como la construcción de la línea no puede llevarse a cabo sin ciertas franquicias que el Soberano Congreso ha estimado conveniente otorgar en otros casos análogos, ocurro a V. E. solicitando se conceda a mi representado privilejio esclusivo para la construcción de la línea férrea entre Cachinal de la Sierra i el puerto de Taltal, otorgándole al mismo tiempo las franquicias que paso a espresar i que mi representado estima como condiciones indispensables para llevar a cabo la obra:

“1.º Que se declaren de utilidad pública los terrenos municipales o de particulares que se necesitan para la empresa; i que se exima de pagar alcabala por las compras que se hagan con ese mismo objeto;

“2.º Que se conceda el uso gratuito de los terrenos fiscales que se necesitan para la misma empresa;

“3.º Que se permita internar libres de derechos los materiales para la construcción i esportar libres de derechos tambien, las pastas metálicas que se remitan al extranjero para emplearse en el pago de los espresados materiales;

“4.º Derecho por un término que no baje de cinco años para arreglar las tarifas de fletes i pasajes, sin intervencion ni sujecion alguna.—*Vicente Santa Cruz.*”

“En Valparaiso, República de Chile, a veintiuno de marzo de mil ochocientos setenta i siete. Ante Julio César Escala, notario público de esta ciudad, testigos idóneos cuyos nombres se espresarán a la conclusion, compareció don José María Callejas, mayor de edad, residente en Paposo i del tránsito en ésta, a quien doi fé, conozco dijo: Que confiere poder jeneral amplísimo al señor don Juan de Dios Merino Benavente, para que lo presente en todos sus asuntos, juicios o negocios, que actualmente tenga pendientes o en lo sucesivo se le ocurran, sean de la clase o naturaleza que fueren, ya sea como actor o demandado, contra toda clase de personas, autoridades o corporaciones: para que compre, venda, arriende, administre, permute, hipoteque, ceda i done toda clase de bienes: dé i tome dinero a interes: forme i disuelva sociedades, lo represente en las que tenga parte como accionista con voz i voto: celebre toda clase de transacciones, arreglos o convenios, bajo las bases que tenga a bien, suscribiendo los documentos públicos o privados que se requieran: cobre i perciba toda cantidad o valor, dando recibos i otros resguardos. Practique cuantas dilijencias judiciales o extrajudiciales sean precisas, se valga de cuantos medios de prueba, defensa i recursos permitan las leyes: pida condenacion de costas, embargos, retenciones, venta i remate de bienes, adjudicaciones en pago, declaracion de quiebra: someta las cuestiones a compromiso, nombre jueces, peritos i otros funcionarios: asista a comparendos i suscriba o nó los acuerdos que se tengan, preste i exija jurameintos, ponga i absuelva posiciones, tache i abone testigos. Confiera poderes especiales o delegue el presente en el todo o en parte, cuan-

tas veces tenga a bien, revocando unos sus títulos i nombrando otros. En órden a los derechos que tiene el mandante en las salitreras de Atacama, faculta al mandatario para disponer de ello como mas convenga. Se sacó testimonio en papel de sexta clase. Lo otorgó i firmó con los testigos don Juan Usaveaga i don Juan Evanjelista Diaz: doi fé.—*José María Callejas.—Juan Usaveaga.—Juan Evanjelista Diaz.*—Ante mí, JULIO CÉSAR ESCALA, Notario público.

“Conforme con el poder matriz de que es segunda copia, que doi a solicitud de parte i para los efectos que haya lugar, en Valparaiso, mayo treinta de mil ochocientos setenta i siete.—JULIO CÉSAR ESCALA, Notario público.

“En Valparaiso, República de Chile, el treinta de mayo de mil ochocientos setenta i siete. Ante mí Julio César Escala, Notario público de esta ciudad i testigos idóneos cuyos nombres se espresarán a la conclusion, compareció el señor Juan de Dios Merino Benavente, mayor de edad, de este domicilio, a quien doi fé, conozco, dijo: Que delega el anterior mandato en el abogado señor Vicente Santa Cruz, para que solicite i obtenga del Soberano Congreso Nacional privilejio esclusivo para la construcción de un ferrocarril a vapor que deba unir el puerto de Taltal o el de Remiendos con las salitreras del señor Callejas principal mandante, situadas en Cachinal de la Sierra o cualquier otro punto de la provincia de Atacama. Lo otorgó i firmó con los testigos don Juan Usaveaga i don Juan Evanjelista Diaz: doi fé.—*Juan Evanjelista Diaz.—Juan Usaveaga.*—Ante mí, JULIO CÉSAR ESCALA, Notario público.

“Soberano Señor:

“Rafael Barazarte, a Vuestra Soberanía respetuosamente digo: que desde hace cinco meses me ocupo de estudiar por medio de un ingeniero competente las quebradas de Paposo i de Taltal en direccion al interior del desierto, hasta en los lugares en que últimamente se ha hallado varios depósitos de salitre, con el propósito de hacer los planos i presupuestos para la construcción de un ferrocarril a vapor, i que para quedar en aptitud de realizar este trabajo considero indispensable que el Soberano Congreso acuerde otorgarme algunas concesiones, como en casos análogos se ha hecho con otros solicitantes.

“Desde años atras he pensado en unir por medio de un ferrocarril al puerto de Taltal con el lugar denominado «Las Canchas» que dista 50 kilómetros poco mas o ménos, del primero. Este pensamiento, cuyo fin era facilitar la esportacion de los metales de cobre que se estrae de las minas que están bajo mi administracion i en que tengo parte, se habria llevado a cabo si circunstancias estrañas a mi voluntad no me lo hubieran impedido.

“En el día con la riqueza que no hace mucho se ha descubierto en esas localidades, mi primer proyecto tiene mayor razon de ser, i los frutos que con él se obtengan serán ménos problemáticos para el país, puesto que no solo servirá para el mejor éxito de la explotación de los metales de cobre, sino que tambien contribuirá poderosamente al desarrollo del beneficio de las salitreras que tan brillante porvenir ofrecen a la nacion.

“Antes de presentarme a Vuestra Soberanía haciendo la solicitud que tengo el honor de interponer, había pensado que convenia al mejor éxito de mi petición acompañarla de los planos i presupuestos de la obra, i al efecto el ingeniero a quien he confiado estos trabajos se ocupaba con empeño en terminarlos, pero la presentación que en nueve del mes actual ha hecho el señor José María Callejas, con un propósito semejante, me pone en el caso de anticiparme a la época que me había fijado para verificarlo, para que así la alta consideración de Vuestra Soberanía imponiéndose de las dos solicitudes, se sirva acceder a la que ofrezca mayores ventajas en su realización.

“El ferrocarril que pretendo construir partiría del puerto de Taltal i tendría por término las salitreras ubicadas en el lugar conocido con el nombre de «Las Lagunas» pasando en su trayecto por los puntos llamados «La Brea», «Las Canchas.» «Cachiyuyal» i por el punto mas próximo posible a las salitreras de «Cachinal de la Sierra», teniendo, por consiguiente, una extensión aproximativa de ciento veinticinco kilómetros mas o ménos.

“Una empresa de esta naturaleza, Soberano Señor, demanda el desembolso de grandes capitales e impone al constructor muy sérios sacrificios, i si el Estado no protege con mano benéfica su realización, será casi imposible que pueda llevarse a cabo.

“Este ferrocarril no tendrá únicamente por objeto favorecer los intereses particulares que me están confiados i en que tengo parte, sino que servirá principalmente para desarrollar en el país una industria nueva, i para propender al progreso de una provincia, tan rica ántes como hoy abatida, que cuenta estrordinarios elementos de fortuna inesplotados en gran parte hasta la fecha por las enormes distancias, por las dificultades de los caminos i por los escasos medios de vida de que en lugares de esta naturaleza se puede disponer. Por tanto, todo lo que puede contribuir a que esas distancias desaparezcan i a que la existencia del trabajador no esté constantemente amenazada, será un notable progreso i un beneficio de inmensas consecuencias para la Nación.

“Convencido de los resultados que para la industria minera tendría una obra de esta naturaleza, había yo hecho iniciar los estudios preparatorios para conocer la posibilidad de la construcción de un ferrocarril desde Paposo hasta Las Lagunas, pero las condiciones del terreno, granítico en bastante extensión, i las dificultades que ofrece la fuerte gradiente que se tendría que dominar en gran parte del trayecto, me persuadieron de que ese trabajo no era realizable sino a costa de sacrificios que indudablemente quedarían sin compensación, puesto que para obtenerla sería necesario hacer que la tarifa de trasportes fuera muy elevada, lo que anularía por completo las ventajas de la existencia de esa vía.

“Por fortuna, no pasa lo mismo con la empresa que quiero llevar a cabo. Esta demanda, es cierto, un capital que pasa de un millon de pesos, pero la obra es realizable i ofrece, además, las expectativas que nacen no solo de una menor o mayor ganancia directa, sino también las ganancias que resultan de la planteación tan importante, como es la extracción del salitre.

“Vuestra Soberanía ha estimulado siempre em-

presas de este jénero, haciendo concesiones que tienden a facilitar su establecimiento i planteación, i tan deseoso estoy yo de que la obra que hago estudiar llegue a un término feliz, que no trepido en solicitar para poner trabajo en ella, los privilegios ménos onerosos para el Estado de entre todos aquellos que hasta la fecha se han otorgado para empresas semejantes, sometiéndome desde luego a la aceptación de las condiciones i reglas que se me quieran imponer i que sean compatibles con los cálculos que ha hecho i haga el ingeniero que por cuenta mia efectúa los estudios preparatorios.

“Los estudios a que me refiero están ya un tanto adelantados, i en vista de los datos que de ellos deduzco, podré desde luego formular las concesiones que solicito comprometiéndome, sin embargo, a presentar a la consideración del Supremo Gobierno los planos i presupuestos de la obra en el plazo de cinco meses despues de aprobada la solicitud que tengo el honor de hacer, para que los ingenieros del Estado que S. E. el Presidente de la República tenga a bien nombrar, puedan indicar las reformas i modificaciones que se juzgue indispensables.

“Las concesiones que creo deber solicitar pueden formularse así:

“1.ª El Estado concede a don Rafael Barazarte, o a quien represente sus derechos, privilejio esclusivo para construir un ferrocarril a vapor de vía angosta de 0.76 metros mas o ménos, entre Taltal i las salitreras denominadas «Las Lagunas», que tendrá poco mas o ménos ciento veinticinco kilómetros (125 qm.) i que siguiendo la quebrada de Taltal pasará por los lugares denominados «La Brea», «Las Canchas» i «Cachiyuyal» i por el punto mas inmediato posible dada la naturaleza del terreno a las salitreras del «Cachinal de la Sierra»;

“2.ª Además de las estaciones de término, dicha línea las tendrá, desde que se entregue al tráfico, en «Las Canchas» i «Cachiyuyal» i posteriormente en los puntos que el Supremo Gobierno, de acuerdo con la empresa, lo crean conveniente;

“3.ª El privilejio durará quince años, que comenzarán a contarse el día que la línea sea entregada al tráfico en toda su extensión;

“4.ª Serán libres de derechos de internación los rieles, locomotivas, coches, carros i útiles de construcción i de equipo de la línea cuyo destino para este objeto se acredite en forma, i serán también libres de derechos de esportación hasta un valor de cuatrocientos mil pesos (\$ 400,000) las pastas i metales que el concesionario remitiere al extranjero para el pago de los espresados materiales i equipos;

“5.ª El concesionario se obliga a hacer conducir gratuitamente las baltijas de la Administración de correos a los diversos puntos del trayecto, no pudiendo, sin embargo, retardar la salida de los trenes por el retardo de aquéllas i a conducir por la mitad del precio de tarifa a los funcionarios civiles, militares i judiciales que acrediten por medio de certificados emanados de autoridad competente, que van en comisión del servicio, i trasportar con igual rebaja la carga que tenga un destino análogo, que se acredite en la misma forma;

“6.ª El concesionario gozará de los beneficios ordinarios de la lei de espropiación, para el razgo de la línea, el espacio adyacente, estaciones i maestranza, i tendrá el uso gratuito de los terrenos del

Estado que recorriere; igualmente estará exento de pagar los derechos de alcabala por las compras de terrenos para los objetos indicados;

“7.^a Quedan exentos de impuestos fiscales i municipales: la empresa, su camino, máquinas i carros;

“8.^a El concesionario se obliga a presentar en el término de cinco meses, despues de promulgada esta lei, los planos i presupuestos de la línea, i se obliga tambien a que el trazo i la distribucion de las gradientes sean tan buenos como lo permita la naturaleza del terreno, atendiendo no solo a la economía del primer costo, sino a la conservacion, explotación i seguridad de la línea, no debiendo emplear fuertes gradientes ni curvas de pequeño radio ni en sentido opuesto sin tanjentes intermedias, sino en los casos en que esté estrictamente justificado por las dificultades que haya que vencer;

“9.^a El Estado se reserva la facultad de comprar la empresa a precio de tasacion, una vez terminado el privilejio, i para este efecto se nombrará un perito por cada parte, con facultad de nombrar un tercero en caso de no ponerse de acuerdo;

“10. La empresa se compromete a tener disponible el material rodante necesario para trasportar de bajada como minimum cinco mil quintales métricos (5,000 qq. ms.) por dia, i de subida en proporcion tan pronto como la línea haya sido entregada al tráfico.

“Del total de carga que la empresa movilice, tendrá obligacion de recibir a fleté por lo ménos la tercera parte, ya sea para recorrer el trayecto total de la línea o de cualquiera de sus estaciones intermedias;

“11. Pasados los cinco primeros años desde que la línea se haya entregado al tráfico, el Estado podrá intervenir en la fijacion de tarifa. Para cuyo efecto se partirá de una base que por lo ménos permita al concesionario obtener una utilidad líquida de diez por ciento (10 %) anual sobre el capital invertido. En el plazo de los cinco años a que se refiere este artículo, el concesionario no podrá exigir por el transporte de carga, mas de cinco centavos (\$ 0.05) por tonelada métrica por kilómetro;

“12. Se concede a la empresa la facultad de abrir pozos o utilizar manantiales de agua para el consumo de las locomotoras i demas menesteres de la empresa. Esta concesion será gratuita en los terrenos del Estado i el agua que se obtenga de los pozos se considerará como propiedad de la empresa. El uso de los manantiales se entenderá sin perjuicio de tercero;

“13. Se concede al concesionario un plazo de dieziocho meses, a contar desde el dia de la promulgacion de esta lei, para preparar los trabajos i proveerse de los elementos necesarios a la empresa, i ademas un plazo de dos años para la ejecucion total de la línea i su entrega al tráfico.

«Caducará el presente privilejio si en el término de diezinueve meses no se hubiere dado principio a los trabajos.

«Por tanto, a Vuestra Soberanía suplico se digne otorgarme el privilejio i las concesiones solicitadas.

«Es gracia, Soberano señor.—*Rafael Barazarte.*»

tamento de Copiapó, provincia de Atacama, segun el poder que acompaño *ad effectum videndi*, a Vuestra Soberanía me presento respetuosamente i espongo: que he visto por los diarios que tanto don Vicente Santa Cruz, a nombre de don José Callejas, como don Rafael Barazarte, se han presentado a U.S. solicitando privilejio esclusivo para construir un ferrocarril entre el puerto de Taltal i el asiento de las salitreras de Cachinal de la Sierra, últimamente descubiertas. Ambas solicitudes han pasado a la respectiva Comision para que ella formule el correspondiente proyecto. Ha sido, por consiguiente, aprobada por el Honorable Senado la idea de la construccion de un ferrocarril que dé vida al importante descubrimiento que hemos hecho. De manera que creo escusado detenerme en manifestar la conveniencia i necesidad de construir una vía de acarreo entre Taltal i las salitreras. De otro modo, aquella inmensa riqueza que viene a alimentar i a dar vida al desierto, a incrementar la riqueza pública i que será mui pronto un centro comercial a donde afluyan otras industrias, quedaria sometida al gravámen de los acarreos que la mantendrian encorvada i sin poder prosperar ni producir los resultados que deben esperarse.

“Esta consideracion me obliga a dirijirme a U.S. para manifestarle que el privilejio de que se trata debe otorgarse a favor de la Sociedad descubridora de las salitreras en cuestion.

“Esta Sociedad, que ha hecho grandes gastos, que ha soportado todas las penalidades de una escursion por el desierto i que merced a su constancia i esfuerzos ha logrado ofrecer al pais un elemento de prosperidad, hoy que se ve acometida de una funesta crisis que solo puede conjurar el desarrollo combinado de la actividad industrial i los elementos que encierra el pais; esta Sociedad, digo, es la única en cuyo favor debe concederse el privilejio que otros sin iguales títulos pretenden conseguir para imponerse i especular con ella.

“Respecto de la solicitud del señor Callejas, debo esponer que este caballero, en representacion de la casa de Alvarez i C.^a, de Paposo, celebró con los señores don Miguel i don Rafael H. Barazarte, don Domingo E. de Sarratea i el infrascrito, en treinta de octubre del año próximo pasado, una Sociedad de cateo, segun consta del documento que orijinal acompaño *ad effectum videndi*.

“Emprendido el trabajo, dió por resultado el descubrimiento de los grandes depósitos de salitre de Cachinal de la Sierra que denunció el infrascrito ante la Intendencia de Atacama, obteniendo para sí i sus socios todas las estensiones a que tenían derecho como descubridores i estacados.

«La Sociedad se proponia construir un ferrocarril para el acarreo de aquella sustancia hasta el puerto de Taltal, lugar del embarque; i al efecto, el infrascrito que acompaño al desierto al señor don A. Pissis, que por encargo del Supremo Gobierno fué a reconocer aquellas importantes salitreras, trató con este señor de los medios i jestioniones que debian entablarse para llevar a efecto la construccion del mencionado ferrocarril, obra que no puede ejecutar mas que la Sociedad en cuyo nombre hablo, porque no habiendo en aquella localidad otros intereses que las salitreras, el ferrocarril es el complemento obligado de la empresa explotadora de aquella sustancia. Nadie tiene allí, lo repito, otros intereses que

«Don José Antonio Guzman M., por sí i a nombre de los demas descubridores i concesionarios de mercedes de salitre en Cachinal de la Sierra, depar-

servir, i quien quiera que quisiera construir una vía férrea, se espondria a quedar burlado en sus expectativas, ya que la empresa podia o nó hacer uso de esa línea.

«Pero como esto no seria posible a causa de los inmensos costos que demandaria el acarreo de otra manera que no fuera por ferrocarril, el señor Callejas, que en todo ha procedido en representacion de la casa de Alvarez i C^{ta}., de cuyo establecimiento minero de Paposo es desde tiempo atrás administrador, se ha adelantado, tomando el pensamiento de los socios, a solicitar de V. E. la concesion de un privilejio que solo debe concederse a la Sociedad que represento. Ha querido de esta manera imponerse a la Sociedad, o mas bien dicho, obtener para uno de los asociados, la casa de Alvarez i C^{ta}., una ventaja sobre los demas socios, a fin de reportar toda la utilidad de la obra que debe repartirse entre todos.

«Divisando, Soberano Señor, un peligro inminente para la Sociedad en la concesion que solicita el señor Callejas, i alguna deslealtad para los que han estado i están aun dispuestos, a pesar de todo, a considerarle personalmente co-partícipe en los descubrimientos, vengo en suplicar al Soberano Congreso desatienda la solicitud que a su nombre ha presentado don Vicente Santa Cruz, en mérito de las razones que acabo de esponer.

«Respecto del señor don Rafael Barazarte, debo decir a V. E. que este caballero no tiene otro interes que el de unir el puerto de Taltal con el lugar denominado Las Canchas, en donde tiene el establecimiento minero, regular antiguamente, pero casi de ningun valor en el dia, como es público i notorio. Ultimamente ha hecho tambien algunos pedimentos de salitreras cerca de nuestras posesiones, en su deslinde norte; pero son estos yacimientos de tan escaso valor, que nosotros, al hacer nuestros reconocimientos, los abandonamos completamente por no convenirnos. Estos son los que el señor Barazarte llama Las Lagunas en su solicitud.

«Estamos, por lo tanto, persuadidos, que no teniendo el espresado caballero intereses algunos positivos que atender i servir en aquella localidad, la construccion del ferrocarril que solicita es solo con el propósito de llegar a especular con los acarreos de las salitreras de Cachinal de la Sierra descubiertas por nosotros, imponiendo tarifas que sean ruina mas que utilidad para la Sociedad descubridora.

«Es esta la única que puede realizar la obra solicitada sin perjuicio de nadie i con grandes ventajas para la nacion, dando a las valiosísimas posesiones que cuenta, todo el desarrollo i la importancia que necesita i a la industria un poderoso elemento de vida.

«Creo, pues, que si el Soberano Congreso desea que el país pueda reportar todas las ventajas que el descubrimiento ofrece, es necesario que la nacion por su parte contribuya a obtener este fin, concediendo, como lo pido, a la Sociedad que represento el privilejio por treinta años, o por el término que crea conveniente para construir el ferrocarril en cuestion sobre las bases que poco despues paso a esponer.

«Pero, Soberano Señor, tiene la Sociedad un título mas que invocar i que espero se servirá tomar en consideracion al pronunciarse sobre el particular.

Ella sola, mediante sus investigaciones i grandes sacrificios, ha logrado tambien descubrir depósitos de guano amoniaco de una lei superior, depósitos que pertenecen a la nacion i que abren para ella una nueva i segura fuente de entradas.

«Sin nuestro trabajo, esos depósitos habrian permanecido ocultos por muchos años quizas i el Erario público privado de los provechos que ellos darán. Nosotros hemos sido causa de ese descubrimiento, i si le hemos brindado al país una verdadera riqueza que talvez lo venga a levantar de la prostracion en que se encuentra, ¿por qué no hemos de esperar que sus representantes nos acuerden siquiera, por vía de compensacion, la merced que ahora solicitamos, cuando ella contribuirá ademas no solo al incremento de la industria que poseemos i que tratamos de explotar sin obstáculos, sino tambien al desarrollo de la que pertenece al Estado i que nosotros le hemos descubierto? Al ménos, así lo esperamos de su alta ilustracion i justicia.

«Paso a ocuparme de las bases sobre que pido el privilejio que solicito:

“1.^a Que se conceda el uso gratuito de los terrenos fiscales que necesite la empresa para la línea, sus desvíos, estaciones, maestranzas, etc., etc;

“2.^a Que se declaren de utilidad pública los terrenos municipales i particulares que se necesiten para los mismos objetos;

“3.^a Que se declaren libres del derecho de alcabala la compra de terrenos que haga la empresa, i de internacion los materiales de construccion i equipo de la línea. Las pastas metálicas por valor de cuatrocientos mil pesos (\$ 400,000) que se envien al extranjero, serán libres de derechos de esportacion;

“4.^a El Gobierno podrá intervenir en las tarifas de fletes i pasajes, siempre que lo estime conveniente;

“5.^a Serán libre de pago la conduccion i acarreos que se hagan por cuenta del Gobierno, siempre que éste lo solicite;

“6.^a El ferrocarril será de vía angosta de 0.76 ms. mas o menos i partirá de Taltal a las salitreras de Cachinal de la Sierra, recorriendo un trayecto de 100 kilómetros mas o ménos;

“7.^a El privilejio durará treinta años i trascurridos éstos, tanto el ferrocarril como su equipo i útiles pasarán a beneficio de la nacion sin remuneracion alguna i siendo propiedad suya. El tiempo del privilejio comenzará a correr desde la promulgacion de la presente lei;

“8.^a Seis meses despues de la promulgacion, la Sociedad salitrera presentará al Supremo Gobierno los planos i presupuestos de la línea para su correspondiente aprobacion. I a contar de esta fecha, tiene dos años para llevar a cabo la vía férrea i entregarla al tráfico en toda su estension i en aptitud de prestar todos sus servicios. Trascurridos dichos plazos, cesará el privilejio si no se hubiere dado cumplimiento a lo estipulado;

“9.^a Mientras dure el privilejio, la empresa estará exenta de todo impuesto fiscal i municipal.

«Por tanto, a U.S. suplico se sirva atender esta solicitud i conceder el privilejio esclusivo a que me refiero, a la Sociedad descubridora de las salitreras de Cachinal de la Sierra de que soi miembro i en cuyo nombre hablo.—Es gracia, Soberano Señor.—José Antonio Guzman M.

«**Otrosí.**—Que siendo originales los documentos que acompaño *ad effectum videndi* i necesitando para otros fines, ruego a U.S. que si no tiene inconveniente, se sirva disponer me sean devueltos por el señor Secretario, dejándose copia de ellos autorizada para los efectos a que haya lugar.—*Ut supra.*—*José Antonio Guzman M.*»

«En Paposo, a veinticinco de setiembre de mil ochocientos setenta i seis, ante mí el juez de subdelegacion que suscribe i testigos, a falta de escribano público, comparecieron los señores Miguel Barazarte, Rafael Honorio Barazarte, Domingo E. de Sarratea i José María Callejas, en representacion este último de la casa de Alvarez i Ca., de que es administrador en este puerto, todos mayores de edad, a quienes doi fé conozco i dijeron: que conferian poder especial a don José Antonio Guzman para que a nombre de cada uno particularmente o de todos, haga pedimentos i denuncios de vetas vírjenes o minas abandonadas, ya sea oro, plata, cobre, salitre u otra pasta de utilidad al comercio.

«En esta virtud, lo facultan para que haga todos los pedimentos i dilijencias del caso; pudiendo tambien sustituir el presente poder i lo relevan de costas.

«En fé de lo espuesto, firman ante el subdelegado que suscribe i los testigos don Ricardo Lavanderos i don Alejandro Toledo Moreno.

«*D. Barazarte*, juez de subdelegacion.—Testigo, *Ricardo Lavanderos.*—*R. H. Barazarte.*—*D. E. de Sarratea.*—*José María Callejas.*—*Miguel Barazarte.*—Testigo, *Alejandro Toledo M.*»

«Los señores Miguel Barazarte, José Antonio Guzman, Domingo E. de Sarratea, Rafael Honorio Barazarte, José M. Callejas, en representacion de la casa de Alvarez i Ca., i Fermin Brizuelas, han celebrado un contrato de cateo bajo las condiciones siguientes:

«1.^a Los tres primeros socios proporcionarán a los tres últimos los animales, víveres i aperos necesarios para el espresado cateo;

«2.^a Los socios Callejas, Barazarte Rafael H. i Brizuelas se comprometen a internarse al desierto con el objeto de catear oro, plata, cobre, salitre o cualquiera otra pasta de utilidad de comercio;

«3.^a En caso de descubrir, se dividirán por iguales partes los cinco primeros socios; i Brizuelas tomará la parte que espresa su contrato;

«4.^a El tiempo de duracion del cateo será el que estimen conveniente los socios Callejas i Barazarte Rafael H.;

«5.^a Al cumplimiento de lo estipulado en el presente contrato, nos obligamos en toda forma de derecho.

«Paposo, octubre 30 de 1876.—*Miguel Barazarte.*—*José Antonio Guzman.*—*Domingo E. de Sarratea.*—*R. H. Barazarte.*—*José María Callejas.*»

«Certifico que la precedente es copia fiel de los documentos acompañados por don José Antonio Guzman M., a la solicitud que tiene presentada a esta Cámara sobre construccion de un ferrocarril en las salitreras del norte de la provincia de Atacama.—Santiago, julio 27 de 1877.—*Federico Puelma*, Secretario.»

«Excelentísimo Señor:

«*J. Martín Manterola*, vecino de Copiapó, i como socio jerente de la Sociedad Salitrera de E. Moreno i C.^a, ante V. E. respetuosamente espongo:—Que esta Sociedad se ha constituido con el objeto de esplotar i beneficiar los depósitos de caliche (nitrato de soda) inmediatos al lugar llamado Aguas-Blancas, en el Desierto de Atacama.

«Durante cuatro años, la Sociedad que represento ha sostenido, venciendo dificultades i a costa de dinero, algunos trabajos de reconocimiento en la vasta cuenca donde se encuentran dichos depósitos, llevando tambien su accion, no menos difícil i costosa, a la exploracion de aquellas apartadas rejiones, en busca de terrenos planos o posibles de hacer por ellos camino con salida a algun puerto o caleta del litoral de Chile. I esas exploraciones no han sido, en verdad, del todo estériles; pues se ha obtenido el reconocimiento de la faja de montañas que cercan la costa i que por ellas podria abrirse una via carretera desde las Salitreras de Aguas-Blancas hasta el nuevo puerto de Blanco Encalada. Pero tambien es verdad que el acarreo de los salitres por medio de carretas demandaria gastos crecidos, hasta el punto de consumir en solo el transporte la mitad o mas del valor de esas sustancias. En consideracion a esto, no seria posible esplotar con provecho las espresadas Salitreras de Aguas-Blancas.

«No queda, pues, otro recurso para hacer fructífera i ventajosa esta industria que ofrece el Norte del Desierto, ya por el salitre, bórax, azufre, o ya por los minerales de cobre últimamente descubiertos en esos parajes, que acometer la ruda empresa de construir un ferrocarril a vapor entre el citado puerto de Blanco Encalada a Remiendos i el lugar de Aguas-Blancas.

«Ciertamente que habrá graves dificultades que vencer, pero no será imposible realizar, al cabo, esta empresa, para la cual la Sociedad de E. Moreno i C.^a se propone buscar los capitales necesarios en Europa.

«Estando, pues, en el convencimiento del Honorable Congreso que los salitres i demas importantes sustancias que tiene Chile en su Desierto del Norte, no podrán ser esplotados i aprovechados convenientemente sin abrirles ántes fácil salida a los puertos tambien de Chile, el que suscribe tiene el honor de solicitar a nombre i para la Sociedad de E. Moreno i C.^a el correspondiente permiso,—pero sin privilejio esclusivo,—para construir un ferrocarril a vapor entre el mencionado puerto de Blanco Encalada i las salitreras de Aguas-Blancas.—Con este fin, pido al Soberano Congreso se digne conceder a favor de la antedicha Sociedad, las gracias siguientes:

«1.^a Cesion gratuita de los terrenos que se necesitan para el trayecto de la vía, estaciones, maestranzas, muelle, etc.

«2.^a Exencion absoluta de derechos de internacion de los materiales de construccion i equipo, como igualmente de todos los objetos destinados al servicio del ferrocarril.

«3.^a Exencion del derecho de esportacion de plata en barrá, de ejes de cobre i de los minerales de toda clase que se enviasen al extranjero para el pago de los materiales, hasta el valor de quinientos mil pesos.

«4.^a El plazo de un año para hacer los estudios i reconocimiento de los lugares que se estimen mas

adecuados para determinar el trazo de la línea, i otro año mas para dar principio a los trabajos.

“Tales son, Excmo. Señor, las bases únicas,—i que en nada comprometen al Estado,—que necesita E. Moreno i C.^a para comenzar sus diligencias en Europa, con el fin de abrir una arteria de trasporte a los productos del desierto de Atacama.

“Por todo lo espuesto, A V. E. suplico se digne otorgar a la susodicha Sociedad de E. Moreno i C.^a el permiso i demas concesiones i exenciones que dejo espresadas.

“Es gracia, Excmo. Señor.—*J. Martin Mantecora.*”

El señor **Secretario**.—Sigue ahora por el órden de la tabla el siguiente proyecto formulado por la Comision de Gobierno:

“Se autoriza al Presidente de la República, por el término de un año, para transijir o someter a arbitraje las cuestiones a que dé lugar la liquidacion del contrato i la recepcion del ferrocarril de Curicó a Chillan i de San Roseado a Angol i a los Anjeles, i para convenir en la forma i condicion de pago.

“En caso de nombramiento de árbitros, se designará uno por el Presidente de la República, otro por el contratista, i si hubiere discordia, el tercero será nombrado por el Consejo de Estado.”

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—En discusion el proyecto.

• El señor **Valdes Vijil**.—Veo que se va a llegar al fin a este resultado, porque cualquiera otra medida no haria mas que postergar por tiempo indefinido la conclusion de los trabajos de ese ferrocarril, que es necesario terminar cuanto ántes, pero lo declaro, siento que haya sido necesario llegar a este resultado.

Yo creo que en materia de trabajos públicos cuando los presupuestos de las obras que se van a ejecutar están bien estudiados, con conciencia, no pueden jamas surgir cuestiones que deban ser resueltas por árbitros. La facultad de resolver cuestiones que importan muchos miles de pesos i que nacen de presupuestos bien preparados, no deben encomendarse a jueces árbitros sino a la justicia ordinaria.

Estas observaciones las aplico a toda clase de trabajos en materia de ferrocarriles.

Si las obras de arte de esta línea férrea se han construido en conformidad a los planos e indicaciones dadas por los ingenieros del Estado, nada tiene que perder el contratista por los deterioros o malos resultados que hayan dado estas obras; pero si ha sucedido lo contrario, debe hacérsele responsable de todo perjuicio.

Por esto es que, vuelvo a repetir, no son los jueces prácticos los que deben resolver estas cuestiones, sino los jueces comunes, tomando en cuenta las obligaciones contraidas por ambos contratantes. Pero como este es un camino que tiende a abreviar la resolucion de este negocio, no hago oposicion alguna.

El señor **Gallo**.—No estoi conforme con la agregacion propuesta por la Comision informante de que para los acuerdos que celebre el Presidente de la República deba consultarse al Consejo de Estado. En la Constitucion nada se establece en este sentido. Esto de que el Presidente de la República se consulte con el Consejo de Estado, es facultativo: él lo hace cuando lo estima conveniente; por consi-

guiente, no puede en ningun caso imponérsele esta obligacion.

En consecuencia, mi voto será aprobatorio al proyecto, pidiendo la supresion de la agregacion hecha por la Comision informante.

El señor **Lastarria** (Ministro del Interior).—Recordaré al Senado que cuando se presentó este proyecto se pidió el conocimiento de todos los puntos en litijio entre el Estado i el contratista.

Estos puntos en litijio que aparecen en memorias demasiado estensos, presentados por el contratista, están consignados, en extracto, en una nota que con fecha 9 de junio último se ha publicado en el número 83 del DIARIO OFICIAL.

El señor Ministro dá lectura a una nota dirigida al contratista del ferrocarril de Curicó a Angol con fecha 9 de junio último i que aparece el 11 del mismo mes publicada en el núm. 83 del DIARIO OFICIAL.

El señor **Lastarria** (Ministro del Interior, *continuando*) —En este estado de cosas, el Senado podrá tomar conocimiento de todos los puntos que se relacionan con esta cuestion, i advertirá de paso que algunos de ellos son de fácil resolucion, otros que ya han sido resueltos hasta cierto punto, i otros cuyo conocimiento deberá corresponder a la justicia ordinaria. En liquidacion del contrato, el objeto de esta lei no puede ser otro que evitar dilaciones i trámites que dan márgen a gastos de consideracion.

Debo, en consecuencia, advertir al Senado que el Estado no tiene interes alguno en que la cuestion se resuelva por el medio que el proyecto indica o por la justicia ordinaria. Les ventajas de la transaccion o del arbitraje son única i esclusivamente para el contratista.

Si el Senado cree conveniente que la cuestion se resuelva segun las bases del proyecto i autoriza al Ejecutivo para transar, esté seguro que lo hará solo en aquellos puntos que no pueden suscitar dificultad alguna. Pero en los demas, es decir, en los que haya la menor diverjencia, los someterá al conocimiento de la justicia ordinaria. Aprovechará en cuanto sea posible de la autorizacion para evitar, como he dicho, dilaciones i trámites, que siempre son perjudiciales.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—En votacion el proyecto.

Se me avisa que no hai número; pero ántes de levantar la sesion, me voi a permitir recordar al Senado que en la sesion del viénes tiene que cumplir con un deber constitucional: debe designar los miembros del Senado que deban formar parte de la Comision Conservadora.

Como a veces ha habido dificultad para reunir número suficiente para funcionar, me permito recordarlo a los señores Senadores i les ruego se sirvan asistir. Los ausentes lo sabrán por estas palabras, que publicará el *Diario Oficial*.

Se levantó la sesion.

M. GUERRERO BASCUÑAN,
Redactor de sesiones.

SESION 28.^a ORDINARIA EN 31 DE AGOSTO DE 1877.

Presidencia del señor Covarrúbias.

SUMARIO.

Aprobacion del acta.—Cuenta.—Se procede a hacer la eleccion de los miembros del Senado que deben formar parte de la