

Sesion 15.^a extraordinaria en 9 de noviembre de 1914

PRESIDENCIA DEL SEÑOR OCHAGAVIA

Sumario

Se aprueban las modificaciones hechas por la Cámara de Diputados al proyecto de obras de saneamiento en diversas ciudades del norte.—A indicacion del señor Lazcano se acuerda aumentar los dias de sesion.—El señor Valdes Valdes hace algunas consideraciones sobre los proyectos de transformacion de Santiago.—El señor Urrejola objeta las nuevas tarifas adoptadas por la Empresa de Ferrocarriles.—El señor Garcés (Ministro de Obras Públicas) hace notar la situacion en que se encuentra el ferrocarril longitudinal.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa la discusion del proyecto de ferrocarril de Iquique a Pintados, i es aprobado.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Aldunate Solar Carlos	Lazcano Fernando
Balmaceda J. Elias	Letelier Silva Pedro
Barros E. Alfredo	Montenegro Pedro N.
Besa Arturo	Reyes Vicente
Búlnes Gonzalo	Rivera Guillermo
Búrgos Gregorio	Urrejola Gonzalo
Claro Solar Luis	Valdes Valdes Ismael
Charme Eduardo	Valdes V. Francisco
Echenique Joaquin	Walker M. Joaquin
García de la H. Pedro	Yáñez Eliodoro

I los señores Ministros del Interior, de Justicia e Instrucción Pública, de Guerra i Marina i de Industria i Obras Públicas.

Saneamiento de ciudades

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Corresponde ocuparse en las modificaciones in-

troducidas por la Cámara de Diputados al proyecto de alcantarillado i saneamiento de varias ciudades del norte.

El señor **Secretario**.—El oficio de la otra Cámara dice así:

«Santiago, 30 de octubre de 1914.—El proyecto de lei remitido por el Honorable Senado, que autoriza la construccion de obras de alcantarillado i el saneamiento de algunas ciudades del norte de la República, ha sido aprobado por la Cámara de Diputados con las siguientes modificaciones:

En el artículo 1.º se ha suprimido la frase que dice: «por el presente año», por esta otra: «por el término de un año»; i se ha aumentado la cantidad de un millon doscientos mil pesos consultada en este artículo a un millon setecientos mil pesos.

Se ha intercalado, en el mismo artículo, el siguiente inciso nuevo, que pasaria a figurar como inciso segundo:

«De la suma a que se refiere el inciso anterior se podrán invertir, tambien, hasta cuarenta mil pesos en la reparacion de las obras de alcantarillado de Iquique, debiendo ser reembolsados por la Municipalidad en la forma i tiempo que determine el Presidente de la República.»

El inciso segundo del artículo 2.º ha quedado reductado en los siguientes términos:

«Los particulares cuyos terrenos sean saneados con las obras que se ejecuten, deberán soportar, sin otra indemnizacion que el beneficio que las mismas obras les reporten, las servidumbres de acueducto i de desagües que fuere necesario constituir, i los demas trabajos que se deban realizar en conformidad a los planos aprobados por el Presidente de la República.»

El artículo 3.º ha sido redactado en los siguientes términos:

«Art. 3.º De las sumas a que ascienden las autorizaciones anteriores, un millon cuatrocientos mil pesos se deducirán de los fondos devueltos al Estado de pagos hechos por construcción de naves de guerra i serán reintegrados a los empréstitos de que proceden con el recargo adicional de los derechos de aduana establecidos por la lei número 2,641, de 12 de febrero de 1912, i número 2,778, de 13 de julio de 1913, el cual se seguirá cobrando por el tiempo necesario para efectuar dicho reintegro.

El saldo de trescientos mil pesos se deducirá de las entradas del ferrocarril de Arica a La Paz».

Acompaño los antecedentes respectivos.

Lo que tengo la honra de decir a V. E. en respuesta a su oficio número 137, de fecha 3 de setiembre próximo pasado.

Dios guarde a V. E.—**CÁRLOS BALMACEDA.**
—*E. González Edwards*, Secretario.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—En discusion las modificaciones.

El señor **Garces** (Ministro de Obras Públicas).—Las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados consisten en fijar el plazo de «un año», en vez de «por el presente año», para la autorizacion al Presidente de la República para ejecutar las obras de que se trata, por cuanto aquella Cámara aprobó el proyecto algunos meses despues de remitido por el Senado, de modo que el plazo primitivo resultaba mui breve.

Al mismo tiempo, se ha aumentado en quinientos mil pesos la suma destinada al saneamiento de Arica. Esta obra es de suma importancia, tanto mas cuanto que dentro de pocos meses quedará abierto al comercio el Canal de Panamá, para cuyo tránsito habrá que observar las reglas sanitarias del caso.

En cuanto a la modificación del artículo 2.º debo manifestar que la Cámara de Diputados consideró que, como indemnizacion a los particulares, bastaba el mayor valor que con el saneamiento adquirirán sus propiedades, sin necesidad de una compensacion en dinero.

El señor **Claro Solar**.—Respecto de la última observacion que acaba de hacer el señor Ministro, relativa a la indemnizacion a los particulares, se suscitaron algunas dudas en la Comision. El proyecto aprobado por el Senado espresa lo que acaba de decir Su Señoría, esto es, que a los particulares no se les pagaría indemnizacion en dinero, sino que se

consideraría compensada con el beneficio que les reportaría el saneamiento de sus propiedades.

Ruego al señor Secretario que se sirva leer el artículo 2.º del proyecto del Senado.

El señor **Secretario**.—El proyecto del Senado decia:

«Art. 2.º Se declaran de utilidad pública los terrenos municipales o particulares necesarios para la construcción de alcantarillas i los que deban ser saneados, haciéndose las espropiaciones con arreglo a la lei de 18 de junio de 1857.

Los particulares deberán soportar, sin otra indemnizacion que el beneficio del saneamiento de sus predios, las obras que se ejecutaren con este fin, etc.»

El señor **Claro Solar**.—Entretanto, la Cámara de Diputados dice:

«Los particulares cuyos terrenos sean saneados con las obras que se ejecuten, deberán soportar, sin otra indemnizacion que el beneficio que las mismas obras le reporten, las servidumbres de acueducto i de desagües que fuere necesario constituir, i los demas trabajos que se deban realizar en conformidad a los planos aprobados por el Presidente de la República».

De modo que el gravámen de los propietarios, para los efectos de la indemnizacion, se limita ahora a las servidumbres de acueducto i desagües.

El señor **Garces** (Ministro de Obras Públicas).—El proyecto agrega «i los demas trabajos que se deban realizar». En el fondo es lo mismo que aprobó el Senado.

El señor **Claro Solar**.—Si quedara constancia de esto para la historia de la lei, no tendría nada que observar.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Quedará constancia de lo que indica Su Señoría.

El señor **Urrejola**.—Pediria que se suspendieran por hoy los asuntos del cuarto de hora de fácil despacho, porque hai varios señores Senadores, entre ellos el que habla, que desean usar de la palabra, i no va a quedar tiempo.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Aun no ha terminado el cuarto de hora, i, ademas, parece que la discusion está ya agotada i se puede proceder desde luego a la votacion.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votacion la primera modificación.

El señor **Secretario**.—Dice así:

En el artículo 1.º se ha sustituido la frase

que dice: «por el presente año», por esta otra: «por el término de un año»; i se ha aumentado la cantidad de un millon doscientos mil pesos, consultada en este artículo, a un millon setecientos mil pesos.

Se ha intercalado, en el mismo artículo, el siguiente inciso nuevo, que pasaria a figurar como inciso 2.º:

«De la suma a que se refiere el inciso anterior se podrán invertir, tambien, hasta cuarenta mil pesos en la reparacion de las obras de alcantarillado de Iquique, debiendo ser reembolsados por la Municipalidad en la forma i tiempo que determine el Presidente de la República».

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Si no se hace observacion, se darán por aceptadas las modificaciones hechas en este artículo.

Aceptadas.

En votacion las introducidas en el artículo 2.º

El señor **Secretario**.—El inciso 2.º del artículo 2.º ha quedado redactado en los siguientes términos:

«Los particulares cuyos terrenos sean saneados con las obras que se ejecuten, deberán soportar, sin otra indemnizacion que el beneficio que las mismas obras le reporten, las servidumbres de acueductos i de desagües que fuere necesario constituir, i los demas trabajos que se deban realizar en conformidad a los planos aprobados por el Presidente de la República».

El señor **Echenique**.—En todos los planos para estas obras i en su ejecucion se ha evitado siempre que los desagües de una propiedad pasen por otra. Esto es inconveniente. Yo daré mi voto al artículo del Senado.

El señor **Garcés** (Ministro de Obras Públicas).—Los alcantarillados de las ciudades del norte se hacen de una manera distinta de los del centro del país. Allá hai que extraer el agua del mar i elevarla a estanques para distribuirlas despues. En la mayoría de los casos es preciso atravesar propiedades particulares con las cañerías que llevan el agua o con las que sirven para los desagües. De ahí proviene que la Cámara de Diputados haya establecido esta servidumbre de acueducto i desagües.

El señor **Echenique**.—Los desagües deben ir por las calles i no atravesar propiedades particulares. Toda propiedad tiene salida a la calle i a ésta deben salir sus desagües; esto es lo que se ha hecho en Santiago i en todas partes.

El señor **Claro Solar**.—Esta disposicion

se refiere a los terrenos de los valles que se trata de sanear, no a las ciudades.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Si ningun señor Senador hace uso de la palabra, se procederá a votar la modificacion introducida por la Cámara de Diputados en el artículo 2.º

En votacion.

Votada la modificacion, fué aprobada por catorce votos contra tres, habiéndose abstenido de votar dos señores Senadores.

(Durante la votacion):

El señor **Balmaceda**. Nó, porque no creo que sea necesario establecer la servidumbre de acueductos i desagües en la ciudad de Iquique, puesto que el servicio de alcantarillado ocupa solo las calles de la poblacion.

El señor **Aldunate**.—Sí, porque esta disposicion se refiere a los campos, i nó a las ciudades.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—En votacion la tercera modificacion.

El señor **Secretario**.—El artículo 3.º ha sido redactado por la Cámara de Diputados en los siguientes términos:

«Art. 3.º De las sumas a que ascienden las autorizaciones anteriores, un millon cuatrocientos mil pesos se deducirá de los fondos devueltos al Estado de pagos hechos por construccion de naves de guerra i serán reintegrados a los empréstitos de que proceden con el recargo adicional de los derechos de aduana establecidos por la lei número 2,641, de 12 de febrero de 1912, i número 2,778, de 13 de julio de 1913, el cual se seguirá cobrando por el tiempo necesario para efectuar dicho reintegro.

El saldo de trescientos mil pesos se deducirá de las entradas del ferrocarril de Arica a La Paz».

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Si no se hace observacion, se dará por aprobada la modificacion.

Aprobada.

Aumento de sesiones

El señor **Lazcano**.—Se reconoce, señor Presidente, la necesidad de que los proyectos sometidos a la consideracion del Senado sean despachados con mayor rapidez.

Persiguiendo este fin me permito hacer indicacion para que el Senado celebre sesiones diarias.

Este mismo asunto se trató en ocasion anterior i yo opiné entónces,—confieso que soi un convertido de última hora,—que bastarian cuatro sesiones por semana; pero, desgracia-

damente, los hechos han venido a probar lo contrario.

Convencido, pues, por la esperiencia, formulo la indicacion que dejo insinuada, con el agregado de que las sesiones deberán comenzar a las dos de la tarde.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—En discusion la indicacion formulada por el señor Senador por Curicó.

El señor **Walker Martinez**.—La mejor manera de aprovechar las sesiones seria que no hubiera mas que una sola tabla, i no dos i hasta tres, como tenemos actualmente.

El señor **Burgos**.—Algunos señores Senadores suelen estar ocupados en los Tribunales de Justicia hasta las tres de la tarde, i esta circunstancia seria un inconveniente grave para la indicacion que ha formulado el señor Senador de Curicó.

El señor **Valdes Valdes**.—Seria preferible que todos nos comprometiéramos a llegar a este recinto a las tres en punto, porque con la costumbre actual, aunque se cite para las dos, no habrá nadie a esa hora.

El señor **Echenique**.—La indicacion del señor Senador por Curicó tiene la ventaja de que la segunda hora de las sesiones, que es la mas importante, se prolongará por media hora mas, aunque la primera hora no comience a las 2 en punto.

Transformacion de Santiago

El señor **Valdes Valdes**.—Acaso alguno de mis honorables colegas pudiera encontrar orijinal, señor Presidente, que en estos momentos de dificultad i de penurias venga a ocupar por cortos momentos el tiempo del Senado con motivo de la transformacion de Santiago.

Pero, precisamente, los negocios de grande aliento no deben estudiarse en los momentos de realizarlos, porque entónces los estudios resultan precipitados e incompletos, i seria de desear que, cuando pasada la situacion actual, sea posible la realizacion de estos proyectos, ellos estén madura i tranquilamente estudiados.

Como he dicho otras veces, la Municipalidad anterior a la actual, teniendo por la lei vijente importantísimas atribuciones al respecto, no las hizo valer en forma alguna.

El actual Municipio fué una esperanza: acordó ocuparse de estas cosas, con lo cual se detuvo el camino que este asunto llevaba en el Parlamento, i despues de algun estudio, inducida en cierto modo desde el Congreso i desde la prensa, llegó a un proyecto, intere-

sante i bien estudiado, para realizar una avenida diagonal desde la Estacion del Mapocho hasta la Plaza Argentina.

Desgraciadamente, la Municipalidad relaciona este proyecto con la modificacion de la lei actual sobre planta de la ciudad, i como éste no ha sido despachado aun por ella, no ha enviado esta Corporacion al Congreso el proyecto de la avenida, que ya habria podido estar despachado. El Municipio, con buenas razones, ha considerado que, ántes de estudiar la planta de Santiago, debia hacer un levantamiento del plano actual de la ciudad, la que se ha desarrollado, en parte, segun los antiguos i valiosos planos del ingeniero Bertrand, i en parte agregando dentro i fuera de su radio algunos barrios nuevos, sin plan alguno de edificacion i sin consultar nocion alguna de hijiene, viabilidad, etc. Esto es lo actual.

Pero, para levantar el plano de la ciudad se necesitaba nombrar un ingeniero, i nada hai en Chile mas difícil que los nombramientos de esta clase de personal técnico.

Se ha hablado de listas de candidatos a ingenieros del plano de Santiago i de procedimientos mas o ménos complicados para designar a esta persona. Yo no le doi mucha importancia, señor Presidente, a que el ingeniero sea liberal, radical, nacional, conservador, liberal-democrático o demócrata, pero sí le doi mucha a que sea competente i experimentado.

Pero, si para estudiar el plano de la ciudad i el proyecto de lei correspondiente hai que esperar que esté terminado el plano de lo actual, i si para levantar éste el Municipio no ha podido ponerse de acuerdo respecto del ingeniero, hai que reconocer que faltan años para que este asunto pueda avanzar. Ahora, señor, yo digo: si este Municipio, que cuenta con un personal tan distinguido i con el mas decidido apoyo de la opinion pública, va terminando su período sin dejar en esta importante materia rastro alguno de su paso, ¿podrá esperarse algo de los futuros municipios? ¿O habrá llegado el caso de reconocer que la Municipalidad, hablando en jeneral, no es la entidad apropiada para manejar negocios de esta magnitud, negocios que en otros países han estado ordinariamente a cargo del Gobierno o de comisiones especiales nombradas por él?

I aquí mismo, entre nosotros, ¿no ha sido necesario que el alcantarillado deje de ser un servicio municipal, para que pudiera realizarse i explotarse? ¿No ha ocurrido lo mismo respecto del Matadero, que en todas partes es un servicio exclusivamente municipal? ¿No

ha pasada lo mismo con la pavimentacion de la ciudad, con el agua potable, etc.? ¿No ha abandonado ya el público el Parque Cousiño, que es municipal, dándole su favor a la Quinta Normal, que por ser fiscal está mas atendida, mejor pavimentada i alumbrada?

Acaso mis honorables colegas empezarán a creer, como yo, que hai que reaccionar en cuanto a la idea de que la transformacion de Santiago pueda ser dirigida por el Municipio i que hai que volver a los puntos de vista que estaban en estudio en el Parlamento i que a este respecto se diferenciaban poco. En el primero de todos estos proyectos, en el que tuve por mi parte el honor de presentar para la primera avenida diagonal, encargaba todo lo concerniente a este asunto al Gobierno, i en ese i en otros estudios posteriores insinuaba que todo esto estuviera a cargo de una comision compuesta del Intendente de la provincia, del primer alcalde de la Municipalidad, del jefe de la Seccion de Arquitectura de la Direccion de Obras Públicas, del ingeniero jefe de la Oficina del Plano de Santiago i de dos o tres vecinos designados por el Presidente de la República, i creo que miéntas no se vuelva a esto o a algo parecido, avanzará poco la transformacion de la ciudad, i si algo adelanta será sin espíritu de continuidad, puesto que cada tres años pueden venir ideas nuevas i puntos de vista acaso contradictorios con los que estén en ejecucion.

La guerra europea ha cambiado en algunos detalles el problema. Las empresas que habian manifestado el deseo de presentar propuestas para la construccion de la avenida diagonal, eran empresas belgas, i es evidente que por muchos años estas sociedades i estos ingenieros se ocuparán de reconstruir su propio pais. Pero, ¿no tendremos, llegado el caso, capitales norte-americanos dispuestos a emplazarse en esto?

Sus ingenieros tienen especial competencia i uno de los planos mas interesantes del Santiago futuro es precisamente el del ingeniero norte-americano señor Coxhead, que ha demostrado sus conocimientos en la reconstruccion de San Francisco de California.

¿I no es cierto que si la actual situacion nos hubiera encontrado listos para empezar el trabajo con capitales belgas o norte-americanos, habrian tenido inmediata ocupacion los albañiles, carpinteros i demas operarios que mas sufren hoi con la paralización jeneral de los trabajos en el pais?

En resúmen, señor Presidente, si el Gobierno, por un decreto i sin necesidad de gastos, encargara a una comision como la que he insi-

nuado, la recoleccion de todos los datos que existen i los estudios referentes al asunto, acaso podria decirse que se daba el primer paso que nos habrá de llevar con el tiempo a vivir en una ciudad cómoda, hermosa e hijiénica.

Tarifas de los ferrocarriles

El señor **Urrejola**.—En el mes de agosto, en una de las sesiones a que asistió el Ministro de Ferrocarriles, señor Zañartu, tuve ocasion de manifestar los inconvenientes que traerian para muchas industrias i para los consumidores del pais las nuevas tarifas aprobadas por la Empresa de los ferrocarriles i autorizadas para su vijencia por decreto de 5 de agosto último.

Comencé mis observaciones de entónces, haciendo una lijera historia de una actuacion igual a la que asumia en ese momento, en julio de 1911. En aquella época, la Direccion de los Ferrocarriles habia enviado al Ministerio, servido en aquel año por el señor Gandarillas, modificaciones completas de todas las tarifas de carga i de pasajeros; el señor Ministro habia aprobado aquellas tarifas, i debian empezar a rejir en agosto de aquel año.

Como decia, en julio de 1911 hice observaciones de fondo sobre muchas variaciones de clasificaciones proyectadas en aquellas tarifas i aprobadas por el señor Gandarillas; i manifesté cómo, al parecer, la Direccion de los Ferrocarriles habia salido de su papel de una empresa de simple administracion i habia entrado por rumbo peligrosísimo, cual era el de constituirse en protectora de unas industrias con perjuicio de otras.

Especialmente criticaba la doble clasificacion que se hacia de las mercaderías en nacionales i extranjeras.

Recuerdo que entre las mercaderías que se gravaban con un flete excepcionalmente caro, casi prohibitivo, figuraban las jaulas extranjeras, que aparecian recargadas en un doscientos cuarenta i tres por ciento, miéntas que las nacionales solo se recargaban en cincuenta i ocho por ciento. Recuerdo, tambien, que se hacia diferencia entre las maderas nacionales i extranjeras, entre duelas nacionales i extranjeras, i varios otros renglones mas.

La cuestion acerca de la cual hice hincapié especialmente, porque ése era el objeto principal de mis observaciones, fué lo relacionado con los trigos i las harinas, asunto interesantísimo para los consumidores i los industriales del pais.

En aquel entónces se variaba la clasificacion, que siempre habia sido igual en los fe-

ferrocarriles hasta ese año; la harina en quinta i los trigos en sexta clase, i se establecía un recargo para las harinas, que variaba entre treinta i cinco i cuarenta por ciento.

Mi actitud en aquella época tuvo felices resultados. El honorable señor Gandarillas, aun cuando habian corrido cinco meses desde que habia ratificado el acuerdo de la Direccion de los Ferrocarriles, no tuvo el menor amor propio para reconocer que eran inconvenientes las nuevas clasificaciones, i dias despues derogó por un decreto el de febrero de 1911, dejando subsistentes las tarifas que han rejido desde muchos años atras en los ferrocarriles.

En cambio, aumentó en un tanto por ciento los fletes en jeneral, con lo cual se consultaba la idea de saldar el déficit, que entónces se calculaba en doce millones de pesos.

En la sesion de 18 de agosto de este año, dirijiéndome al honorable señor Zañartu, le manifesté que nos encontrábamos en presencia de la mismísima situacion de 1911. Se volvía a reincidir en la clasificacion gravosa para las harinas i favorable para los trigos, i en la division de artículos en nacionales i extranjeros.

El honorable señor Zañartu no tuvo a bien aceptar mis observaciones; por el contrario, defendió lo hecho por la Direccion de los Ferrocarriles, diciendo:

1.º Que la Empresa, al hacer una clasificacion mas alta para las harinas i mas baja para los trigos, trataba de producir las mayores entradas que necesitaba para saldar su presupuesto;

2.º Que al hacerse una clasificacion en los ferrocarriles, ha sido práctica invariable establecer tarifas mas altas a los productos de mas valor.

Yo di por concluida mi tarea; i di lugar, indudablemente, a que los industriales de todo jénero, afectados por estas clasificaciones inconvenientes, movieran sus influencias ante el Ministro i ante los Directores de los Ferrocarriles, i, como digo, no pensé volver a tocar este punto. Pero, en los últimos dias, he recibido peticiones de muchos industriales en el ramo de molinería i de algunos en el ramo de maderas, pero, sobre todo, las he recibido de la rejion que me toca representar, en la cual hai muchos molineros que se sienten verdaderamente afectados por la reincidencia en esta clasificacion distinta de las harinas i de los trigos; de manera que no puedo dejar de ocupar la atencion del señor Ministro sobre tan grave problema administrativo.

El honorable señor Zañartu, para negarse

a aceptar la peticion que le hacia en nombre de un gran número de industriales i consumidores del pais, se apoyó en que la Empresa necesitaba, por una parte, procurarse mayores rentas para la caja de los ferrocarriles; pero esta razon está desde luego desautorizada por el hecho positivo de que estos cálculos de una mayor entrada para la Empresa fueron hechos por la Direccion de los Ferrocarriles con las tarifas que ella envió al Consejo, en las cuales se ponian las harinas en la misma clasificacion de los trigos. Por consiguiente, no es razon la de que la Empresa necesitara procurarse mayores entradas para subir la clasificacion de las harinas respecto de los trigos, puesto que la Direccion, que tomó en cuenta este punto, presentó las tarifas de los trigos i de las harinas iguales.

Debo agregar que esta actuacion de la Direccion de los Ferrocarriles no ha sido un acto de indiferencia respecto de los estudios que debieron hacerse de los diferentes renglones de que se componian estas tarifas, sino que estas tarifas iguales de las harinas i de los trigos las envió al Consejo prévia una presentacion hecha al Ministerio por los molineros de Santiago.

De manera, pues, que esta Direccion ha enviado conscientemente estas tarifas, i a pesar de que un gremio de industriales observó que se debia modificar este acuerdo, la Direccion insistió en la inconveniencia de semejante modificacion.

Parece que el Consejo de Ferrocarriles, a juzgar por el cuaderno de tarifas de transporte que habrá de rejir pronto, ha oido solamente una de las observaciones que formulé en una de las sesiones de agosto: la referente a la tarifa diferencial con que se gravaba a los muebles, segun fueran nacionales o extranjeros, que hoi se encuentran en la misma clasificacion que tenian ántes i que han tenido siempre. Pero no ha tomado en cuenta otras clasificaciones referentes a otros artículos que tambien se encuentran clasificados en nacionales i extranjeros; con lo cual se comete, a mi juicio, una irregularidad i una inconstitucionalidad.

Estos productos extranjeros pagan al entrar al pais un fuerte derecho; de manera que con esta clasificacion a que me vengo refiriendo vienen a nacionalizarse en doble forma.

En cuanto a las maderas, tambien he recibido peticiones de madereros, i no puedo ménos que llamar la atencion del señor Ministro a dos renglones, que creo haria bien Su Señoría en modificarlos, ya que todavía es tiempo de hacerlo. Uno de ellos es el de las

tablas en bultos para cajones, i el otro el de las tablas acepilladas.

Las tablas en bultos para cajones no son tales tablas, sino trozos que aprovechan los madereros del sur para no perder las puntas de vigas o tablas que sobrepasan la medida regular con que se venden en el comercio.

Esto constituye una gran economía para los productores de la frontera, i al gravarlas con una categoría mas alta que las otras maderas se establece un flete prohibitivo para estos despuntes llamados tablas en bultos que no tiene otro objeto práctico que favorecer la industria en Santiago, consistente en hacer tabletas para cajones.

En cuanto a las tablas acepilladas, creo que, en vez de gravar la venida de estas tablas del sur con un gravámen tan fuerte, debiera facilitarse, porque la conveniencia de los ferrocarriles está en trasportar el menor número de materias inservibles o de residuos que traen las maderas en bruto.

¡Ojalá viniesen todas las maderas acepilladas!

No comprendo por qué se gravan con una categoría mas alta las tablas acepilladas que no tienen un precio mayor que las otras que de cinco centavos.

En cambio, ¿no hai ventaja positiva en favorecer a la industria completa de los madereros del sur i en dejar de mano este papel de la Direccion de los Ferrocarriles, de estar contemplando las fábricas de la capital, en el sentido de evitar que éstas puedan sufrir con que la mercadería del sur venga en tal o cual forma?

Insinúo simplemente este punto al señor Ministro, porque creo haber oido decir que Su Señoría ha espresado que encuentra aceptables muchas de las quejas de los madereros del sur.

En cuanto a los razonamientos espresados en esta Sala en el mes de agosto por el Ministro señor Zañartu, debo recordar que aquel Ministro manifestó entónces que, puesto que la harina valia mas que el trigo, era justo que aquélla se clasificara para los efectos de la carga en una categoría mas alta que éste.

Voi a leer una lista de veinticuatro artículos que están clasificados en la sesta clase, en que figuraba ántes la harina.

Ají seco (el kilógramo), un peso; aparatos para enrielladura, un peso; aventadoras, armadas o desarmadas, dos pesos; combos de fierro, un peso quince centavos; cruzamientos de ferrocarriles, treinta i seis centavos; cultivadoras, armadas o desarmadas, dos pesos; eclisas, treinta i dos centavos; ejes de cobre, setenta i cin-

co centavos; estearina en pasta, ochenta i siete centavos; fierro en barras, veintinueve centavos; frutas frescas, ochenta centavos; grasa industrial, cuarenta i tres centavos; harina tostada i avena, cuarenta i tres centavos; harneadoras, armadas i desarmadas, dos pesos; huesillos, sesenta centavos; máquinas (incluso de coser), dos pesos; papel de estraza, cuarenta centavos; resina, cuarenta i cinco centavos; rieles i accesorios, treinta i dos centavos; ruedas i accesorios de ferrocarriles, un peso; sillas para rieles, treinta i dos centavos; sunchos en bultos, treinta i dos centavos; tubos de fierro, cincuenta i cuatro centavos; vigas de fierro, cincuenta i cuatro centavos.

Como se ve, señor Presidente, estos veinticuatro artículos tienen un precio medio de doscientos por ciento mas alto que el precio del kilo de harina, que vale veintiseis centavos, como término medio de los últimos años.

No he tenido tiempo material desde ayer, cuando recibí el telegrama de los molineros, hasta hoi, para hacer un estudio completo sobre el particular. Habria podido traer, por lo ménos, una lista de sesenta artículos de la sesta clase, que tienen un precio mucho mas alto que el precio del kilo de harina.

Podria leer otra lista de artículos clasificados en la quinta clase i que tienen un precio mui superior a la harina; pero no quiero molestar la atencion del Senado. Baste decir que son treinta i seis los artículos cuyo precio medio es cuatrocientos por ciento mas caro que el precio de veintiseis centavos asignado al kilógramo de harina.

De modo que, si la diferencia de precio entre el kilógramo de harina i de trigo es solo de treinta i cinco por ciento, ¿cómo se la hace saltar a la quinta clasificacion, cuando hai en la sesta tantísimos artículos que valen doscientos por ciento mas caro que la harina?

Constantemente estamos viendo que cuando se estudian proyectos de lei o se dictan leyes, se aducen consideraciones fundadas en lo que se ha hecho en otros paises. Por mi parte, voi a citar a la lijera lo que rije en muchos paises europeos en materia de clasificacion de harinas i trigos.

Tarifas de otros paises (Boletin del Congreso Internacional de Ferrocarriles, año 1904):

Francia.—2.º grupo: harinas, cereales, granos.

Bélgica.—3.ª clase: trigos, harinas, granos.

Italia.—1.er grupo: cereales, harinas.

Austria.—Clase A: cereales, harinas.

Hungría.—Clase número 1: cereales, harinas.

Rusia.—Grupo número 1: cereales, harina, afrecho.

Dinamarca.—Clase número 5: cereales i productos de molinos.

Se ve, pues, que el ejemplo citado es un argumento que debe tomarse en cuenta para no innovar en lo que ha sido práctica invariable entre nosotros hasta ahora, esto es, que la harina i el trigo sean clasificados en la misma categoría.

Pero, quisiera manifestar todavía cómo la medida adoptada para realizar el propósito que ha podido inducir a la Empresa para mantener mas alto el flete de las harinas que el del trigo, es contraproducente. Si se sube el flete de las harinas, es para favorecer el acarreo de trigo, i a fin de que puedan los molineros del centro del país tener materia prima en condiciones favorables, evitando así que puedan hacerles competencia los molineros del sur. Pero, si la consecuencia de esta medida es disminuir, talvez suprimir en absoluto, el acarreo de las harinas, ¿en qué queda la utilidad de la Empresa, si habrán de venir del sur trigos en lugar de harinas? No se consigue, pues, el objeto que se ha tenido en vista para alzar los fletes.

Antes de continuar, i como quedan pocos minutos para la hora, rogaria al Senado me concediera unos cuantos momentos mas, para poder dar término a mis observaciones.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Si no hubiera inconveniente, se prorrogaria la sesión por unos pocos momentos.

El señor **Garces** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Por mi parte, desearia ocupar la atención del Senado un breve instante, a fin de dar algunas esplicaciones acerca de las jestionés practicadas por el Gobierno con la Empresa constructora del ferrocarril longitudinal, que es un asunto grave i urgente.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Entonces se podría prorrogar la primera hora por quince minutos, a fin de que termine su discurso el honorable Senador por Ñuble i el señor Ministro pueda dar las esplicaciones que desea.

Queda así acordado.

Puede continuar el honorable Senador por Ñuble.

El señor **Urrejola**.—Voi a esplicar cómo se hace la competencia entre la industria de la molinería del sur i la del norte.

El precio de la materia prima en esta industria, que es el trigo, es en el sur el mas alto que este cereal puede tener. Sabido es que el precio del trigo es un precio que le fija el mercado mundial, salvo en años excep-

cionales como el actual, i ese precio se determina por el valor a que puede ponerse el producto en los puertos de esportacion. Si la industria de la molinería se ejercita en Concepcion, Talcahuano o cualquiera de los pueblos de las provincias de Malleco o Bio-Bio, el precio de la materia prima es siempre el precio de esportacion. Luego la competencia que tienen que sufrir los molinos del norte, respecto de los del sur, está basada en el precio mas alto que puede tener el trigo, que es el precio de esportacion para los molineros del sur.

De ahí que si los molinos de Santiago pretenden encarecer el flete de la harina respecto del flete del trigo, que siempre ha sido igual, es porque quieren obtener una utilidad excesiva, con perjuicio de los consumidores en jeneral. Hai que partir de la base de que el precio del trigo en el centro no es precio de esportacion, porque el producido en el centro no se esporta, pues alcanza apenas a abastecer el consumo del centro del país i su precio lo fijan los molineros de Santiago. Luego, no es posible la competencia de la molinería del sur sino sobre la base de una materia prima que tiene el precio mas caro, el de esportacion en jeneral.

Esta es la razon de por qué la competencia en la industria de la molinería es forzada, i i voi a dar al Senado algunos datos oficiales que así lo demuestran.

Un fuerte accionista de la Sociedad «El Globo», que tiene nueve molinos repartidos en diversas provincias del sur, un capital de cinco millones de pesos i un poder de molienda de un millon seiscientos mil quintales, me proporcionó una copia de los balances de esa Sociedad correspondientes a los años 1911, 1912 i 1913. Segun estos balances, esa Sociedad obtuvo en 1911 una utilidad de trescientos diez mil cuatrocientos cincuenta i tres pesos trece centavos; en 1912, la utilidad fué de doscientos seis mil doscientos noventa i nueve pesos dieciseis centavos; i en 1913 alcanzó a cuatrocientos setenta i seis mil doscientos cuarenta i cinco pesos ochenta i siete centavos. Habiendo preguntado, por mi parte, a este accionista, cuál era la causa de la diferencia tan notable entre la utilidad de 1911 i 1912, respecto de la de 1913, me dijo que la molienda habia sido en 1913 de un millon de quintales; en consecuencia, la utilidad ha sido de cuarenta i siete centavos por quintal.

Como se ve, si el recargo en contra de las harinas de Concepcion, por ejemplo, es, con las nuevas tarifas, mas o ménos de treinta i siete centavos en quintal, i si la utilidad de

esta Sociedad, que jira con grandes capitales, que tiene elementos modernos, es solo de cuarenta i siete centavos por quintal en la molienda de un millon de quintales, ¿cómo se puede mirar tranquilamente que por una ocurrencia rara de la Empresa, i llamo Empresa al conjunto de entidades que dirijen el servicio, se venga a ejecutar un acto comercial entre dos ramas de industrias, dándole el golpe de gracia a una para que viva la otra?

La utilidad que ha tenido esta Sociedad «El Globo» en 1913 es de cuarenta i siete centavos; i con el recargo proyectado, que comenzará a rejir pasado mañana, la harina que se produce en Concepcion i que se trae a Santiago representaria una utilidad de solo diez centavos en quintal español.

Hago estas observaciones para que el honorable Ministro pese las consecuencias que traerá el réjimen novísimo que se quiere implantar por la Empresa de los Ferrocarriles, pretendido varias veces, de gravar con fletes prohibitivos a las harinas del sur, que constituyen el consumo de casi todo el pais, para favorecer a diez o doce molinos.

El honorable Ministro me dirá que estas tarifas van a empezar a rejir pasado mañana; pero Su Señoría debe comprender perfectamente bien que esto rejirá porque su antecesor no creyó conveniente dictar un decreto aclaratorio, diciendo: Se aprueban las tarifas proyectadas por la Direccion de los Ferrocarriles, con las siguientes variaciones: «No se acepta el alza de clasificacion de las harinas de la sesta a la quinta clase, ni se acepta tampoco la doble clasificacion en artículos nacionales i extranjeros, porque esto es inconstitucional e inconveniente».

El honorable Ministro puede todavía hacer ahora lo que pudo hacer su antecesor, es decir, dictar un decreto en bien de la alimentacion pública i de la correccion administrativa, por el cual se modifique el decreto de 5 de agosto en el sentido de que las harinas, que sirven para elaborar el pan del pueblo, vuelvan a ocupar su antigua categoría en la clasificacion de la carga.

Esplotacion del ferrocarril longitudinal

El señor **Garces** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—He escuchado con mucha atencion las observaciones que ha formulado el señor Senador por Ñuble; pero como ya ha terminado la primera hora, me permitirá Su Señoría que las conteste en la sesion de mañana.

Por el momento, deseo ocupar la atencion del Honorable Senado con un asunto que reviste especial gravedad.

Los arreglos que se habian hecho con el Sindicato Howard, para la esplotacion del longitudinal, han fracasado. Hace cinco o seis días, el representante del Sindicato se presentó al Ministerio de Ferrocarriles a manifestar que, dada la situacion europea i la falta de fondos en que se encontraba la Empresa, no podria mantener en esplotacion el longitudinal si el Gobierno no lo auxiliaba con un crédito de ciento sesenta i dos mil libras esterlinas. El Ministro que habla reunió el Consejo de Gabinete, se trató esta cuestion, i despues de un meditado estudio se acordó contestar al Sindicato que no era posible concederle el préstamo que solicitaba, por cuanto no habia lei alguna que autorizara al Gobierno para hacerlo, ni estaba obligado a ello por alguna cláusula del contrato vijente.

En vista de esta resolucion del Gobierno, el Sindicato declaró que se veria en la necesidad de paralizar el tráfico el dia 8 de noviembre; efectivamente, así lo hizo ayer.

El Gobierno, previendo el caso de que se produjera esta eventualidad, habia tomado ya algunas medidas. El Ministro que habla habia celebrado varias conferencias con los miembros del Consejo de los Ferrocarriles i les habia espuesto la situacion. Se pensaba enviar pronto al Congreso un proyecto de lei, con todos los antecedentes que hai sobre este asunto, con el objeto de salvar la dificultad; ese proyecto es conocido ya por los señores Senadores, de modo que me parece escusado analizar sus disposiciones.

En el Consejo de los Ferrocarriles encontré la mejor voluntad para solucionar las dificultades que debian orijinar la paralización de ese ferrocarril, i me manifestó que, por su parte, no tenia el menor inconveniente para hacerse cargo provisoriamente de la esplotacion, siempre que se le dieran los fondos necesarios para ello.

En el Ministerio se han estado haciendo cálculos más o ménos aproximados de la suma que necesitará la Empresa para continuar esa esplotacion. Desde luego, puedo adelantar que en lo que resta de este año se hará el servicio en la misma forma que se ha hecho hasta hoi.

Por su parte, el Sindicato, a pesar de la situacion en que se encuentra, ha manifestado al Gobierno que tiene tambien la mejor voluntad para prestar toda su cooperacion, i desde luego ha puesto a disposicion del Gobierno todo su personal, los elementos de transporte,

etc. El Gobierno se propone contratar a los actuales empleados, mas o ménos con los mismos sueldos de que gozan, i piensa tomar las máquinas i demas elementos necesarios para mantener el servicio.

Como ve el Honorable Senado, para que la explotacion del longitudinal pueda seguir adelante, es necesario proporcionar fondos a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, hasta que se arregle una forma definitiva de explotacion.

Debo agregar que el Gobierno ha nombrado una comision compuesta de tres funcionarios del Gobierno i tres de la Empresa de los Ferrocarriles, para que se trasladen al terreno i se impongan *de visu* de la forma en que se hace el servicio actualmente, del material rodante que falte, de las construcciones que sea necesario hacer, etc. Dicha comision informará sobre estos diferentes puntos i propondrá, tambien, al Ministerio la mejor manera de solucionar el problema relativo a la explotacion de esa línea.

Como lo he dicho, el Gobierno habia previsto que esta situacion podia producirse, i por esa circunstancia habia enviado un mensaje al Congreso en el cual se pedian los fondos necesarios para entregar la explotacion del longitudinal a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Ese mensaje es de 22 de julio del presente año, i entiendo que se encuentra en Comision.

Mi objeto al pedir la palabra ha sido rogar al señor Presidente que se sirva citar a la Comision que está encargada de estudiar ese proyecto, a fin de que lo despache lo mas pronto que sea posible. El proyecto de lei tiene por objeto autorizar al Presidente de la República para que entregue a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado una suma destinada a atender la explotacion del longitudinal.

Si ese proyecto se pudiera despachar en una de las sesiones próximas, se salvaria la grave situacion actual, i por eso me permito rogar al señor Presidente que se sirva citar a la Comision, a fin de que lo despache cuanto antes sea posible.

No podria asegurar por el momento si este proyecto está incluido en la convocatoria, pero el Gobierno se apresurará a incluirlo, i entre tanto la Comision podria adelantar su trabajo.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Se citará a la Comision correspondiente a la mayor brevedad.

Terminados los incidentes.

Corresponde votar las indicaciones formuladas.

Se va a votar la indicacion hecha por el señor Senador por Curicó, indicacion que ha sido modificada por el honorable Senador por Ñuble, señor Urrejola, en la forma que va a expresar el señor Secretario.

El señor **Secretario**.—El señor Senador por Ñuble propone: que el Senado celebre session los dias lunes, martes, miércoles, juéves i viérnes, de tres a seis i media de la tarde.

El señor **Besa**.—Segun esta indicacion, ¿la primera hora terminaria a las cuatro i media?

El señor **Lazcano**.—Nuestro Reglamento resuelve la cuestion, porque dispone que la session se divida en dos partes iguales.

El señor **Búrgos**.—Si aun fuese tiempo i no hubiese oposicion, me permitiria hacer un agregado a la indicacion que se ha puesto en votacion.

Me parece que seria mas conveniente fijar las tres de la tarde como hora inicial de la session, con espera de un cuarto de hora solamente, es decir, hasta las tres i cuarto. Si transcurrido este tiempo no hubiera número, no habria session.

Es posible que, con la espera improrrogable de un cuarto de hora solamente, se pueda frustrar una session; pero, en seguida, el patriotismo i la seriedad de los señores Senadores les harán comprender que es indispensable acudir a la hora de citacion, a fin de poder reunirse i despachar los numerosos i urgentes asuntos reclamados por la difícil situacion que atravesamos.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Con el asentimiento unánime del Senado podria poner en votacion la indicacion del honorable Senador por Concepcion.

El señor **Besa**.—Creo que no podria ponerse en votacion una indicacion que no se ha puesto previamente en discusion.

El señor **Búrgos**.—Ya que el señor Senador se opone, retiro mi indicacion.

El señor **Besa**.—Yo no me opongo a que se formule i se vote la indicacion; he pedido solamente que se ponga primero en discusion, porque queria decir dos palabras sobre ella.

Desde luego, votaré en contra de esa indicacion. En la Cámara de Diputados existe el acuerdo de reclamar de la hora despues de cierta espera, porque allá se hace cuestion política de celebrar o nó session en ciertos casos. Pero aquí no sucede lo mismo, i si bien es cierto que perdemos media hora en esperar que haya número, en cambio con la indicacion que se propone perderemos frecuentemente el dia entero, porque no habrá session. Los Senadores son personas ocupadas, que tienen que atender a veces asuntos particulares ur-

jentes; son tambien personas de edad,—sin ofender a mis honorables colegas que son todavía jóvenes,—i no siempre pueden venir aquí a una hora fija.

Por lo demas, la primera hora de las sesiones no tiene jeneralmente mucha importancia; se emplea en cierto modo en conversaciones, en observaciones jenerales, en insinuaciones al Gobierno; lo mas práctico es el primer cuarto de hora, destinado a los asuntos de fácil despacho. No veo, pues, la necesidad de que las sesiones comiencen improrrogablemente a una hora precisa, bajo pena de no poder celebrarse.

El señor **Búrgos**.—En vista de las observaciones del señor Senador por Maule, retiro mi indicacion.

El señor **Echenique**.—Convendria dividir la votacion, acordando primero los dias en que debe haber sesion, i en seguida hasta qué hora deben durar.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Así se hará.

El señor **Lazcano** —En obsequio a la brevedad, retiro mi indicacion, acojiéndome a la idea del señor Senador por Ñuble, de celebrar sesion hasta el viérnes inclusive, de tres a seis i media de la tarde.

Si despues se ve que es necesario dedicar mas tiempo a los asuntos pendientes, renovaré mi indicacion, proponiendo aun celebrar sesiones matinales, si así lo exigen las circunstancias.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Queda retirada la indicacion del honorable Senador por Curicó.

Como la indicacion del honorable Senador por Ñuble no ha merecido observacion, podia darse por aprobada.

Aprobada.

Se suspende la sesion.

Sé suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Ferrocarril de Pintados a Iquique

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Continúa la sesion.

Continúa la discusion del proyecto sobre construccion del ferrocarril de Pintados a Iquique.

Puede usar de la palabra el honorable Senador por Ñuble, que la ha pedido.

El señor **Balmaceda**.—Voi a decir mui pocas palabras, señor Presidente.

He terciado en este debate i he formulado

algunas observaciones, fundadas en el conocimiento que tenia de aquella rejion, por las informaciones que habia recibido i estudios que habia practicado al respecto.

Habia combatido la idea de construir un ferrocarril de Pintados-Pozo Almonte-Iquique, porque me parecia que era frustrar el propósito de comunicar útilmente el ferrocarril longitudinal con el puerto de Iquique. En efecto, la distancia que media entre Iquique i Pozo Almonte es de setenta a setenta i dos kilómetros, i de Pozo Almonte a Pintados habria todavía una distancia que haria que el trayecto de este ferrocarril llegara a mas de ciento veinte kilómetros.

Para la produccion de las salitreras del sur, hacer este recorrido de una mayor distancia, importa el pago de un mayor kilometraje; por consiguiente, era un absurdo, a mi entender, proyectar un ferrocarril de Pintados a Pozo Almonte para volver en seguida a Iquique en ángulo recto.

En cuanto al otro ferrocarril proyectado, de Iquique-Soronal-Pintados, me parecia que las observaciones formuladas en esta Cámara por algunos señores Senadores manifestaban que no era una cuestion sencilla construir la Seccion de Iquique a Soronal, porque tendria que subir a una altura de mil cien a mil doscientos metros en un espacio relativamente corto, de manera que su gradiente tendria que ser estraordinariamente fuerte, sus curvas mui pronunciadas i su costo no podria ser menor de nueve millones de pesos.

De Soronal a Pintados la rejion es relativamente desierta; fuera de Soronal, no hai terrenos salitreros de importancia que hicieran conveniente la construccion de esta línea.

Entónces, decia yo, no se consigue con el proyecto del Gobierno realizar la idea de dar salida al Longitudinal, porque este ferrocarril llega solo a Lagunas i porque media una distancia de cuarenta i cinco kilómetros entre Lagunas i Pintados.

Esta es mi argumentacion i lo que me movió a indicar como necesario el rumbo de Lagunas a Soronal, haciendo uso de la parte del ferrocarril de Patillos que llega hasta Loma Ancha, que es un trayecto suave, sin grandes curvas, con terraplenes hechos i donde seria mui fácil construir el ferrocarril.

Todavía, en direccion al norte, me parecia que este ferrocarril debia empalmar en la Estacion La Central, que dista cuarenta i seis kilómetros de Iquique, para bajar de allí por la misma ruta del ferrocarril salitrero, de acuerdo con esta Dmpresa. Me apoyaba para esto en la disposicion de la lei de ferrocarriles que permite el

derecho de peaje de un ferrocarril en otro, i me parecia obvio que, viviendo ese ferrocarril actualmente nada mas que en virtud de una simple concesion de permiso, despues de caducado el privilejio de veinticinco años que tenia, no habria dificultad para que el Estado se pusiera de acuerdo con el ferrocarril salitrero a fin de bajar su ferrocarril por la misma línea.

Se me hacia la observacion de que ese ferrocarril tenia fuertes gradientes i curvas estrechas; es cierto, pero si el ferrocarril salitrero sube, ¿por qué no podria subir el ferrocarril del Estado? La trocha del ferrocarril salitrero es de un metro cuarenta i tres centímetros i la del ferrocarril del Estado es de un metro; luego, entónces, si el ferrocarril salitrero sube en esa rejion i hace cumplidamente el tráfico, no veo por qué no podria hacerlo tambien el ferrocarril del Estado.

Es menester, ademas, tomar en cuenta que, si ese ferrocarril con sus gradientes tan fuertes i con estrechas curvas fuese un ferrocarril destinado a conducir la mayoría de la carga al interior, seria un ferrocarril imposible; pero sucede que el ochenta i cinco por ciento de la carga es carga de bajada, i apenas el quince por ciento es de subida; de manera que los trenes al interior van casi vacíos, no llevan peso, i, por consiguiente, suben sin dificultad.

Todavía, en el concepto de la continuacion de esta línea del longitudinal al norte, avanzando de La Central, deberia proseguirse, no paralelo al ferrocarril salitrero, sino mas al ponente, cruzando la Pampa de La Perdiz, que es rica en yacimientos salitrales i está entre el ferrocarril de Caleta Buena e Iquique. Este es el rumbo natural del longitudinal.

A mí me parece el mayor de los absurdos el ir a colocar el ferrocarril longitudinal paralelamente i al lado del ferrocarril salitrero, porque se harán una competencia ruinosa.

Otra consideracion que debe tenerse presente es el curso ordinario de los negocios del ferrocarril salitrero.

Esta Compañía ha ajustado contratos por mui largos años con los salitreros, concediéndoles rebaja en los fletes, a condicion de asegurarse el tráfico por un largo número de años. ¿Cómo van a desprenderse los salitreros de esos contratos que tienen celebrados, para usar el ferrocarril del Estado?

No podrán hacerlo. Por consiguiente, la línea del ferrocarril salitrero, construida paralelamente a la que ya existe, quedaria sin carga. No sucede lo mismo llevándola por Soronal, porque atravesaria una rejion abundan-

te en salitre, donde por esto se fundarian nuevas oficinas de elaboracion.

Pero, he aquí que cuando así pensaba, alguien me observó que el ferrocarril longitudinal llegaba ya a Pintados, lo que me pareció inexacto.

Yo sabia que en esa seccion se habia contratado desde Pueblo Hundido a Lagunas, i que habia terminado allí; pero ignoraba que llegara a Pintados. Pregunté sobre esto al señor Ministro, quien pidió informe a la Direccion de Obras Públicas i se le contestó que por arreglos posteriores, de los cuales el Congreso no tuvo conocimiento, se habia construido el ramal de Lagunas a Pintados. Mucho me ha estrañado este procedimiento pues, aparte de que esos trabajos se emprendieron sin autorizacion legislativa, resulta ademas que se ha tomado un rumbo realmente contrario a los intereses fiscales. Esa seccion de la línea no debió haberse hecho paralela al ferrocarril salitrero por las razones que he expresado, sino tomando el rumbo natural de Lagunas a Soronal, para salir a La Central i caer en seguida a Iquique. Pero, si el ferrocarril está ya en Pintados, nos encontramos con que no seria posible proceder de otra manera que como se indica en el proyecto del Gobierno. Creo, sin embargo, que es tan inconveniente esta ruta de Lagunas a Pintados que el Gobierno debe meditar i abandonar ese trazado para adoptar el que he indicado.

Por estas consideraciones i por el hecho de estar construido ya el longitudinal hasta Pintados,—(lo que, repito, me parece difícil, pues, la Direccion de Obras Públicas dice que se han construido treinta kilómetros, siendo que la distancia entre Lagunas i Pintados es de cuarenta i cinco, lo que está probando que faltarian todavía quince kilómetros)— me encuentro en el caso de retirar la indicacion que tenia hecha i dejar que el Gobierno proceda como crea mas conveniente.

El señor **Ochagavia** (Presidente) —Si no hai inconveniente, quedará retirada la indicacion.

Queda retirada.

El señor **Lazcano** —He pedido la palabra solo para fundar lo mas brevemente posible una indicacion, porque creo que está en el convencimiento de todos que debemos resolver este asunto sin mas demora.

El tropiezo que ha experimentado este largo debate está en que las diversas indicaciones formuladas señalan otros tantos trazados para el ferrocarril, invadiendo con ello, a mi juicio, las atribuciones privativas del Presidente de la República, que es a quien corresponde,

despues de oír a los técnicos i atendiendo a los intereses públicos, determinar el trazado del ferrocarril, asumiendo, por cierto, la responsabilidad que le incumbe.

Todas las indicaciones propuestas pecan, pues, del defecto de señalar el trazado del ferrocarril.

El señor **Balmaceda**.—Se señalan los rumbos, no el trazado, i es evidente que corresponde al Congreso, i nó a los técnicos, señalar los rumbos, tratándose de construcción de ferrocarriles.

El señor **Lazcano**.—Pero al indicar ciertos puntos obligados para el paso de la línea, se señala en realidad el trazado.

A fin de facilitar el despacho inmediato de este proyecto, que tiende ante todo a satisfacer la necesidad urjentísima de dar trabajo a la jente desocupada que hai en el norte, me permito hacer indicacion para que se redacte en estos términos:

«Se autoriza al Presidente de la República para gastar la suma de un millon setecientos mil pesos en la seccion del ferrocarril fiscal de Tarapacá, que, llegando a Iquique, consulte los intereses nacionales.»

Me atrevo a llamar la atención del señor Ministro, para el caso que se apruebe la indicacion que formulo, hácia la responsabilidad que pesaria sobre los hombros de Su Señoría en lo relativo a la determinacion del trazado del ferrocarril. La Direccion de Obras Públicas i su Consejo se han pronunciado ya sobre la materia, despues de revisar los estudios hechos por los ingenieros sobre el terreno mismo. Unicamente el delegado fiscal de salitreras, que no tiene conocimientos técnicos en la materia, puesto que es un abogado, cuya mision es atender únicamente a la defensa de los intereses fiscales, ha opinado en contra del trazado propuesto por la Direccion de Obras Públicas. No deja de ser curioso que la Delegacion Fiscal de Salitreras, que en otras ocasiones no ha sido mui solícita para defender los intereses fiscales, como lo demuestra el asunto del Toco, aconseje ahora que no se adopte el trazado que indican los técnicos, la Direccion de Obras Públicas, sino el que ella cree que se debe seguir.

Como comprenderá el señor Ministro, en caso de que se aprobara la indicacion que he propuesto, pesaria sobre Su Señoría una responsabilidad enorme; pero yo deseo dejar al Gobierno toda la responsabilidad en el asunto, porque me parece que en el caso presente no hai otra manera de llegar a una solución rápida, que es lo que todos deseamos.

Tengo antecedentes i planos que darán

tivo de discusión para muchos dias; pero ¿seria ésta oportuna i conforme con los propósitos que todos tenemos de salvar la situación angustiosa en que se encuentra la provincia de Tarapacá? Nó.

Repito: dejemos al Supremo Gobierno la responsabilidad, que sea él quien resuelva si esta línea que se trata de construir debe ir por el norte, por el poniente o por donde crea que es mas conveniente que vaya.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—En discusión la indicacion que ha formulado el señor Senador por Curicó.

El señor **Garces** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—El Gobierno acepta de lleno la indicacion i toma sobre sí la responsabilidad que pudiera corresponderle con motivo del trazado que se adopte, si ha de ir a Iquique.

El Senado puede tener plena confianza en que el Gobierno cautelará i tendrá solo en cuenta los intereses jenerales del pais.

El señor **Walker Martínez**.—Si mi honorable amigo el señor Senador por Curicó hubiese asistido a nuestros debates en los últimos quince dias, seguramente no habria hablado en los términos que lo hizo en la sesion pasada i lo ha hecho en ésta, ni habria propuesto la indicacion que acaba de formular; porque Su Señoría habria visto que, de nueve señores Senadores que habrán hecho uso de la palabra acerca de este asunto, ocho han tenido distintas opiniones respecto del trazado de este ferrocarril, i entre todos, tres o cuatro quieren que el ferrocarril vaya a Iquique i los demas no lo quieren. Pero todos, con escepcion del señor Senador por Malleco, han estimado que no es posible en los momentos actuales, dada la situación financiera del pais, echar sobre nuestro Erario una carga de diez, doce o mas millones de pesos.

Se ha dicho al Gobierno en repetidas ocasiones que no hai inconveniente para autorizar la inversion hasta de un millon i medio de pesos a fin de dar trabajo a los obreros desocupados, siempre que circunscriba las faenas a la primera seccion de este ferrocarril i sin comprometerse a llevarlo hasta Iquique.

Nadie ha pretendido en este recinto fijar el trazado de la obra; solo se han pedido mayores datos i estudios al Gobierno; queremos que se nos traiga un proyecto completo sobre el particular, no un ante-proyecto, como es el que hai sobre la Mesa.

Por eso creo que el señor Senador por Curicó tenia mucha razon cuando decia, interrumpiendo al señor Senador por Curicó, que

no es atribucion del Congreso fijar trazados, pero, sí, fijar rumbos para la construccion de un ferrocarril i, sobre todo, fijar la cuantía de las obligaciones con que se grava al Estado. Solo en virtud de una lei puede el Estado contraer deudas, i si negamos al Congreso la facultad de señalar la cuantía de los fondos que se van a gastar...

El señor **Lazcano**.—En el proyecto primitivo i en el de la Comision se fija la cantidad.

El señor **Walker Martínez**.— Pero se establece que el ferrocarril debe llegar hasta Iquique; i Su Señoría acaba de oír que se ha dicho que el ferrocarril longitudinal se ha prolongado treinta kilómetros, sin que el Congreso hubiera autorizado el gasto.

¿Cómo Su Señoría, que en años anteriores ha estado señalando con tanto acierto los peligros de entregar al Gobierno la facultad de disponer de los fondos nacionales, propone esto en los momentos actuales, en que hai que contar cada peso ántes de gastarlo?

El señor Senador por Curicó pide una especie de transaccion; Su Señoría ha dicho que hai un magnífico estudio de la direccion técnica, pero un abogado, el delegado fiscal de salitreras, viene a señalar un trazado diferente. I bien, ¿cuál es el trazado aceptado por el Gobierno? El que propone ese abogado, porque la Direccion de Obras Públicas patrocina la ruta por Pozo Almonte, mientras que el abogado, a quien el señor Senador por Curicó mira con desden, dice Pintados-Soronal-Iquique; verdad que dice tambien que debe hacerse primero el ramal de Patillos, pero en último término acepta el trazado ántes aludido. De modo que Su Señoría viene a sancionar lo que el abogado indica.

Entónces, no es justo inculpar a los diez Senadores que han hablado en este debate (algunos de los cuales sostienen que el ferrocarril debe llegar hasta Iquique), porque creen que la eleccion del trazado no debe dejarse solamente al Gobierno. Yo no he sostenido ningun trazado, sino que solo he pedido estudios; pero he llegado a esta conclusion: puesto que se ha sacado la cuenta de que el ferrocarril de Pintados a Soronal cuesta un millon i medio de pesos i el ramal a Patillos costaria solamente trescientos mil pesos mas...

El señor **Búlnes**.—Eso es imposible, señor Senador.

El señor **Walker Martínez**.—Lo ha dicho un ingeniero.

El señor **Búlnes**.—Aunque lo digan cien ingenieros.

El señor **Walker Martínez**.—Esto reve-

la que necesitamos la opinion de los técnicos para ilustrar esta cuestion.

El señor **Búlnes**.—Lo que revela esto es que el Senado es incompetente para resolver estas cosas, que incumben al Gobierno.

El señor **Walker Martínez**.— Yo voi a probar a Su Señoría que estoi en la razon, i que no soi un iluso ni un caprichoso cuando vengo a pedir al Gobierno la obra que él debia pedirnos a nosotros: contar los dineros del Estado. A mi juicio, el Gobierno no se da cuenta de la situacion del pais cuando nos pide que comprometamos los fondos nacionales aun mas de lo que están.

El señor Ministro del Interior ha hablado varias veces, siempre en nombre de la necesidad de dar trabajo a los desocupados, i siempre le hemos contestado que tome el Gobierno el millon i medio de pesos i que lo use en la construccion de la primera parte del ferrocarril; pero nó, señor; hai cierta obstinacion en que se establezca que el término de la línea sea Iquique.

En sesiones pasadas, i por eso vuelvo a este debate, el señor Senador por Curicó dijo que aquí se trataba de favorecer intereses particulares, i yo pedí al señor Ministro de Industria que trajera los datos que hubiera sobre este asunto. Yo no conozco aquella provincia; pero me habia formado la idea de que se trataba de muchas salitreras del Estado, porque habia hecho alto en las siguientes palabras del señor Senador por Malleco:

«En la zona que seria servida por este ferrocarril se ha encontrado un terreno virjen de salitre, que hará volver a su antiguo esplendor a la provincia de Tarapacá.

La Delegacion Fiscal estima que se encuentra allí tanto caliche como el que se ha explotado en la provincia de Tarapacá hasta el dia de hoi».

-El señor **Búlnes**.— Esas palabras no son las que efectivamente dije; yo no reviso mis discursos; pero por los datos que tengo puedo asegurar a Su Señoría que la rejion de Soronal es rica, i entiendo que la enorme mayoría de los terrenos es fiscal. Solo ahora he venido a saber que existen tambien propiedades particulares; ántes no lo sabia.

El señor **Aldunate**.— Es una propiedad insignificante.

El señor **Walker Martínez**.—Entónces, por los datos que aquí he oido, i atendiendo a opiniones mas ilustradas que la mia, me he formado el convencimiento de que hai allí salitreras del Estado, i que, por consiguiente, no favorezco intereses particulares en este caso. Pero diré mas, porque es preciso que esto

quede bien en claro i perfectamente establecido: los que hemos pedido aquí orden financiero, i hemos ofrecido a cada rato al Gobierno el dinero necesario para que salve la situacion del momento, pero sin resolver problemas de mayor importancia que requieran especial estudio, nos hemos colocado en una situacion respetabilísima i no podemos ser tildados de haber amparado intereses particulares, i si yo los hubiera amparado, habria estado con la unanimidad del Senado, inclusive el señor Senador por Malleco, que tambien ha hablado de que favorecemos al ferrocarril ingles.

¿Cómo nació este debate? Vino un proyecto de lei de la Honorable Cámara de Diputados i se propuso aquí agregar la idea de construir un ramal del longitudinal en el norte; pasó este asunto a Comision i, evacuado ese trámite, se despachó el proyecto en el Senado con la indicacion a que he aludido, o sea, con la idea de construir un ferrocarril de Pintados a Loma Ancha, indicacion que fué hecha por el honorable Senador por Maule. El señor Claro Solar declaró que votaria en contra de ella, i el Gobierno, representado entónces por el honorable señor Zañartu, dijo: «Yo apoyo la indicacion i ya se ha producido acuerdo en ese sentido».

La indicacion resultó aprobada por quince votos contra uno i una abstencion.

De manera que el Gobierno aceptó entónces la idea de iniciar solamente la construccion del ferrocarril.

En la otra Cámara se consideró que habíamos estralimitado nuestras facultades constitucionales al modificar el proyecto en la forma que se hizo. Vuelta la cuestion al Senado, cuando se discutia aquí, mi honorable amigo el señor Senador por Malleco dijo: «Votaré la indicacion propuesta por el honorable Senador por Maule, para que este ferrocarril llegue hasta el punto intermedio que ha indicado Su Señoría, pero no la votaré por las razones que ha aducido el señor Senador, ratificando las que ha espresado el honorable Senador por Santiago, señor Walker Martínez, porque pienso de distinto modo que los honorables Senadores».

Como se ve, Su Señoría, que ahora dice que estamos favoreciendo el ferrocarril ingles con la construccion de un ramal ciego, acojió la indicacion del señor Senador por Maule i se limitó a espresar la diversidad de doctrina que tenia con los demas señores Senadores respecto de puertos i otras cuestiones.

El señor **Búlnes**.—Todavía no habia surjido la cuestion Patillos, que ahora ha cambiado la faz del debate.

El señor **Walker Martínez**.—Agregó Su Señoría: «Por mi parte, votaré la indicacion del honorable Senador por Maule, aunque no creo que estemos en el caso de construir ferrocarriles en las circunstancias actuales; pero, apremiado por la necesidad social de dar trabajo a la jente del norte, acepto que se construya un pequeño ramal de ferrocarril para que aquella rejion quede comunicada con la red central, con lo cual aumentará el valor de los terrenos, i el Fisco hará un buen negocio.

No teniendo en estos momentos dinero para invertir en ferrocarriles, nos encontramos ante estos dos problemas: por un lado la falta de dinero, por el otro la necesidad premiosa de amenguar o debilitar la calamidad social de la jente sin trabajo; i en esta situacion, aceptaré, como he dicho, que se construya un pequeño ramal que, con beneficio para el Fisco, ha de poner en comunicacion una rica rejion salitrera con la red central, i permitirá dar de comer a mucha jente».

Esto es lo mismo que yo he estado sosteniendo en el actual debate i desde el principio hubo unanimidad en este sentido.

Pero, terminó el período de sesiones, vino un cambio de Ministerio i el debate quedó pendiente.

Llega ahora un proyecto, que no es del Ejecutivo, porque fueron solamente dos Senadores los que dijeron que este ferrocarril debia llegar a Iquique, uno de ellos el Senador por Iquique, i el otro un correligionario de Su Señoría.

Por consiguiente, los que hemos estado sosteniendo esta cuestion económica, los que hemos estado ofreciendo dinero suficiente al Gobierno para obras públicas i rogándole que no se obstine en comprometer al Erario Nacional en diez o doce millones de pesos, en la situacion actual, no hemos estado amparando intereses particulares, sino los intereses mas sagrados de la Nacion.

El señor **Claro Solar**.—Voi a decir dos palabras respecto de la indicacion formulada por el honorable Senador por Curicó.

No acepto esta indicacion, porque me parece que ella no resuelve, en absoluto, la cuestion que se ha estado ventilando, que no es, para mí, una cuestion técnica, sino una cuestion en la cual está de por medio la seriedad que debe observarse en la inversion de los dineros del Estado.

Esta indicacion no precisa el rumbo del ferrocarril; un ferrocarril fiscal en la provincia de Tarapacá, que debe llegar a Iquique, i por el cual se destinan un millon setecientos m

pesos, tendria que ser un ferrocarril de Iquique a Hospicio, a lo mas.

Desde que el Gobierno no tiene en la actualidad mas que dos trazados, como ha manifestado el señor Ministro, que dice que resolverá la cuestion dentro del criterio de la conveniencia nacional, un trazado por Pozo Almonte i otro por Soronal, pero pasando por la cordillera de la costa, hasta Iquique, yo digo que esta es una cuestion que el Senado debe resolver, porque, como lo ha manifestado el señor Senador por O'Higgins, la vía de Soronal por la cordillera de la costa es absurda prácticamente, i el resultado será que tendrá mas inconvenientes que la línea que une a Valparaiso con Santiago.

Cuando se organizó la empresa constructora del ferrocarril de Santiago a Valparaiso, el Congreso no entró a trazar el rumbo de este ferrocarril i el Presidente de la República de aquella época, por consideraciones personales, para que no se creyera que determinaba el trazado por intereses propios, adaptó el trazado por el Tabon, que ha sido la causa del enorme recargo en la explotacion de esta línea. Pues bien, para mí, la línea de Soronal, con setenta kilómetros por la cordillera de la costa, donde no hai facilidad alguna de trasportes, seria dos veces lo que significa la cuesta del Tabon para el ferrocarril de Santiago a Valparaiso. Este seria un ferrocarril para águilas, que no consultaria los intereses de la explotacion de aquella seccion de nuestro territorio.

El señor **Lazcano**.—Las últimas palabras pronunciadas por mi distinguido amigo, el honorable Senador de Santiago, me obligan a agregar dos.

He sentido que la manera, talvez poco feliz, en que me espresé en la última sesion, haya dado motivo al honorable Senador para creer que yo dirijia un reproche a los honorables Senadores que han terciado en este debate.

Cuando dije que en esta cuestion habia de por medio intereses particulares, me referia a intereses estraños a la Cámara. De ningun modo podia yo hacer a mis honorables colegas el cargo de venir a defender aquí intereses particulares, nó los intereses de la Nación.

Es sabido que esos intereses han existido en esta cuestion i que hoi están luchando fuera de esta sala, fuera del Congreso.

Sabido es tambien que grandes casas poseedoras de salitreras valiosísimas no desean otra cosa que tener puertos para ellas. Por eso fué que aquí se ventiló con teson admirable la cuestion de Chucumata i fué vencida

la idea de ferrocarril que se proyectaba, porque los intereses del pais exigen que no se abran puertos en todas las caletas. Ahora, yo espero que Patillos tenga la misma suerte.

Se ha dicho, i es necesario repetirlo una vez mas, que aquellas dos provincias del norte deben ser una escepcion en la política portuaria, la cual debe consistir en hacer puertos de todas las caletas en el resto del pais, a fin de que los productos de la industria se vacien en el mar.

El señor **Aldunate**.—Yo tengo una doctrina contraria; creo que no podrá existir la industria salitrera del norte si no tiene puertos para la salida del artículo.

El señor **Lazcano**.—Siempre me agrada estar de acuerdo con Su Señoría; pero la razon que tengo para pensar así es que todas las caletas que han sido habilitadas como puertos se han convertido en centro de defraudaciones del Fisco. En las discusiones que hemos tenido aquí se ha probado que a la apertura de las caletas de Junin i Caleta Buena se siguió una época de defraudacion de los intereses fiscales. Se trajo aquí la comprobacion de que, habiendo salido de Chile en un año veinticuatro millones de quintales de salitre, habian llegado a Europa veintiseis millones. Las caletas están servidas por un personal sumamente mal pagado, que se encuentra sometido por completo a las influencias de casas industriales que son dueñas de esas caletas, i no ejerce ninguna vijilancia en resguardo de los intereses fiscales.

Lo que el Gobierno debe hacer es resguardar los intereses fiscales, armonizándolos con los intereses de la industria salitrera, porque el ferrocarril ingles, llamado ferrocarril salitrero, hai que decirlo con franqueza, aunque la espresion sea dura, ha sido el vampiro que ha chupado la sangre de la industria salitrera; de manera que el Gobierno debe evitar que esa Sociedad siga absorbiendo la savia de aquella industria.

Hai que armonizar estos dos inteseses encontrados; hai que dar salida a la industria salitrera, a fin de que no esté sometida al ferrocarril inglés, que impone tarifas caprichosas; i el Gobierno, al construir esta pequeña línea, debe hacerlo en forma que no vaya a facilitar la llegada a las caletas, donde se defrauda al Fisco.

Al hablar en sesion anterior de intereses particulares, me he referido a este hecho; no me he referido a mis honorables colegas. Dije entónces que estos intereses particulares habian estado en lucha siempre que esta cuestion se habia traído al Congreso, i que

ahora tambien ejercitaban su accion en la misma forma; pero nó dentro del Congreso, por que aquí todos resguardamos los intereses nacionales, no los particulares.

El señor **Aldunate**.—He pedido la palabra únicamente para advertir que ni el que habla ni ninguno de los señores Senadores que han tomado parte en el debate ha abogado por el ferrocarril a Patillos.

Se ha dicho que construido el ramal a Soronal, podria ir de aquí a Patillos; pero eso no se ha dicho para oponerse al ferrocarril de Iquique, sino como una de aquellas soluciones naturales que se imponen por la naturaleza de las cosas i que pueden venir despues. De manera que hablar de Patillos es hablar en teoría; no es la cuestion que está en discusion.

El honorable Senador de Curicó ha traído a cuenta reminiscencias de un debate anterior. Cuando se trató del ferrocarril de Chucumata, se habló de intereses particulares, porque se trataba de una casa comercial que tenia interes directo en ese proyecto de ferrocarril; pero cuando se trata de un ramal que va a hacer el Estado, que va a servir una rejion nueva, donde se formarán veinte o treinta oficinas, no puede hablarse de intereses particulares.

En cuanto a la teoría del honorable Senador de Curicó, de que en el sur del pais pueden hacerse todos los puertos que se quiera, pero en el norte mui pocos, no la considero aceptable.

Por la inversa, yo pienso que en el norte, donde la cordillera de la costa tiene una grande elevacion aun en las partes mas cercanas al mar, hai necesidad, para dar salida fácil a los campos salitreros, de aprovechar las abras i las quebradas, a fin de no obligar a hacer recorridos de ciento o ciento cincuenta kilómetros, cuando con la habilitacion de un puerto o de una caleta ese recorrido seria solo de veinte o treinta kilómetros.

La teoría de que con la apertura de caletas se favorece el robo al Fisco tampoco la encuentro aceptable. De ser exacta, nuestros Ministros de Hacienda, entre los cuales ha habido muchos mui celosos de los intereses fiscales, habrian pedido que se cerraran las caletas de Junin, Caleta Buena, Coloso i talvez hasta Mejillones, dejando únicamente a Antofagasta, Iquique i Pisagua.

No puedo afirmar el hecho con toda certidumbre, pero recuerdo que cuando se dijo aquí que a Europa habia llegado mayor cantidad de salitre de la que figuraba como exportada, se dió una esplicacion de ese hecho, i creo que entre otras cosas se dijo que con la

humedad habia aumentado el peso del salitre. En todo caso la diferencia fué pequeña.

El señor **Reyes**.—He pedido la palabra para decir mui pocas en fundamento de mi voto. I siento la necesidad de fundarlo por las circunstancias especiales de este debate. En él han terciado, ademas del señor Ministro de Obras Públicas, diversos señores Senadores, todos ellos mui conocedores de la rejion del norte i mui capaces de apreciar la cuestion. Sin embargo se han producido las opiniones mas contradictorias, ya sea sobre la cuestion puramente técnica, de saber por dónde debe ir el ferrocarril, ya sea sobre la cuestion fiscal de si puede el Gobierno comprometerse en la inversion de una gruesa suma de dinero, ya sobre la cuestion industrial de cuál será la línea o trayecto de ménos costo, de mayor readimiento o mas remunerativa por haber en él mayor cantidad de salitre.

Sobre todo esto ha habido mucha diverjencia de opiniones entre los señores Senadores que son conocedores del terreno. Calcule, por consiguiente, el Honorable Senado cuál será la situacion de aquellos que, como yo, no conocemos el terreno, que estamos a ciegas en una cuestion gravísima, cuestion que no puede ser ajena al Congreso, pues se trata de materias que no son de la esclusiva incumbencia del Presidente de la República.

Si hai algo que yo miro con la mas profunda antipatía, son los avances del parlamentarismo sobre el Poder Ejecutivo. Sin embargo, eso no quiere decir que el Congreso no deba apreciar los problemas técnicos i que deba desentenderse por completo, en materia de construccion de ferrocarriles, por ejemplo, del costo, del trazado i de los resultados que puedan producir. ¿Cómo no ha de corresponder al Congreso apreciar esas materias siquiera a ojo de buen varon, en lugar de entregarlas exclusivamente al criterio del Presidente de la República? Yo mas que nadie miro con malos ojos la tendencia del parlamentarismo a injerirse en las atribuciones que son propias del Presidente de la República; nadie mira con mas antipatía que yo esa relajacion del sistema parlamentario, pero no llego naturalmente hasta el punto de creer que el Congreso deba prescindir de sus atribuciones para entregarlas al Presidente de la República, sobre todo tratándose de construccion de ferrocarriles, cuando la Constitucion dice que solo en virtud de lei pueden hacerse espropiaciones, i, por lo tanto, el Congreso debe apreciar en cada caso las razones que aconsejan declarar la utilidad pública de una propiedad particular, i, si es posible, tener planos a la vista. Ojalá siempre se

trajeran al Congreso planos completos de los ferrocarriles que se trata de construir, a fin de que pudiéramos formarnos concepto cabal acerca de los resultados que pueden traer para el país, para el Fisco i para la industria.

Ahora, en cuanto a las diverjencias que se han producido, respecto del trazado i del punto de término de la línea, entre personas tan preparadas para opinar sobre esta materia, los legos tenemos que atenernos a un procedimiento prudencial. Debemos decir: puesto que la cuestion se presta a diverjencias de tanta magnitud, es preciso que se traigan mas estudios, que se traiga una apreciacion completa de los técnicos acerca de las opiniones que se han vertido en el Senado. Una vez que se completen los estudios, estaremos en situacion de resolver esa cuestion. Por el momento debemos limitarnos a atender la necesidad que, segun creo haber oido al señor Ministro del Interior, ha sido el móvil principal que ha tenido el Gobierno para presentar este proyecto, o sea, la necesidad urgente de obtener recursos para dar trabajo a los operarios que han quedado en la miseria en las provincias del norte. Si es así, limitémonos a eso, i dejemos lo demas para que sea resuelto despues con mayor estudio.

A primera vista parece preferible el puerto de Iquique como término de la línea, por la consideracion que se ha hecho valer de existir ahí establecidos ya los servicios fiscales i todos los elementos marítimos que han de necesitarse indispensablemente, sea cual fuere el punto de la costa en donde termine el ramal. Es posible que sea esa mi opinion definitiva cuando llegue la oportunidad de pronunciarme, teniendo en vista, a la vez que esa circunstancia, las demas cosas de notoria importancia que tambien hai que tomar en cuenta.

En tal concepto yo daré mi voto a la indicacion del honorable Senador por Maule, limitada a autorizar por ahora la ejecucion de la primera parte o seccion de la línea, invirtiéndose en tal objeto los fondos pedidos por el Ejecutivo. Así, el Gobierno estará en situacion de atender a la necesidad urgente que lo ha inducido a presentar este proyecto, i quedará para mas tarde el estudio i la resolucion de las demas cuestiones que se han tocado en este debate, i que en realidad son mui difíciles de resolver, porque no estamos en aptitud de apreciar cuestiones técnicas i problemas industriales que deben tambien ser considerados.

Ya que estoi con la palabra, diré solo una

referente a la alusion que se ha hecho al asunto de Chucumata.

Cuando se discutió ese asunto, yo sostuve el proyecto del ferrocarril a Chucumata, sin tener relacion personal, ni de ninguna especie, con las personas que estaban interesadas en aquella obra, sino únicamente porque me pareció que eso atenuaria, siquiera en parte, los efectos del predominio absoluto ejercido por el ferrocarril ingles, que ya habia producido verdaderamente la estagnacion de la industria salitrera chilena en Tarapacá. Con las tarifas excesivas i otros abusos, el ferrocarril ingles fué causa de que oficinas valiosísimas pertenecientes a capitalistas de los mas acaudalados del país, tuvieran que venderse a bajo precio, por la dificultad de esplotarlas; i que en seguida el feliz comprador formara con ellas, en Lóndres, sociedades por valores mucho mas cuantiosos. Con la propiedad de Lagunas, por ejemplo, vendida en noventa mil libras, se formó una sociedad por novecientas mil libras.

Era necesario, pues, amparar a los industriales que se veian hostilizados por aquella empresa. Persevero hasta ahora en creer que hice bien al defender el ferrocarril de Chucumata.

Queria dar el fundamento de mi voto por que en cuestiones de esta naturaleza, en que hai tanta diversidad de opiniones, se puede atribuir a un voto un alcance que no tiene. Los que demos votos favorable a la indicacion formulada por el señor Senador por Maule no queremos decir que el ferrocarril no debe llegar nunca a Iquique; no resolvemos nada sobre el particular. Ese es el alcance de mi voto, en relacion a la indicacion que ha formulado el señor Senador por Maule.

El señor **Balmaceda**.—Voi a decir solo dos palabras, para manifestar que con todo gusto daré mi voto a la indicacion que ha formulado el señor Senador por Curicó, porque con ella se faculta al Gobierno para invertir inmediatamente un millon i medio de pesos en dar trabajo a los obreros desocupados de Iquique; i porque ella en nada se opone a las razones que he espuesto para sostener la línea de Lagunas a Soronal i de Soronal a La Central.

El honorable señor Lazcano propone que prosiga el longitudinal tomando el rumbo a Iquique; naturalmente, por algun punto se habrá de llegar a Iquique, i será materia de estudios i observaciones en el Gobierno para llegar a resolver despues cuál será el punto de bajada a la costa.

Por lo demas, de ninguna manera alcanzará para llegar hasta la costa el dinero que ahora se autoriza gastar i, por consiguiente, el Gobierno se verá en la necesidad de ocurrir ante el Congreso con un nuevo proyecto en que se le conceda una suma mayor. Seria entónces de resolver.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votacion.

El señor **Búlnes**.—Pediria que se leyeran las indicaciones.

El señor **Secretario**.—La mocion dice:

«Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para invertir un millon seiscientos mil pesos en iniciar la construccion de un ramal de un ferrocarril que una al Lonjitudinal con el puerto de Iquique, saliendo de la estacion de Pintados».

Las indicaciones son las siguientes:

Del señor Besa, para que solo se construyan cuarenta kilómetros del ferrocarril de Pintados a Iquique, llegando por ahora hasta Loma Ancha.

Del señor Mackenna, para construir el ferrocarril de Pintados a Iquique hasta Loma Ancha, i que las cantidades a que ascienda el monto de estas autorizaciones se deduzcan de los fondos devueltos al Estado de pagos hechos para la construccion de naves de guerra.

Del señor García de la Huerta, para que se establezca que el trazado del ferrocarril será el de Pintados-Soronal-Iquique.

Del señor Mackenna, para que se fije como trazado del ferrocarril la línea de Pintados-Pozo Almonte-Iquique.

Del señor Urrejola, para sustituir el inciso primero en el sentido de que se inicie la construccion de un ramal de ferrocarril que, saliendo de Pintados, llegue al lugar denominado Soronal.

El señor **Urrejola**.—Yo retiro mi indicacion, señor Presidente.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Si no hai inconveniente, se dará por retirada la indicacion que habia formulado el señor Senador por Ñuble.

Queda retirada.

Se va a votar la mocion tal como fué firmada por los señores Senadores que la forman.

Votado el proyecto, resultò aprobado por diez votos contra nueve.

Durante la votacion:

El señor **Búrgos**.—Desearia que el señor Ministro me dijera desde donde van a empezar los trabajos.

El señor **Garces** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Desde Pintados a Soronal.

El señor **Búrgos**.—Siendo así, i siendo que no se podrá invertir mas de un millon seiscientos pesos, voto que sí.

El señor **Echenique**.—Voto que sí, porque quiero que el lonjitudinal vaya a Iquique.

El señor **Balmaceda**.—Voto que nó, porque me parece preferible la indicacion que ha formulado el señor Senador por Curicó, que faculta al Gobierno para continuar el ferrocarril Lonjitudinal sin fijar el rumbo de Pintados a Soronal; que puede ser cambiado, segun los estudios que haga el Gobierno, por el trazado de Lagunas a Soronal.

El señor **Búlnes**.—No quise contestar ántes las observaciones que hizo el señor Senador por Santiago para dar tiempo a que se produjera la votacion de este asunto, porque la Cámara sabe que el pais está cansado de ver que el Senado se ha pegado en la discusion de este proyecto de ferrocarril de Pintados.

Pero me veo en el caso de explicar el significado del voto que voi a dar; que puede estar en aparente contradiccion con el voto que di en ocasion pasada i con las palabras que ha leído el señor Senador por Santiago.

En aquella época no habia surjido la cuestion del ferrocarril a Patillos. Cuando aceptamos que el ferrocarril fuera solo a Soronal, lo hicimos en la intelijencia de que este ferrocarril tendria término en la costa; de ninguna manera podia estar en el espíritu de alguien que fuéramos a hacer un pequeño ramal para dar carga al ferrocarril ingles, pues a eso equivale depositar el salitre en Soronal, donde lo tome el ferrocarril ingles para llevarlo a la costa.

Nunca se me ocurrió que pudiera surjir esta duda; despues he visto que la duda existe.

Se ha hecho aquí la apolojía de las caletas i se ha dicho que seria mas conveniente que el ferrocarril, en vez de ir a Iquique, fuera a Patillos. En mi concepto, desde ese momento cambió la naturaleza de este debate.

Como yo creo que es indispensable mantener la vida de las poblaciones del norte i que debemos robustecer la vida decadente de Iquique, como garantía de administracion i de cultura social, yo voto la mocion, sin que por

esto crea estar en contradiccion con las ideas que sostuve ántes.

El señor **Walker Martínez**.—Voto que nó, de acuerdo con el voto que di junto con la unanimidad del Senado el 21 de agosto último, cuando ya estaba planteada la cuestion del ferrocarril a Iquique, puesto que ya discutíamos la mocion de los señores del Rio i Montenegro.

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

Se levantó la sesion.

Por la primera hora,

RAFAEL EGAÑA.

Por la segunda hora,

GABRIEL D. ELZO.