

Sesion 33.^a extraordinaria en 28 de diciembre de 1887

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES ORREGO LUCO I VIDAL

SUMARIO

Lectura i aprobacion del acta de la sesion anterior.—Se pone en discusion el proyecto de lei que concede dos millones cuatrocientos cincuenta i cinco mil pesos para la conclusion de los ferrocarriles de Angol a Traiguén i de Renaico a Victoria; tambien el proyecto que autoriza al Ejecutivo para proceder a la liquidacion del contrato de construccion de los mismos ferrocarriles.—Despues de un debate en que toman parte los señores (Montt Ministro de Industria i Obras Públicas), Parga, Walker Martínez don Carlos, Cuadra (Ministro de Justicia e Instruccion Pública), se aprueba ambos proyectos.—Se pone en discusion i se aprueba el proyecto de lei por el que se concede permiso a la Compañía de Huanchaca de Bolivia para prolongar su línea férrea desde el término actual en la poblacion de Antofagasta hasta el establecimiento de don Pedro Rescali.—Suspendida la sesion, a segunda hora es aprobado en jeneral i particular un proyecto de lei que concede a don Holger Birkedal permiso para construir un ferrocarril de sangre entre la Serena i las poblaciones de la Pampa i otras a los puertos de Guayaquean i Cúquimbo.—Se aprueba en jeneral i particular un proyecto que concede a la empresa del ferrocarril urbano de la Serena i a la de Iquique la liberacion de derechos de internacion a los rieles, escuadras i tornamesas que introduzcan para la construccion de dichos ferrocarriles.—Se pone en discusion el proyecto que concede permiso a don Juan E. Barbosa para construir i explotar una línea de ferrocarril de vapor entre el mineral de los Bronces en las Condes hasta las estaciones de Renca o Santiago.—Despues de un debate se acuerda enviar este proyecto a Comision.—Se pone en discusion el proyecto de lei que autoriza la contratacion de un empréstito de tres millones de libras esterlinas i la construccion de varios ferrocarriles en el sur, centro i norte de la República.—Usan de la palabra los señores Rodríguez don Zorobabel, Barros Luco don Ramon, Montt (Ministro de Industria i Obras Públicas), Gandarillas don Alberto, Barros don Lauro i Blanco don Ventura, i se aprueba dicho proyecto en jeneral.—Se pone en discusion i se aprueba en jeneral i particular el proyecto de lei que declara de utilidad pública la línea férrea, con sus edificios i anexos, que une el puerto de Chañaral con el interior de este departamento.

Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:

«Sesion 37.^a extraordinaria en 27 de diciembre de 1887.—Presidencia del señor Orrego Luco.—Se abrió a las 2 hs. 10 ms. P. M., i asistieron los señores:

- | | |
|------------------------------|----------------------------|
| Alamos, Fernando | Lira, Carlos |
| Amunátegui, Miguel Luis | Letelier, Patricio |
| Arce, José | Matte, Augusto |
| Aldumate Bascuñan, S. | Matte, Eduardo |
| Balbotin, Manuel G. | Montes Santa María José I. |
| Balmaceda, José María | Montt Albano, Rafael |
| Balmaceda, José Vicente | Montt, Pedro |
| Bañados Espinosa, Ramon | Márquez de la P., Fernando |
| Barros, Lauro | Montiel Rodríguez, Agustin |
| Barros Luco, Ramon | Novoa, Jovino |
| Blanco, Ventura | Parga, Juan Nepomuceno |
| Bañados Espinosa, Julio | Pinochet E., Gregorio |
| Carvallo Elizalde, Francisco | Pinochet Solar, Ruperto |
| Castellon, Juan | Pérez Montt, Ismael |
| Cotapos, Acario | Rodríguez Ojeda, Ambrosio |
| Dávila Larrain, J. Domingo | Rodríguez, Luis Martiniano |
| Echeverría, Félix | Rodríguez, Zorobabel |
| Edwards, Agustin | Río (del), Agustin |
| Edwards, Arturo | Roldan, Alcibíades |

S. E. DE D.

- | | |
|-------------------------------|---|
| Echegóyen, Octavio | Silva V., José Antonio |
| Espejo, Juan Nepomuceno | Santa María, Ignacio |
| Eyzaguirre, José María | Sánchez, Liborio |
| Fernández Concha, Pedro | Sanhueza Lizardi, Rafael |
| Fernández, Pedro Javier | Tagle Arrate, José Antonio |
| Frias Collao, Baldomero | Ugalde, Nicanor |
| Gandarillas, Alberto | Urrutia, Gregorio |
| Gandarillas, Francisco | Valenzuela, Manuel F. |
| Grez, Vicente | Vidal, Gabriel |
| Guzman Velásquez, Manuel | Villamil Blanco, Manuel |
| Infante, José Manuel | Walker Martínez, Carlos |
| Irrazábal Vera, M. | Walker Martínez, Joaquin |
| Irrazábal, Ramon Luis | Zañartu, Anibal |
| Lastarria, Demetrio | Zegers, Julio |
| Lira, Máximo R., (Secretario) | i los señores Ministros de Justicia e Instruccion Pública i de Guerra i Marina. |
| Lazo, Miguel | |

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

En seguida el secretario anunció que estaban presentados los informes respectivos sobre el proyecto de lei en que se propone conceder una pensión vitalicia al Ilustrísimo Obispo abuelto de la Serena, don José Manuel Orrego, i agregó que, segun la lei, debía darse cuenta de ellos en sesion secreta. Por su parte el señor Presidente Orrego Luco solicitó el acuerdo de la Cámara para destinar al despacho de ese negocio el último cuarto de hora de esta sesion. Ese acuerdo fué otorgado, despues de haber hecho presente al señor Walker Martínez don Joaquin que están sin aprobar algunas actas de las sesiones secretas en que se trató de los certificados salitreros, i que convendria aprobarlos para que pudiera publicarse la de la última de esas sesiones, como está acordado, i de haber manifestado el señor Presidente que en el momento oportuno procuraria obtener la aprobacion de las dichas actas.

El señor Pinochet don Gregorio espuso que en la playa de la bahía de Talcahuano i en terrenos de propiedad fiscal se está levantando un edificio por un comerciante de la localidad, i llamó sobre este hecho la atencion del señor Ministro del Interior para que averiguase si hai alguna concesion hecha a ese comerciante, i para evitar, con una determinacion oportuna, que mas tarde haya cuestiones en que sufra el interes particular o el interes fiscal.

Contestó el señor Edwards (Ministro de Hacienda), por ser el asunto propiamente de su incumbencia, que ha recibido varios denuncios sobre internacion de edificios particulares en las playas de varias bahías, que son de propiedad del Estado, i que ha dado instrucciones a los mandatarios respectivos para que le den cuenta de esas internaciones con el objeto de adoptar las medidas convenientes.

Agrega que hará lo mismo con el denuncio del señor Pinochet, porque el hecho de Talcahuano no le era conocido.

El señor Echeverría don Félix, llamó la atencion del señor Ministro del Interior hácia el hecho de que no ha puesto remedio, como se lo habia prometido hace mas de un mes, a la situacion de muchos pequeños propietarios de Quillota que fueron eximidos de pagar la contribucion agrícola por causa del cólera, i a quienes, sin embargo, se les sigue cobrando la cuota

para el pago de la policía rural. Esos propietarios se creyeron eximidos también del pago de esta última cuota, i cuando se les ha empezado a cobrar ha sucedido que las costas de la cobranza judicial son muy superiores a la suma adeudada. Esto es peligroso por la época de elecciones en que se hace, i quiere que el señor Ministro declare, o que no debe cobrárselos, o que se les dé un plazo para el pago.

El señor Zañartu (Ministro del Interior) contestó que no estaba en sus facultades ordenar que no se cobre lo que se debe; que estudiará el punto relativo a si la exención del pago de la contribución agrícola lleva consigo igual exención respecto de la cuota destinada al sostenimiento de la policía rural, i que en la próxima sesión dará la opinión que se ha formado sobre ese particular.

Antes de la orden del día, el señor Presidente Orrego Luco solicitó el acuerdo unánime de la Cámara para poner desde luego en discusión el proyecto relativo a la canalización del río Mapocho, formulado por la Comisión de Gobierno.

Obtenido este acuerdo, el proyecto fué aprobado en jeneral, sin debate i por asentimiento tácito.

Se pasó, también por acuerdo anónimo, a su discusión particular.

Puesto en debate el artículo 1.º, el señor Montt (Ministro de Industria i Obras Públicas) hizo indicación para que se suprimiese la frase en que se ordena hacer los trabajos de canalización según los planos i especificaciones formulados por el ingeniero don Valentín Martínez. No conviene, a su juicio, que se ponga limitación a modificaciones que pudiera convenir hacer en esos planos, que ya tienen alguna fecha, tanto mas cuanto que los trabajos de la línea del ferrocarril que va a atravesar hasta el Mercado central hacen necesaria una prolongación de la canalización mas allá del punto señalado en los planos del señor Martínez. De todas maneras, declara que la base del trabajo serán esos planos, porque le inspira plena confianza la competencia del ingeniero que los formó.

El señor Barros Luco aceptó la modificación pedida por el señor Ministro Montt, tomando nota de las declaraciones, i el señor Gandarillas don Francisco la aceptó también, considerando que es posible que los antiguos planos necesiten alguna modificación para que la línea del ferrocarril pueda prolongarse mas hacia el oriente.

Por asentimiento tácito fué aprobado el artículo con la supresión pedida por el señor Ministro de Obras Públicas.

Del mismo modo i sin debate lo fueron también los artículos 2.º i 3.º

El proyecto aprobado dice así:

«Art. 1.º Se autoriza al Presidente de la República, por el término de tres años, para que invierta hasta la suma de quinientos mil pesos en la canalización del río Mapocho.

»Art. 2.º De los terrenos que se formen con la canalización del río, se deducirán los necesarios para calles, plazas i edificios públicos, i el resto se enajenará en pública subasta.

»Art. 3.º Reembolsados que sean los gastos hechos por el Estado en la canalización i en pavimentar las nuevas calles i plazas, se entregará el sobrante que

produzca la venta de los terrenos a la Municipalidad de Santiago».

A indicación del señor Presidente Orrego Luco se acordó remitir este proyecto al Senado sin aguardar la aprobación del acta.

Entrando a la orden del día, continuó la discusión del proyecto de acuerdo del señor Puelma Tupper i con la palabra el señor Letelier. Usó en seguida de ella el señor Zañartu (Ministro del Interior) hasta que se suspendió la sesión.

A segunda hora continuó usando de la palabra el mismo señor Ministro i, cuando hubo terminado, el señor Matte don Augusto pidió, en conformidad a lo que tenía anunciado, segunda discusión para el proyecto. Usó también de la palabra el señor Parga i, habiéndola pedido el señor Balbontin, el señor Presidente declaró que quedaría con ella para la sesión próxima, i ordenó despejar las galerías para pasar a tratar en sesión privada de la pensión del señor Obispo Orrego.

El resultado de la sesión privada fué el siguiente:

Por 30 votos contra 12, habiéndose abstenido de votar el señor Presidente Orrego Luco, la Cámara declaró previamente, en conformidad a la ley de 10 de setiembre de 1887, que el agraciado ha comprometido la gratitud nacional.

Por 31 votos contra 9, habiéndose abstenido de votar el señor Orrego Luco, se aprobó el siguiente proyecto de ley:

«Artículo único. — Concédese, por gracia, al Ilmo. señor Obispo absuelto de la Serena, don José Manuel Orrego, una pensión vitalicia de seis mil pesos anuales».

A indicación del señor Amunátegui (Ministro de Relaciones Exteriores i Culto, se acordó devolver este proyecto al Senado sin aguardar la aprobación del acta.

Reabierta la sesión pública, el señor Presidente solicitó el acuerdo unánime de la Cámara para aprovechar los momentos que quedan de sesión poniendo en discusión algunos proyectos i solicitudes sobre construcción de ferrocarriles que son de fácil despacho, i el señor Letelier pidió que el acuerdo se hiciera extensivo a todas las solicitudes de carácter industrial.

Aceptada en estos términos la indicación anterior, se pasó a discutir el proyecto de ley aprobado por el Senado que concede permiso a don José Bunster para construir un ferrocarril portátil que, partiendo de la estación de Traiguén o de la de Triguil, se dirija al oriente.

Aprobado en jeneral, se pasó a su discusión particular, i fueron también aprobados sin debate i por asentimiento tácito los artículos 1.º, 2.º i 3.º

Puesto en discusión el artículo 4.º, pidió su supresión el señor Rodríguez don Zorobabel, i lo apoyó el señor Montt (Ministro de Industria i Obras Públicas). Por unanimidad de 39 votos se acordó la supresión del artículo.

En discusión el artículo 5.º, que trata de las tarifas, el señor Zegers hizo indicación para que a la frase

final que dice: «con arreglo a las tarifas i reglas que el Presidente de la República determine», se le agregue esta otra: «de acuerdo con el Consejo de Estado».

Sin mas debate, por asentimiento tácito, el artículo fué aprobado con esa agregacion.

El artículo 6.º fué aprobado tambien por asentimiento tácito, despues de un breve debate en que tomaron parte los señores Gandarillas don Alberto, Edwards (Ministro de Hacienda) i Zegers, habiéndose elevado el valor de la fianza de dos a cinco mil pesos, por indicacion de este último.

El artículo 7.º fué aprobado sin debate i por asentimiento tácito.

El proyecto aprobado dice así:

«Art. 1.º Concédese a don José Bunster permiso para construir un ferrocarril portátil de sangre i a vapor, de quitar i poner, de rieles i durmientes de acero que, partiendo de la estacion de Traiguén o de la de Trigal, se dirija al oriente en una estension de dieciséis kilómetros.

»Art. 2.º Concédese asimismo el uso gratuito de los terrenos fiscales o municipales que fueren necesarios para la construccion i servicio del ferrocarril. Podrá tambien hacer uso de los caminos públicos en cuanto no perjudique el tráfico.

»Art. 3.º Se declaran libres de derechos de importacion los rieles, carros, herramientas i demas materiales necesarios para la construccion de la línea.

»El valor de las mercaderías que se eximen del pago de derechos no podrá exceder de veinticinco mil pesos.

»Art. 5.º El concesionario se obliga a conducir pasajeros i trasportar mercaderías que no fueren de su propiedad, con arreglo a las tarifas i reglas que el Presidente de la República determine de acuerdo con el Consejo de Estado.

»Art. 6.º El concesionario otorgará una fianza de cinco mil pesos en garantía de la realizacion de la obra i cumplimiento de la obligacion que le impone el artículo anterior, quedando esa suma a beneficio fiscal si ella no hubiera sido ejecutada i terminada dentro del plazo de dos años, que se contarán desde la promulgacion de esta lei.

»Art. 7.º El concesionario i las personas o sociedades a quienes transfiera sus derechos, aun cuando fueren extranjeros i no residan en Chile, se considerarán domiciliados en la República i sujetos a leyes del pais como si fueran chilenos, para la resolucion de todas las cuestiones que se suscitaren con motivo de la presente lei».

Puesto en discusion el proyecto formulado por la Comision de Gobierno sobre la solicitud de don Juan R. Neves, para que se le permita construir i explotar un ferrocarril a vapor entre los puntos denominados Pampa Alta i San Pedro de Atacama, pasando por Caracoles, fué aprobado en jeneral por asentimiento tácito i sin debate.

Del mismo modo lo fueron en particular los artículos 1.º, 2.º, 3.º i 4.º

A indicacion del señor Balmaceda don José María se aprobó, con el número 5.º, el siguiente artículo:

«Art. 5.º El concesionario otorgará una fianza de ocho mil pesos en garantía de la realizacion de la

obra i cumplimiento de las obligaciones que le imponen los artículos anteriores, quedando esa suma a beneficio fiscal si ella no hubiera sido ejecutada i terminada dentro del plazo de dos años, que se contará desde la promulgacion de esta lei».

A indicacion del señor Zegers, i por asentimiento tácito, se acordó agregar con el número 6.º el siguiente artículo:

«Art. 6.º El concesionario i las personas o sociedades a quienes transfiera sus derechos, aun cuando fueren extranjeros i no residan en Chile, se considerarán domiciliados en la República i sujetos a las leyes del pais como si fueran chilenos, para la resolucion de todas las cuestiones que se suscitaren con motivo de la presente lei».

El proyecto aprobado dice así:

«Art. 1.º Concédese a don Juan R. Neves, sin perjuicio de la concesion hecha por la lei de 17 de enero de 1884 a la Compañía de Salitres i Ferrocarril de Antofagasta, permiso para construir i explotar un ferrocarril a vapor entre los puntos denominados Pampa Alta i San Pedro de Atacama, pasando por Caracoles.

»Art. 2.º Concédesele igualmente:

»1.º Exencion de derechos de importacion para los rieles, locomotoras, carros i útiles de maestranza necesarios para la construccion i equipo de la vía i sus edificios; no pudiendo exceder de trescientos mil pesos el valor de dichos materiales;

»2.º Exencion de derechos de alcabala en la adquisicion de terrenos para la vía i sus estaciones; i

»3.º Libre uso de los terrenos fiscales i municipales i de los caminos públicos, con tal de que no se embarace el tránsito jeneral.

»Art. 3.º Las tarifas de pasajeros i cargas serán fijadas de acuerdo con el Presidente de la República, con escepcion de las referentes a la sal jema, que serán fijadas libremente por el concesionario durante los diez primeros años de la explotacion de la línea.

»Art. 4.º Los planos i presupuestos de la obra deberán presentarse al Presidente de la República en el término de diez meses, iniciarse los trabajos en el de un año, contado desde la fecha de la aprobacion de los planos i presupuestos, i estar terminados en dos años, contados desde la iniciacion.

»Caducarán las concesiones que hace la presente lei si no se diere cumplimiento a las prescripciones del inciso precedente.

»Art. 5.º El concesionario otorgará una fianza de ocho mil pesos en garantía de la realizacion de la obra i cumplimiento de las obligaciones que le imponen los artículos anteriores, quedando esa suma a beneficio fiscal si ella no hubiere sido ejecutada i terminada dentro del plazo de dos años, que se contará desde la promulgacion de esta lei.

»Art. 6.º El concesionario i las personas o sociedades a quienes transfiera sus derechos, aun cuando fueren extranjeros i no residan en Chile, se considerarán domiciliados en la República i sujetos a las leyes del pais como si fueran chilenos, para la resolucion de todas las cuestiones que se suscitaren con motivo de la presente lei».

Se acordó devolver estos dos proyectos al Senado sin esperar la aprobacion del acta, i se levantó la sesion a las 6.5 P. M.

El señor **Bañados Espinosa** (don Ramon).—He recibido un telegrama del Presidente de la Municipalidad de Rere, en que me pide, a nombre de esta corporación, procure el pronto despacho de la lei que concede subsidios a las municipalidades.

Espero que esta Cámara cumplirá con el deber que se ha impuesto de dar nueva vida a los municipios, ya que no puede estimarse eficaz la libertad sin la concesion de las nuevas rentas que los habilitaran para atender sus obligaciones como corresponde.

Me reservo el derecho de pedir sesiones especiales para la discusion de este proyecto, si el curso de nuestros debates no permitiera aprobar en las sesiones diurnas los que tienen preferencia en la tabla últimamente acordada.

El señor **Castellón**.— Apoyo la peticion del honorable Diputado por Rere; porque he recibido tambien igual insinuacion del departamento de la Laja, que represento.

El señor **Vidal** (vice-Presidente).—Como el señor Diputado por Rere no ha hecho indicacion, si ningun señor Diputado quiere usar de la palabra daremos por terminado el incidente.

Terminado.

Entrando en la órden del dia, continúa el debate pendiente sobre el voto de censura propuesto por el honorable Diputado de San Carlos.

Pero, no estando presente el honorable Diputado por Castro, que quedó con la palabra en la primera discusion de este asunto, la ofrezco a algun otro señor Diputado.

No habiendo otro señor Diputado que use de la palabra, queda el asunto para segunda discusion.

Segun la tabla, corresponde ocuparse de dos proyectos, uno referente a los ferrocarriles de Arauco, es decir, el que trata de autorizar al Ejecutivo para la conclusion de aquellos ferrocarriles, i el otro relativo a la liquidacion del contrato con los actuales empresarios encargados de su construccion.

En discusion el primero de estos proyectos, i como consta de un solo artículo, podremos discutirlo en jeneral i particular a la vez.

Queda así acordado.

El señor **Lira** (Secretario).—El proyecto dice así:

«Artículo único.—Se conceden dos millones cuatrocientos cincuenta i cinco mil seiscientos cincuenta pesos setenta centavos (\$ 2.455,650.70) para la conclusion de los ferrocarriles de Angol a Traiguén i de Renaico a Victoria».

El señor **Walker Martínez** (don Carlos).—Desearia oír algunas esplicaciones del honorable Ministro de Industria i Obras Públicas, acerca de la liquidacion del contrato de los ferrocarriles de Arauco.

El señor **Montt** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—El proyecto que se ha puesto en discusion no es precisamente el que se refiere a la liquidacion del contrato con los señores Mayer i Hillmans, sino que tiene por objeto aprobar el aumento de gasto que importará la terminacion de esas líneas férreas.

Sin embargo, como uno i otro proyecto están estrechamente ligados, creo que ganariamos tiempo i se haria mas clara la discusion, si se tratasen conjuntamente. Así tambien podría dar al honorable Diputado desde luego las esplicaciones que solicita.

El señor **Walker Martínez** (don Carlos).—Me parece aceptable la idea del honorable Ministro, i creo tambien que se ahorraria tiempo discutiendo conjuntamente los dos proyectos.

El señor **Vidal** (vice-Presidente).—Si no hai inconveniente por parte de la Cámara, se discutirán conjuntamente los dos proyectos.

Acordado

Se va a leer el proyecto sobre liquidacion del contrato.

Dice así:

«Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para proceder a la liquidacion i terminacion del contrato de construccion de los ferrocarriles de Angol a Traiguén i de Renaico a Victoria, celebrado en virtud de la lei de 20 de enero de 1883».

El señor **Montt** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—En el mes de enero de 1883 aprobó el Congreso, entre otras leyes sobre ferrocarriles, una cuyo objeto era prolongar la línea del sur por una parte desde Angol a Traiguén, i un poco mas al norte de ese punto i con direccion al oriente, desde Renaico a Fuerte Victoria.

Se pidieron propuestas públicas para la construccion de estas líneas i, presentadas las primeras, no fueron aceptables. Se pidieron nuevamente, i entonces se acordó admitir la de los actuales contratistas.

La lei a que me he referido autorizaba la inversion de 3.900,000 pesos en la ejecucion de estas dos líneas.

Iniciados los trabajos con arreglo a los planos i presupuestos que habian servido de base para dictar la lei i para la celebracion del contrato, se observó que las condiciones materiales del terreno en que se iban a ejecutar esas obras no habian sido atentamente contempladas en el presupuesto, porque segun la clasificacion que se habia hecho, del terreno, el trabajo era mucho menos oneroso de lo que debia ser, atendida la verdadera composicion de los cerros.

Surgió entonces la primera dificultad acerca de cómo debia pagarse el trabajo en estas condiciones, i se llevó la cuestion ante la Corte Suprema, la cual declaró que el Fisco debia responder por el mayor costo de la obra. I al mismo tiempo que se resolvía esta incidencia, a consecuencia de nuevos estudios que se hacian, se aconsejaban tambien algunas modificaciones en el proyecto de la vía.

Respecto de la línea de Angol a Traiguén, se habian consultado en la lei once puentes; pero los estudios posteriores que se hicieron acerca del trazado que mas convenia adoptar, aconsejaron disminuir ese número dejándolo reducido a cinco. Esto, si por una parte constituia un ahorro, por otra obligaba a la construccion de mayor cantidad de terraplenes i obras de mampostería. Por otro lado, la comision de ingenieros consultada sobre la clase de puentes que debian construirse, era de opinion que se hicieran provisórios; pero el Gobierno, obedeciendo a una conviccion manifestada jeneralmente, resolvió mas tarde hacerlo de material sólido, para que fuesen permanentes. Sobre todo, respecto del puente del Malleco, esto era indispensable, porque iba a tener 96 metros de altura i no era posible construirlo de madera. Estas variaciones en los materiales han impuesto, pues,

el gasto considerable de cerca de un millon de pesos.

Ha habido tambien otras circunstancias que han influido en la modificacion del valor de la obra, i las cuales ha sido necesario introducir en vista de los estudios hechos posteriormente i a fin de dejar la línea en condiciones convenientes de duracion i solidez. Ademas, los gastos se han ido haciendo con las cantidades que anualmente se han consultado en los presupuestos jenerales. Pero, como estas cantidades importaban ya un valor mayor del que se fijó al principio, entónces, con arreglo a la lei del 84, se presentó el mensaje que se ha leído, a fin de que la Cámara resolva lo que estime mas conveniente para los intereses fiscales.

En cuanto al estado de adelanto de estas obras, la línea de Angol a Traiguén, para la cual se piden 500,000 pesos, está terminada en su mayor parte, i se espera que en abril próximo quede eternamente concluida. La línea de Renaico a Victoria, que es cortada mas o ménos en la mitad de su estension por el río Malleco, está mas atrasada. Falta todavía por hacer la parte desde Collipulli al sur, i la causa de este atraso ha sido la dificultad que hai para trasladar al otro lado del río los materiales necesarios por falta de puente. La construccion de este puente, que tendrá 17,000 metros cúbicos en obras de albañilería, ha dado origen tambien a algunas dificultades; la adquisicion de la superestructura de fierro por el contratista fué motivo de largas discusiones en Europa, hasta que el Gobierno la contrató directamente el 20 de diciembre del año pasado, comprometiéndose la casa contratante a traer el puente a principios de este año. Pero a causa de dificultades insuperables que se han interpuesto, no ha sido posible entregar esa parte de la obra hasta marzo o abril próximos.

Esta obra es tambien una de las que mas imperiosamente han exijido la resolucion que hoy se pide que adopte el Congreso; porque los trabajos que habia ejecutado el contratista no eran satisfactorios, por cuya causa hubo necesidad de suspenderlos, quedando al mismo tiempo suspendida la ejecucion del resto de la línea, puesto que era sumamente gravoso trasladar al otro lado del río los materiales necesarios para la línea, mientras no se terminara el puente.

Esto por lo que toca a los presupuestos de estas obras.

Ahora, en cuanto a la forma de la ejecucion, lo que puedo decir a la Cámara, es que el plazo establecido para la conclusion de ambas líneas fué de treinta meses, contados dos meses despues de celebrado el contrato. Ese plazo terminó el 9 de setiembre del 86, i los contratistas alegaron diversas razones para excusar su falta de cumplimiento. Se procuró entónces mantener el contrato, prorogando el plazo i fijando un término dentro del cual debian entregar concluidas las líneas; pero transcurrió tambien ese plazo i no fué posible llegar a un resultado satisfactorio, i en vista de las razones que hacian valer, se creyó que nunca podría llegar a obtenerse por medio de la contemplacion la terminacion definitiva de la obra.

Entre tanto, la línea no era explotada por el Gobierno ni servia a los particulares ni a la industria en jeneral en las mismas condiciones que los demas ferrocarriles. Esto produjo, como era natural, las quejas

de los agricultores del sur i trajo consigo un perjuicio para los intereses del Fisco, que no podia reembolsarse de los capitales invertidos.

Por estas consideraciones creyó el Gobierno que era mas conveniente poner término al contrato i ejecutar directamente por la administracion la parte que quedaba por hacer.

Ademas, para llevar a término la obra se presentaban al Gobierno muchas facilidades; porque, aunque nominativamente estaba entregada a contratistas, el hecho es que los diversos trabajos se ejecutaban a tanto por unidad; esto es, se pagaba tanto por un metro de escavacion i de terraplen, tanto por tantos metros de durmientes, etc. Entónces, dada esta situacion, creyó el Gobierno que podia perfectamente continuar los trabajos, porque tanto daba hacer el pago a los contratistas como a los ingenieros del Estado.

Reservándome, por lo demas, dar otras esplicaciones, si fueren necesarias, me parece que las sumarias que he espuesto bastarán para formar el juicio de la Cámara.

El señor **Walker Martínez** (don Carlos).—¿Cree el honorable Ministro que no habrá despues dificultades judiciales con los contratistas actuales? ¿Está seguro Su Señoría de que no se suscitarán?

El señor **Montt** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Todas las cuestiones con los contratistas están zanjadas; no hai sino una cuestion que pudiera promoverse, i es la siguiente: Segun el contrato, tenian los contratistas el derecho de exportar libremente las pastas metálicas que destinaran al pago de los gastos del ferrocarril. Vino despues la lei jeneral que declaró abolidos los derechos de exportacion sobre la plata. Los contratistas creyeron que con esto se les habia inferido un perjuicio, i a pesar de que el Gobierno les contestó que esa lei no podia inferirles perjuicio alguno, porque no hacia sino confirmar la concesion que ántes se les habia hecho, anunciaron, sin embargo, que reclamarían ante los Tribunales.

El señor **Walker Martínez** (don Carlos).—¿Los dos contratistas han comprometido su firma social en la liquidacion?

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

El señor **Parga**.—Voi a decir muy pocas palabras en este negocio; conozco algunos de sus antecedentes, i no es mi ánimo oponerme a que se realice la transaccion de que se trata. Pero, en cambio, quiero llamar la atencion del señor Ministro hácia un punto que merece ser tomado en consideracion.

Desde luego me permito observar que es no solo posible sino seguro que estas obras lleguen a costar mas del doble de su presupuesto, porque los estudios preliminares para entregarlas a la licitacion fueron pésimamente hechos.

No se procedió en ellos con ningun principio de prudencia, i es lójico que todo sea al fin irregularidades, pleitos e incertidumbre completa; lójico es que sobrevengan infinitas dificultades entre los empresarios i el Gobierno.

El honorable Ministro ha manifestado que una vez rescindiendo el contrato de 1883 lo demas de la obra se hará por cuenta directa del Estado. Lo lamento muy sinceramente, porque estimo mucho mejor que ese procedimiento es el de estudiar bien los proyec-

tos i conceder la ejecucion de las obras por licitacion pública. Al proceder el Estado directamente la ejecucion, veremos repetirse todas las dificultades verdaderamente insuperables que acabaron por desacreditar aquel sistema.

El Estado, en efecto, es el peor de los constructores posibles, porque no puede por sí mismo realizar todas aquellas infinitas economías minuciosas i de detalle que realizan de ordinario los particulares, porque no pueden ejercer esa vijilancia constante i tenaz que éstos ejercen en el cumplimiento de lo convenido, i porque ni siquiera puede, como lo hace cualquier individuo en sus asuntos propios, reunir los antecedentes i emprender la pesquisa de la responsabilidad personal que afecta a los constructores.

No sé qué sea lo que falta que hacer en estos ferrocarriles; pero aun sin saberlo, por estas consideraciones jenerales que dejo espresadas i por los antecedentes que conozco, no puedo ménos de mirar el negocio como pésimo para el Estado.

Aun llevo a creer que el contrato para la construccion de los puentes colosales de que nos ha hablado el señor Ministro se ha hecho sin autorizacion del Congreso. De manera que el Ejecutivo ha procedido a comprometer los intereses o la responsabilidad del Estado en un contrato sin autorizacion i por sumas considerables. Para lo único que el Gobierno estaba autorizado por la lei era para contratar la construccion del ferrocarril.

El señor *Montt* (Ministro de Industria i Obras Públicas).—El Gobierno estaba autorizado en jeneral para proceder a la construccion del ferrocarril, i, por consiguiente, la de aquellas obras que fueran necesarias para llevarlo a cabo.

El señor *Parga*.—Si el Gobierno creyó necesaria la construccion de los puentes, debió pedir la correspondiente autorizacion, porque no es un buen procedimiento administrativo el comprometer los intereses o el crédito del Estado en contratar obras para las cuales no ha sido autorizado, por mas evidente que sea su necesidad.

No puede decirse que el Gobierno estuviese autorizado para construir puentes definitivos de gran solidez en virtud de la lei que le autorizó para construir el ferrocarril, puesto que pudieron haberse construido puentes provisionales.

Lo que hai de verdad es que el Gobierno procedió a la construccion del ferrocarril sin los estudios concienzudos i detallados que requería tan importante obra. De ahí es que los presupuestos hayan sido excedidos en mas del doble.

Conozco un antecedente que demuestra mi afirmacion.

Contratada la construccion del puente de Malleco, se contrató la superestructura con una casa extranjera que debía colocarla por su cuenta. Para ello la casa debía enviar a Chile los operarios que ejecutaran la obra. Pues bien, algunos atrasos impidieron que las obras de albañilería necesarias para recibir la superestructura no estuvieran concluidas en el plazo dentro del cual la casa extranjera debía mandar los operarios i materiales necesarios para terminar la construccion.

I si no hubiera sido por la casualidad de haber sufrido un accidente la casa contratista, que le impidió mandar sus operarios i materiales en tiempo oportuno, habríamos tenido que estar pagando a pura pérdida a esos empleados durante todo el tiempo que hubieran permanecido en Chile sin poder ejecutar su trabajo.

Mi propósito era preguntar al señor Ministro de Obras Públicas cuál es la lei por la cual se ha creído el Gobierno autorizado para contratar la construccion de los puentes definitivos, i cuáles son las razones que hai en este caso para no dar los trabajos del ferrocarril a licitacion pública. Cumplido, pues, este propósito, dejo la palabra.

El señor *Montt* (Ministro de Industria i Obras Públicas).—El señor Diputado por San Fernando desea saber: 1.º Si el Gobierno se ha creído autorizado para contratar la construccion de los puentes del ferrocarril de Arauco, i cuál es la lei que cree lo ha autorizado para ello; i 2.º Qué razones hai para no pedir propuestas en licitacion pública para la terminacion de la obra.

Voi a contestar estas dos preguntas. Desde luego, puesto que el Gobierno ha contratado la obra, es evidente que se ha creído autorizado para ello.

Al tratarse de la construccion del puente del Malleco, el Gobierno ordenó que se hicieran los estudios necesarios. Hechos éstos, los remitió a Europa para que fueran examinados por varias casas constructoras. Una de éstas presentó una propuesta, segun la cual se comprometía, no solo a ejecutar la superestructura, sino a colocarla en el puente mismo, haciéndose responsable de su buena ejecucion. El Ministro de Chile en Francia, con el cual se habia puesto al habla la casa propnente, comunicó esta propuesta al Gobierno, haciéndole presente las dificultades que el asunto presentaba. Esas dificultades no eran, sin embargo, de tal naturaleza que impidieran realizar el contrato, i, habiendo la casa contratista insistido en su celebracion, el Gobierno, despues de una larga deliberacion, acordó efectuar directamente el contrato con la casa francesa.

Ha preguntado el señor Diputado si el Gobierno se ha creído autorizado para hacer tal contrato. Basta, como ya lo he dicho, la realizacion del contrato para pensar que el Gobierno se creyó con autorizacion para ello.

I, en efecto, el Gobierno se encontraba con una lei que le ordenaba llevar a cabo la construccion del ferrocarril, i era evidente que en ella iba envuelta la autorizacion de celebrar todos aquellos contratos parciales para llevar la obra a buen término. Lo contrario no sería razonable.

Fundado en esa misma autorizacion, el Gobierno ha contratado todas las obras especiales que requiere la construccion de las líneas férreas, sin necesidad de nuevas autorizaciones concedidas por leyes espresas. Así ordena la construccion de túneles, terraplenes, etc., porque son éstas las obras indispensables para llevar la obra que se le ha encomendado a su debida ejecucion. No creo, pues, que el Gobierno haya merecido reproche alguno por haber realizado este contrato.

En cuanto a la conveniencia de que los actuales

contratistas sean los que terminen la obra, me parece tan obvia que me bastarán muy pocas palabras para demostrarlo.

Los actuales contratistas, que han ejecutado la mayor parte del ferrocarril, tienen todos los elementos para concluirlo, en mejores condiciones que cualquier otro.

En realidad, cualquiera otra persona tendría que hacer nuevas instalaciones, adquirir herramientas i útiles, formar faenas i otros trabajos que importan gruesas sumas, que los contratistas actuales tendrán de ahorro. Tan cierto es esto, que ellos han convenido en terminar la obra por cuenta del Estado en las mismas condiciones en que la tenían por su cuenta, salvo un solo punto, que será de fácil arreglo.

Aparte de esto, hai la eventualidad de que no se presentara un contratista extraño en condiciones aceptables.

En cuanto a la solidez de la obra, creo que en este caso debe ser la principal consideracion que decida al Gobierno, aun cuando no se consulte la economía, porque en obras de esta clase, que no se hacen por un motivo de lucro sino de buen servicio público, esta circunstancia debe ser decisiva.

El señor **Walker Martínez** (don Carlos).—Dadas las condiciones i circunstancias que acompañan al proyecto de arreglo que se nos propone para poner término al negocio de los ferrocarriles de Arauco, yo creo que no queda otro camino que el de hacer a la mayor brevedad la liquidacion con los contratistas i tomar el Gobierno por su cuenta la construccion pendiente. Este negocio se inició mal, se llevó mal, se ha concluido mal, i terminarlo como se pueda es el mejor camino que se presenta. Nos embarcamos en un buque averiado i viejo, i no hai mas que seguir hasta llegar a puerto, si no queremos naufragar en medio del viaje. Es preciso aceptar las cosas como se presentan, i en este sentido yo doi mi voto favorable al proyecto del Gobierno. Del mal el ménos!

Mi propósito, al hacer uso de la palabra, no es revelar todo lo que sé sobre el particular, ni recordar a la Cámara que en el Gobierno ha habido indecision, falta de plan, pobreza de miras o inconstancia en los procedimientos, increíble i digna de censura. Mi único propósito es dejar constancia de un hecho que viene admirablemente al caso actual i que ha constituido el modo de ser de la administracion anterior en todo lo que respecta a la construccion de obras públicas. Me refiero a la falta de estudios i de resolucion fija i determinada, siempre que esas obras se han iniciado, de tal manera que todas ellas han burlado el pensamiento del Congreso, que ha votado los fondos para realizarlas.

Esto prueba el derroche i la absoluta carencia de buen réjimen administrativo que reina en las rejiones oficiales.

Todos los presupuestos que les han servido de base i punto de partida se han duplicado o triplicado. No ha habido un solo presupuesto que no se haya excedido...

El señor **Cotapos**.—No es exacto.

El señor **Walker Martínez** (don Carlos).—Oigo a alguien decir que mi afirmacion no es exacta. Pues, pruebas al canto! I van algunos ejemplos:

La cárcel de Santiago

Su presupuesto, i lei de 18 de enero de 1884	\$ 347,000
Hasta 1887 iban gastados.....	\$ 463,625
Presupuesto para continuar sus obras en 1888	100,000
Total.....	\$ 563,625

Exceso, casi el doble.

Dique de Talcahuano

¿Cuánto cuesta hoy, gracias a la indecision e influencias estrañas con que se le ha manejado?

Material hidráulico, machones, estudios, etc., etc.....	\$ 1,700,000
Conservacion.....	1884 150,000
	1885 100,000
	1886 75,000
	1887 40,000
	\$ 2,065,000

Cuánto fué su presupuesto?—Tres millones de pesos.

¿Cuánto costará definitivamente?—Tomanlo en consideracion que de lo gastado ya hai mucho perdido, su monto total no bajará de cinco millones.

Escuela Naval

Hasta el 31 de diciembre de 1885 (cuentas de inversion).....	\$ 333,526
	1886 105,000
	1887 120,000
Total.....	\$ 558,526

I es de advertir que falta mucho por hacer, i que, segun lo declara un testigo de vista, persona muy competente, don Agustin Ross, la obra es defectuosa i hecha de malos materiales.

¿Cuál fué el presupuesto sometido a la Cámara por el Gobierno? Cien mil pesos. Despues la Comision subió esta cantidad hasta 200,000 pesos.

Es de advertir que el Ministro de la Guerra dijo que con 120,000 pesos (esto fué el año pasado) quedaba la obra definitivamente terminada.

Sala de avalúo i despacho forzoso

La lei de 7 de diciembre de 1882 fijó el valor de 160,000 pesos.

Pues bien, en 1886 se llevaban ya gastados en la sala de avalúos.....	\$ 329,553
Id. de despacho forzoso.....	244,443

Total..... \$ 573,996

Ignoro cuánto se ha invertido en el corriente año; pero supongo que habrá sido mas de cien mil pesos.

I es de advertir que en la lei de 7 de diciembre de 1882, que he citado, se fijaba la cantidad de 160,000 pesos «para proceder a la construccion de una sala de avalúos, una oficina de vistas, oficina para la alcaidía, un galpon para el despacho forzoso i circunvalacion de los almacenes i edificios fiscales de la aduana de Valparaíso con una verja de fierro, i las demas obras complementarias, a fin de hacer espedito i seguro el depósito i despacho de mercaderías».

Los actuales ferrocarriles de Arauco

La lei de 20 de enero de 1886 determinó un presupuesto en la cantidad de.....	\$ 3,923,456
Se excedió en.....	300,000
Presupuesto del año 88.....	948,000
Lei especial que ahora discutimos.....	2,455,650

Costo total..... \$ 7,627,106

Suponiendo (lo que dudo) que esta suma baste para terminar toda la obra, tendremos que su costo va a ser el doble de lo presupuesto.

Estos datos bastan para mi objeto; i puede tomarlos el señor Ministro del Interior como un nuevo florón para agregar a la corona con que ayer ciñó la frente de la administracion del señor Santa María.

Yo dejo constancia de ellos, porque prueban mala administracion, indolencia i derroche, i dejo la palabra.

El señor **Montt** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Necesito dar algunas esplicaciones acerca de las obras en construccion a que se ha referido el señor Diputado de Maipo; pero ántes estimo conveniente manifestar que es indispensable alejar de esta clase de debates, tan estraños a la política ardiente, la influencia de las pasiones políticas. Bastante hacemos i bastante hablamos de política aquí, en la prensa, en todas partes en la hora de la agitacion para que no queramos perder de seguir en ese tema ya fatigoso ni siquiera en los cortos momentos que dedicamos al estudio de los negocios meramente administrativos, que tanto importan al país. Por eso no seguiré al honorable Diputado de Maipo en el terreno de las recriminaciones u observaciones de política militante.

El señor **Walker Martínez** (don Carlos).—Yo no he hablado de política; no hacia sino manifestar el deseo de que no siguiesen esos ejemplos los go biernos futuros.

El señor **Montt** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—No hago recriminaciones a Su Señoría; me limito a espresar un deseo i a ponerlo en práctica desde luego por mí mismo.

Se ha referido el señor Diputado a lo que ha pasado en la cárcel de Santiago, donde ha habido necesidad de aumentar los gastos consignados en el presupuesto primitivo. Pero todos sabemos por qué ha sido.

Despues de empezada aquella obra se discutió aquí los sistemas carcelarios i se aprobó el celular, lo que necesariamente produjo una modificacion profunda en los planos e impulsó un aumento considerable en el presupuesto.

Mas tarde se vió que era indispensable aumentar su capacidad, i hubo necesidad de construir de dos pisos una parte del edificio.

Es tal el crecimiento del número de presos rematados, que ahora mismo son ya insuficientes las 360 celdas que con esa modificacion en la obra cuesta el establecimiento. Por lo ménos seria necesario construir 100 celdas mas para que quedaran instalados los reos existentes en el día. ¿Cuánto mayor gasto no vendría a imponer este aumento si hubiera de emprenderse?

De modo, pues, que el hecho mismo ha justificado la prudencia con que se procedió a modificar el presupuesto i los planos; no es que se haya querido exa-

gerar las proporciones i los gastos de la obra, sino darle el ensanche i comolidad indispensables que ya en estos mismos momentos son escasos.

I lo que digo de la cárcel de Santiago puedo decir de las demas obras análogas; sus presupuestos i planos exigen, a medida de las necesidades crecientes de las poblaciones respectivas, modificaciones que es preciso hacer si se quiere que sirvan para el objeto a que se las destina.

En cuanto a los ferrocarriles de Arauco, no era posible contar con que los estudios hechos al principio fuesen definitivos, atendidos los elementos de que podemos disponer. No se podia contar, ademas, con que los terrenos que debian atravesar subirian a tan alto precio, i bastó el solo proyecto para que subieran, produciendo considerables beneficios a esa rejion.

Se dirá: pudo haberse retardado el comienzo de estas obras; pero que no debió haberse retardado lo comprueba esa sola circunstancia de cuánto ha crecido la riqueza de la comarca a que van a servir.

Por otra parte, los puentes que al principio se pensó construir de madera, se resolvió mas tarde hacerlos de material sólido en vista de los frecuentes accidentes que despedazan o inutilizan aquéllos, i, como es natural, eso alteró considerablemente los presupuestos. Ademas, estas modificaciones no pueden imputarse a defectos de éstos o faltas de estudio conveniente, sino que han provenido de opiniones que se han abierto camino posteriormente i en cuya aceptacion han concurrido Congreso i Gobierno. Nadie mas que yo desea que todas las obras públicas se ejecuten dentro de los presupuestos; pero no se podrá conseguir eso mientras sobrevengan modificaciones en los propósitos primitivos aconsejados por la esperiencia i que es necesario seguir. Si se aceptan estas modificaciones, se alteran los presupuestos; si se rechazan, se perjudica el país; i entre un extremo i otro nadie puede cuerdamente optar por el segundo.

Con estas breves esplicaciones considero haber satisfecho al honorable Diputado de Maipo. Me he concretado al aspecto meramente administrativo, porque, como dije al empezar, no es posible estar hablando todos los días, a toda hora, con cualquier motivo, de política, i nada mas que de política.

El señor **Walker Martínez** (don Carlos).—Dos palabras debo contestar al señor Ministro, porque no es mi ánimo demorar la resolucion de la Cámara sobre el asunto en debate. Su Señoría supone que quiero hacer política en las observaciones que he adelantado. Léjos de eso, lo que quiero es buena i correcta administracion para mi país; i no concibo que la haya si no se empieza por fijar i establecer con correccion los gastos i los presupuestos de las obras públicas. ¿Hai algo que sea mas del resorte administrativo?

Fácilmente se comprende que tanto mas necesario es fijar los presupuestos con precision, cuanto que, segun su monto, pueden o no aprobarse ellos por la Cámara.

Una obra que obtiene aprobacion entusiasta por cien mil pesos no la obtendria probablemente por doscientos o trescientos mil, puesto que los dineros se gastan dentro del criterio de las rentas i las necesidades. Lo que pasa a un individuo, a una familia, pasa tambien a un país. Así se forma la conciencia pública en este orden de ideas.

Ya vé el señor Ministro si hai algo mas administrativo que esto. Lo que Su Señoría juzgó político fué la afirmacion neta de una verdad que es mas evidente que la luz del dia, a saber: la administracion pródiga, desordenada del señor Santa María; i tuve necesidad de citar el ejemplo para evitar que lo sigan las administraciones posteriores, en cuanto de mí dependa.

Hé ahí el por qué de la observacion que hice, en aras de la justicia i de mi deber, de no contemporizar con los abusos, ni antiguos ni modernos.

El señor **Cuadra** (Ministro de Justicia e Instruccion Pública).—Quiero tambien por mi parte decir unas cuantas palabras en este debate.

Es indudable que todos estamos de acuerdo con el honorable Diputado de Maipo en la conveniencia de que las obras públicas se verifiquen dentro de los presupuestos que para ellas se formen; pero ¿es eso posible en negocios de esta naturaleza? No, señor. Los particulares mismos, que son jeneralmente tan celosos en el manejo de sus intereses no pueden conseguirlo, i así se vé de ordinario que las obras que emprenden con un presupuesto cualquiera se terminan con un costo dos o tres veces superior a ese presupuesto. Eso naturalmente tiene que suceder en mayor escala i con mas frecuencia en las obras que emprende el Estado, por exajeradas que sean la prudencia i vijilancia que en ellas se gaste. Eso es inevitable, como es inevitable que vayan creciendo i creciendo las necesidades del servicio público, como ha pasado con la cárcel de Santiago, que apenas empezada se notó la necesidad absoluta de ensancharla, doblando el número de celdas, que ahora mismo ya parece reducido para los reos que deben en ella residir.

El incremento natural i progresivo del país impone estas variaciones en las obras públicas i hace que lo que hoy se pensó hacer solo para diez haya necesidad de hacerlo mañana para veinte o para cincuenta. Es precisamente lo que ha pasado con la Escuela Naval, a que se ha referido el honorable Diputado, i con los almacenes de aduana. ¿I quién ignora el desarrollo crecidísimo e inusitado que han tenido últimamente las rentas aduaneras, que ha obligado a dar mayor ensanche a las oficinas respectivas?

Por otra parte, es necesario tener en cuenta otra consideracion en esta materia. En cuanto a inversion correcta i ordenada de fondos en las obras públicas, hemos ganado inmensamente. Los excesos sobre las sumas acordadas en leyes especiales para obras determinadas han sido acordadas en las respectivas leyes de presupuestos, cosa que ántes no sucedía. Así, por ejemplo, en 1872 se autorizó por una lei la construccion del muelle fiscal de Valparaiso disponiéndose en ella que el gasto no podia exceder de 400,000 pesos. Se gastaron, no obstante, mas de 2.000,000 de pesos hasta la terminacion de la obra, imputando el exceso, no a los presupuestos de los años intermedios, sino a la misma lei, que solo autorizaba la inversion de 400,000 pesos.

Ahora las cosas pasan de una manera muy distinta, lo que prueba que vamos ganando mucho i hemos ganado mucho en orden a los procedimientos administrativos.

Si el presupuesto de la cárcel de Santiago se ha excedido, ello se debe a que ha sido preciso atender a las necesidades crecientes del servicio; pero no puede calificarse eso de derroche. I no puede calificarse así,

desde que el Gobierno acude al Congreso, pone en su conocimiento lo que ha sucedido, los proyectos que hai para en adelante i las razones que los justifican; en una palabra, dá todas las esplicaciones del caso, i pide nuevos fondos para continuar. Semejante orden de cosas está mai léjos de mostrar que entre nosotros domina un pésimo réjimen administrativo, como sostiene el honorable Diputado.

La observacion de Su Señoría estaba bien en otra ocasion, no ahora. Este mismo edificio en que estamos celebrando nuestras sesiones se empezó a construir con un presupuesto de 300,000 i tantos pesos, i se terminó costando 500,000 i tantos, es decir, con mas de 200,000 pesos de exceso, que se imputaron a la misma lei que autorizó el primer gasto. Eso pudo llamarse incorreccion, pero no lo que hoy pasa entre nosotros en estas materias.

¿I cómo ha de haber incorreccion en que el Gobierno se presente al Congreso con todos los antecedentes i comprobantes necesarios de la inversion, dé las esplicaciones indispensables, solicite nuevos fondos, i el Congreso, despues de apreciar todos esos datos, resuelva lo que estime justo i consigne un ítem en los presupuestos para continuar las obras emprendidas? ¿Dónde está la irregularidad, la incorreccion? ¿De qué manera se debería entónces proceder si esto es irregular e incorrecto?

Las consideraciones que he hecho valer con relacion a las obras públicas en jeneral tienen mayor aplicacion cuando se trata de obras, como las de los ferrocarriles, que por su naturaleza son indispensablemente mas oscuras i rebeldes a los cálculos de la prudencia i discrecion humanas. Es natural que en ellas estos excesos indispensables sobrevengan, i quizás en mayor escala que en cualesquiera otras. Pero ya el honorable Ministro de Industria i Obras Públicas ha dado esplicaciones al Congreso, i el que ocupe ese puesto cuando los excesos sobrevengan dará nuevamente las que sean del caso para que el Congreso las conozca, las aprecie i resuelva. De todo irá teniendo, como tiene ahora, conocimiento, e irá apreciando por sí mismo.

¿I esto puede decirse que no es un procedimiento regular i correcto?

Lo que los señores Diputados pueden i deben recomendar i exigir es que se vijile la inversion, que se proceda con la mayor cautela posible en los gastos, en una palabra, que no se arrojen a la calle los dineros del Estado; pero no pueden decir que donde quiera que hai exceso en un presupuesto, por mas justificado i conveniente que sea, hai un derroche.

No lo dirian Sus Señorías de un individuo que habiendo querido construir una casa con seis mil pesos le hubiera dado mas comodidades subiendo el gasto a doce mil.

El señor **Walker Martínez** (don Carlos).—Pero diríamos que tenia mala cabeza.

El señor **Cuadra** (Ministro de Justicia e Instruccion Pública).—No lo dirian, señor, si con eso habia hecho valer su casa dos o tres veces mas que con la primera suma.

El señor **Walker Martínez** (don Carlos).—¿I si no tenia dinero para hacerlo?

El señor **Cuadra** (Ministro de Justicia e Instruccion Pública).—

cion Pública).—Si no tenia dinero es seguro que no haria nada.

El señor **Walker Martínez** (don Carlos).—Lo podia pedir prestado.

El señor **Cuadra** (Ministro de Justicia e Instruccion Pública).—Aun así, dando a su propiedad un valor tanto mas crecido, hacia un espléndido negocio.

El señor **Walker Martínez** (don Carlos).—El espléndido negocio de arruinarse, como lo estamos nosotros con los empréstitos.

El señor **Orrego Luco** (Presidente).—Como ningun señor Diputado quiere hacer uso de la palabra, cerrado el debate, i procederemos a votar.

En votacion el primer proyecto, i como no se ha hecho oposicion, lo daremos por aprobado.

Aprobado.

En votacion el segundo proyecto.

El señor **Silva Vergara**.—Habria, me parece, que agregar a estos proyectos que los gastos respectivos se imputarán a la aludida lei de 20 de enero de 1883. Es conveniente salvar desde luego estas dificultades.

El señor **Montt** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—No podria imputarse a otra lei, de modo que talvez no es necesaria la agregacion. No obstante, conviene dejar constancia en el acta de que así debe procederse. Con eso bastaria.

El señor **Silva Vergara**.—Si con eso basta, está bien.

El señor **Orrego Luco** (Presidente).—Como no se ha hecho oposicion ni se pide votacion, daremos por aprobado el proyecto, dejando constancia de la declaracion del honorable Ministro de Industria i Obras Públicas.

Aprobado.

Antes de suspender la sesion por algunos momentos, podemos despachar otro proyecto muy sencillo.

El señor **Cotapos**.—El del ferrocarril de Chañaral, señor Presidente.

El señor **Orrego Luco** (Presidente).—Ese vendrá mas tarde; otro mas sencillo. Tenga confianza el señor Diputado i permítaseme ordenar el debate con cierta libertad para hacerlo mas espedito i fructífero.

Se leyó el siguiente proyecto.

«Art. 1.º Concédese permiso a la Compañía de Huanchaca de Bolivia para prolongar su línea férrea, desde el término actual, en la calle de Baquellano, de la poblacion de Antofagasta, hasta el establecimiento de don Pedro Rescalli.

»Art. 2.º Concédese igualmente a la espresada Compañía el uso gratuito de los terrenos fiscales necesarios para la vía i sus dependencias, i se declaran de utilidad pública los de propiedad municipal o particular que se hallen en el mismo caso.

»Art. 3.º Los planos de la obra se someterán a la aprobacion del Presidente de la República.

»Art. 4.º Caducarán el permiso i las concesiones, si no se iniciaren los trabajos dentro del plazo de seis meses o no se construyere la línea dentro de un año.

»Art. 5.º La presente lei comenzará a rejir desde su publicacion en el *Diario Oficial*».

El señor **Orrego Luco** (Presidente).—Procediendo en el despacho de este negocio, como lo hicimos ayer, pondremos en discusion artículo por artículo, dándolos por aprobados si no se hace observacion.

Se dieron sucesivamente por aprobados los cinco artículos de que consta el proyecto.

El señor **Bañados Espinosa** (don Ramon)? —Iba a hacer una pregunta, i es si seria conveniente aplicar alguna multa en caso que no se hicieran los trabajos en el término prelijado. Me parece que debe haber alguna sancion.

El señor **Orrego Luco** (Presidente).—Simplemente caducan el permiso i las concesiones, segun el artículo 4.º

El señor **Bañados Espinosa** (don Ramon). —Creo que seria necesario.

El señor **Orrego Luco** (Presidente).—¿Su Señoría hace indicacion?

El señor **Bañados Espinosa** (don Ramon). —Desearia solo que algun miembro de la Comision diera alguna explicacion a este respecto, porque en otros dos proyectos que se han aprobado se ha puesto multa cuando se ha pedido declaracion de utilidad pública.

El señor **Orrego Luco** (Presidente).—No se encuentra presente ningun miembro de la Comision.

El señor **Walker Martínez** (don Joaquin). —Yo creo que la observacion que se hace sobre la aplicacion de una multa para estos ferrocarriles, tiene cabida con los que son privilegiados; pero aquí se trata de sacar la línea de una calle para continuar la ya concedida. Si fuera a construirse el ferrocarril de una poblacion a otra con concesion de derechos, como los que ayer se aprobaron, tendria cabida la multa.

El señor **Orrego Luco** (Presidente).—Dando por aprobado el proyecto, lo tramitaremos sin esperar la aprobacion del acta.

Acordado.

Se suspende la sesion por 15 minutos.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

El señor **Orrego Luco** (Presidente).—Continúa la sesion.

Puesto en discusion, fué aprobado en jeneral i particular, sin debate, el siguiente proyecto:

«Art. 1.º Concédese a don Holger Birkedal, o a la sociedad a quien cedere sus derechos, permiso para construir una línea de ferrocarril de sangre que una la ciudad de la Serena con las poblaciones de la Pampa, Peñuelas i Pan de Azúcar, i los puertos de Guayacan i Coquimbo.

Art. 2.º El concesionario podrá atravesar con su línea la del ferrocarril de Coquimbo en los puntos estrictamente necesarios, ya sea por encima o por debajo, sometiéndose a las prescripciones establecidas para estos casos.

3.º Siempre que el concesionario tuviere que usar terrenos o bienes municipales, ya sea en el curso, estaciones o términos de su línea, deberá someterse a las ordenanzas i demas prescripciones que establecen las respectivas municipalidades.

Art. 4.º El concesionario, en garantia de la ejecucion del trabajo, prestará una fianza de cinco mil pesos, calificada por el Presidente de la República, debiendo quedar a beneficio fiscal en caso de que no cumpla con la concesion».

Puesto en discusion fué aprobado en jeneral i particular, sin debate, el siguiente proyecto:

«Artículo único.—Concédese a las empresas de ferrocarril urbano de la Serena i a la de Iquique liberacion de derechos de internacion a los rieles, pernos, escuadras i tornamesas que introduzcan en el país para la construccion de dichos ferrocarriles.

Esta concesion durará por el término de un año, contado desde la promulgacion de la presente lei.

Se puso en discusion jeneral el siguiente proyecto:

«Art. 1.º Concédese a don Juan E. Barbosa permiso para construir i explotar una línea de ferrocarril de vapor entre el mineral de los Bronces, en las Condes, hasta las estaciones de Renca o Santiago, pasando por los establecimientos *Maitenes* i *Peñon*.

«Art. 2.º Concédese asimismo el uso gratuito de los terrenos fiscales necesarios para la vía i estaciones i de los caminos públicos en la parte que los atraviese la línea férrea, siempre que ese uso no perjudique al servicio público o al tráfico jeneral.

«Art. 3.º Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad municipal o particular que se necesitan para la construccion de la línea, estaciones i maestranzas.

«Art. 4.º Se declaran libres de derechos de importacion los rieles, carros, máquinas i demas materiales que se internen para la construccion i equipo de la línea, hasta un valor máximo de cuatrocientos mil pesos (\$ 400,000).

«El valor de estos objetos se determinará por un presupuesto aprobado por el Presidente de la República.

«Art. 5.º El concesionario podrá conducir por el ferrocarril del Estado los materiales a que se refiere el artículo precedente con una rebaja de cincuenta por ciento en el flete.

«Art. 6.º Las tarifas de carga i pasajeros serán formadas de acuerdo con el Presidente de la República.

«Art. 7.º Los planos de la obra deberán ser aprobados por el Presidente de la República, i la línea no podrá pasar dentro de los límites urbanos de la ciudad de Santiago.

«Art. 8.º El concesionario deberá iniciar los trabajos dentro del plazo de un año i entregar la línea concluida al tráfico público dieziocho meses despues, desde los Bronces hasta el establecimiento *Maitenes*.

«Art. 9.º Seis meses despues de concluida esa seccion podrá entregar terminada al tráfico público la seccion del establecimiento de *Maitenes* al *Peñon*, i dentro de los seis meses subsiguientes podrá concluir la línea hasta las estaciones de *Renca* o *Santiago*.

«Si el concesionario no iniciare los trabajos o no entregare concluida la línea hasta el establecimiento *Maitenes* dentro de los plazos fijados, pagará a beneficio fiscal una multa de diez mil pesos. Para responder a este pago constituirá, dentro del término de dos meses, garantía a satisfaccion del Presidente de la República.

«Art. 10. Caducarán el permiso i las concesiones para la obra si no se diere principio a los trabajos o no se entregare la línea terminada al tráfico público dentro de los plazos fijados respectivamente en los artículos 8.º i 9.º

«Art. 11. La presente lei principiará a rejir desde su publicacion en el *Diario Oficial*».

El señor *Walker Martínez* (don Joaquín).—Pedinia que se leyera una presentacion hecha por

la sucesion de don Nazario Elguin, a la cual pertenece un camino carretero de Santiago a las Condes.

El señor *Lira* (Secretario).—Dice así:

«Soberano Señor:

«Agustín N. Elguin, por la sucesion de mi señor padre, don Nazario Elguin, segun el poder que adjunto, a V. E. respetuosamente espongo: que los señores don Juan E. Barbosa i don Luis Claro Solar, ejercitando el derecho de peticion que confiere la Constitucion del Estado, han solicitado del Soberano Congreso el permiso necesario para construir un ferrocarril en el mineral de las Condes, que principiará en el lugar denominado los Bronces i llegará hasta el punto denominado *Maitenes*, con facultades de prolongarlo hasta la estacion de los ferrocarriles, en esta capital, o hasta la estacion de *Renca*.

«Solicitan, entre otras concesiones, para llevar a efecto su proyecto, la declaracion de utilidad pública de los terrenos de propiedad municipal o particular que fuese necesario para la construccion del camino, i el derecho de usar de los caminos públicos o particulares i de las calles por donde atraviesa la línea.

«La concesion del uso de los caminos públicos o particulares que se solicita, es lo que me mueve a presentar a V. E. esta representacion, para que se tenga presente al tratar de este asunto, la situacion que se crearia a los derechos de la sucesion que represento i al mineral de las Condes, con la concesion del uso de dichos caminos.

Por lei de treinta i uno de agosto de mil ochocientos ochenta, se concedió a la sociedad denominada «Camino de las Condes» permiso para construir i explotar un camino carretero que partiera del boquete del Cajon de San Francisco i llegara al cajon denominado «Los Bronces».

Esta concesion se otorgó a condicion de que el camino estuviera concluido i entregado al tráfico en el plazo de tres años, plazo que se prorrogó por lei de 7 de setiembre de 1883.

Por el artículo 7.º de aquella lei, de 31 de agosto de 1880, se facultó a la sociedad para cobrar, por el término de 20 años, desde que el camino se entregara al tráfico, un derecho de peaje segun las tarifas que fijara el Presidente de la República de acuerdo con el Consejo de Estado.

Por el artículo 9.º de la referida lei se estableció que el Estado se reservaba el derecho de adquirir el camino por el costo de su construccion, o por el valor que tuviera al tiempo de la adquisicion, fijado ese valor de comun acuerdo o por tasacion de peritos, con tal que en ningun caso exceda del espresado costo de construccion.

La sociedad concesionaria procedió en virtud de esta lei a emprender los trabajos para la construccion del camino, i no habiendo tenido los recursos suficientes para llevarla a término, i descaendo siempre que esta obra se llevase a cabo, hizo cesion de todos sus bienes a mi señor padre don Nazario Elguin, con cargo de pagar las deudas contraidas i de gastar todo lo que fuere necesario.

Esa cesion consta de la escritura que adjunto a esta solicitud, i en virtud de ella mi señor padre construyó el camino en el plazo de la lei, invirtiéndose en su construccion doscientos sesenta i cuatro mil pesos.

Entregado ese camino al tráfico, mi señor padre ocurrió al Supremo Gobierno recabando la fijación de las tarifas, i el Presidente de la República, de acuerdo con el Consejo de Estado, fijó las tarifas de peaje en conformidad a la lei, segun puede verse en el *Diario Oficial* del 16 de enero de 1885, que adjunto.

Este camino, costado con dinero de mi señor padre i que pertenece a su sucesion, mientras el Estado no haga uso del derecho adquirido que se reservó, es el único camino carretero que existe para el mineral de las «Condes».

Dicho camino tiene un ancho de siete metros, espacio indispensable para que los carros o carretas puedan subir o bajar a la vez por él.

Si los señores Barbosa i Claro se refieren al uso de este camino en su solicitud, me veo en la necesidad de oponerme a ese uso que se pide i a la espropiacion que tambien puede solicitarse, sin desconocer las facultades del Congreso i en cuanto esta oposicion sea permitida a los ciudadanos a quienes pueda perjudicar una peticion que afecte a sus intereses.

La ocupacion del camino por el ferrocarril lo inutilizaria por completo, i espondria al mineral a quedarse sin camino i sin ferrocarril.

Cualquiera que sea el ancho de la trocha del ferrocarril que se proyecta por los señores Barbosa i Claro Solar, nunca podrá ocupar con los durmientes, chaffanes i cunetas para que corran las aguas lluvias i las provenientes de los deshielos, ménos de dos metros i medio; de manera que si dicho ferrocarril se piensa radicar en el camino labrado por mi finado señor padre, lo dejaria reducido a cuatro metros i medio de ancho, espacio absolutamente insuficiente para que puedan pasar carros de subida i bajada a la vez.

La inutilizacion del camino dejaria al mineral a la disposicion de la Empresa del Ferrocarril, puesto que no se podria bajar minerales ni subir carga sino cuando la dicha empresa lo estimara conveniente; i tratándose de un camino de cordillera que está cubierto de nieve casi durante ocho meses en el año, la dicha empresa seria la que fijaria las épocas en que los mineros deberian o no llevar sus viveres, máquinas, o bajar sus metales.

Es indudable que seria mejor hacer el tráfico en el ferrocarril que por un camino carretero, pero no parece natural que el único camino que existe, que ha sido construido por un particular con su dinero i que consulta i dá a todos libertad para traficar por él cuando i como quieran, se cierre o destruya para que se haga un ferrocarril que no podrá estar constantemente a disposicion de todos los que necesitan ir o venir de los minerales. I si a esto se agrega que con ello se espropiaria una obra que ha sido ejecutada en virtud de haberse calificado previamente la utilidad del Estado con su construccion, que ha costado injentes sumas de dinero, i respecto de la cual se han conferido por la lei derechos especiales a los constructores, derechos que se harian ilusorios, se comprenderá mejor todavía que la oposicion que hago al uso del camino no puede ser mas fundada.

Por lo demas, el uso de los caminos particulares no podria concederse sin la correspondiente espropiacion i la compensacion que la Constitucion del Estado señala, i hasta hoy no se ha concedido, segun en-

tiendo, a ninguna empresa la facultad de usar de los caminos particulares.

En cuanto a los caminos públicos, el uso de ellos que se ha permitido ha sido limitado a la necesidad de atravesarlos i servirse de ellos en parte, i siempre con la condicion de que no perjudique al tráfico público.

En virtud de estos antecedentes i de las consideraciones que me he permitido representar,

Ruego al Soberano Congreso que tenga a bien tenerlos presentes al deliberar sobre la solicitud de los señores Barbosa i Claro a que me he referido.—*Agustín X. Elguín.*

El señor **Zegers**.—Entiendo que el proyecto de la Comision no autoriza el uso de ese camino, sino que solo permite a los concesionarios del ferrocarril cruzarlo o atravesarlo. De manera que no tienen razon de ser las observaciones del señor Elguín.

El señor **Walker Martínez** (don Joaquin).—La lectura que se acaba de hacer me ha dejado una duda.

Parece que el negocio no es tan sencillo ni tan claro como los otros que acaba de despachar la Cámara.

En efecto, aquí se trata de espropiar derechos adquiridos en favor de un particular, pues no habiendo mas entrada al mineral de Las Condes que la carretera abierta por el señor Elguín, aquí sobreviene una colision de derechos entre el adquirido con prioridad por el señor Elguín i el que se quiere constituir a favor de la empresa del ferrocarril por el proyecto en debate.

Al declarar de utilidad pública las propiedades fiscales o particulares para la construccion del ferrocarril a que se refiere el proyecto, es evidente que el señor Elguín se acojerá a la concesion que se le ha otorgado, lo que dará origen entre ámbos concesionarios a pleitos i dificultades.

Si el ferrocarril pudiera construirse por otra vía diversa de la que ha abierto el señor Elguín, es claro que éste no tendria mas que sufrir las consecuencias del mal negocio; pero no es así, pues los concesionarios tendran necesariamente que aprovecharse del camino ejecutado por aquél.

Me atreveria, pues, a proponer que se publicaran todos los antecedentes en el *Diario Oficial*, para que los interesados tomaran conocimiento de ellos, dejando el asunto para mas tarde.

El señor **Orrego Luco** (Presidente).—Como la indicacion del señor Diputado es para que aplace el asunto en discusion, es por su naturaleza previa, i la pongo en debate.

El señor **Gandarillas** (don Francisco).—Estoi de acuerdo con el señor Diputado por Santiago. Creo que el negocio no es tan sencillo, puesto que hai en perspectiva una controversia entre los dos concesionarios. Puede quedar en duda si se declara o no de utilidad pública la concesion otorgada al señor Elguín.

Recuerdo que cuando ésta se otorgó, el señor Ministro de Obras Públicas, entónces Diputado por Peltorca, propuso que se reservara al Estado la facultad de adquirir el camino por el precio de costo, porque se dijo que no era propio que el Estado, que tiene obligacion de construir por su cuenta caminos carre-

teros, permitiera hacerlos a los particulares i cobrar un derecho de peaje, con gran perjuicio del público.

Pero ya que la concesion ha sido otorgada a causa de la penuria del Erario público, ¿seria posible que se declarara de utilidad pública la concesion, defraudando al concesionario de los gastos hechos, en lugar de autorizar al Estado para la adquisicion del camino, en uso de la facultad que le reservó la lei del caso?

Por lo que toca a la parte que va a cruzar el camino, muy bien podria suceder que lo que resolviéramos aquí fuera completamente inútil. Por el conocimiento que tengo de la localidad sé que es imposible llevar el ferrocarril por otros puntos que por aquellos que se encuentran ocupados hoy por el camino carretero. Creo, pues, muy difícil que la obra llegue a practicarse, si las dos empresas no se ponen de acuerdo, porque nunca podria el ferrocarril construirse ocupando solo un pedazo o parte reducida del camino carretero, sino que habria de ocuparlo todo; i en todo caso, como el constructor de la línea tiene un derecho de peaje durante cierto tiempo, el ferrocarril tendria que someterse al pago de ese peaje.

Creo, pues, que lo mejor que puede i debe hacerse es que el Estado adquiera ese camino i liberte a los mineros de las Condes de estos derechos de peaje, que son restos de las costumbres coloniales. En Francia se construyen ferrocarriles hasta en los puntos de menor importancia, como un medio de facilitar las comunicaciones hasta del último ciudadano, i en Chile no podemos, a las puertas de la capital, construir un ferrocarril porque hai un camino carretero de propiedad particular que obliga a pagar tres i cuatro pesos por carreta que transite por él.

Creo que todas estas cuestiones valen la pena de ser meditadas, i por eso acepto la indicacion del honorable Diputado por Santiago.

El señor **Parga**.—Comprendo que haya dificultades en el seno de la Cámara para apreciar estas cuestiones; pero ellas deben desaparecer ante el informe de la Comisión, que ha estudiado detenidamente todas estas cuestiones i las ha resuelto en su informe.

Si no he oído mal, los señores Barbosa i Claro no piden que se les permita usar el camino del señor Elguín, pues ello importaria una verdadera espropiacion.

Este camino o es público o particular: si lo primero, no hai inconveniente para que se le permita su uso; i si lo segundo, o se construye el ferrocarril por un camino distinto, o se espropiá al señor Elguín, previa indemnizacion correspondiente. De manera que en realidad no hai cuestion.

Talvez el aplazamiento de este proyecto por un tiempo mas o ménos largo haria fracasar la empresa, en tanto que, aprobando el proyecto, el señor Elguín hará uso de su derecho en la forma que crea conveniente.

Me parece, pues, que no hai razones que justifiquen el aplazamiento. La Comisión ha tenido en vista todos los antecedentes i ha formulado su proyecto dejando perfectamente a salvo los derechos del señor Elguín.

Hai otra cuestion importante, i es la que se refiere a las calles que debe atravesar el ferrocarril en Santiago. Se dice que este ferrocarril se construirá por fuera de los límites urbanos. Pero la verdad es que

los límites urbanos de Santiago no están perfectamente determinados. Ellos están fijados solo en virtud de disposiciones incidentales, de algunos decretos del Presidente de la República o de ordenanzas municipales, que han formado una verdadera algaravía en esta materia.

En vista de los antecedentes i del beneficio que reportaria el ferrocarril proyectado a los intereses jenerales, no quisiera que se aplazara la consideracion de este asunto.

El señor **Barros Luco**.—Me parece, señor, que es indispensable el aplazamiento de este negocio, por la razon muy sencilla de que la Comisión ha modificado sustancialmente la solicitud del señor Barbosa i no hai antecedentes para saber si acepta o no esas modificaciones.

En efecto, como dice el señor Parga, el señor Barbosa habia pedido el uso del camino de las Condes, i la Comisión limitó el permiso, aplicándole ademas una multa de mil pesos, circunstancias que no sabemos si acepta o no el peticionario.

De manera que seria muy conveniente aplazar este negocio hasta que la Cámara llegara a saber lo que hai de positivo sobre el particular, sin adelantarnos a dictar una lei que probablemente no produzca efecto.

Me parece indispensable conocer estos antecedentes para poder pronunciar sobre el proyecto en debate.

El señor **Cuadra** (Ministro de Justicia). Se ha propuesto el aplazamiento de este proyecto ¿por quién, señor Presidente?

El señor **Orrego Luco** (Presidente).—Han solicitado el aplazamiento los honorables Diputados por Santiago, por Tarapacá i por el Parral.

El señor **Cuadra** (Ministro de Justicia).—Iba a decir dos palabras.

Las últimas observaciones del honorable Diputado por Tarapacá, que concluyó pidiendo que este negocio se aplazara por cuanto en el camino carretero de las Condes se cobraba un peaje de cuatro pesos, son las que me mueven a decir unas cuantas palabras.

Desde luego esta situacion trae consigo la necesidad i urgencia de construir este ferrocarril: lo considero indispensable. El mismo señor Elguín dice que podría aprobarse el proyecto siempre que se le respetase su camino i su derecho que tiene de cobrar un peaje. Luego entónces, si en el proyecto en debate no se declara de utilidad pública este camino, ¿por qué no hemos de autorizar la construccion de este ferrocarril? Hai ciertos momentos que son oportunos para el desarrollo de ciertas industrias, como la minería, i es este ferrocarril a las Condes el que vendria a poner en movimiento valiosos intereses para dar facilidades a los mineros e impulsar el laboreo de ese rico mineral.

Talvez, señor, si aplazamos este negocio, trascurrirán muchos años para que vuelva a tratarse de él; acaso despues ya no seria tiempo.

Ahora ¿qué dificultad habrá para otorgar todas las concesiones que se quiera, limitándose solo a lo que pide el señor Elguín? Si el empresario no puede construir el ferrocarril sin atravesar ese camino, allá lo verá él. La misma consideracion de pagar fuerte peaje está probando que es indispensable construir este ferrocarril.

El señor **Gandarillas** (don Francisco).—Yo creo que las observaciones del señor Ministro son muy atendibles; pero si Su Señoría conociera la localidad no las habría hecho, por cuanto el ferrocarril no puede construirse sin un costo muy considerable. Ello no es posible; puede hacerse subiendo un metro más arriba del camino, o bien más abajo; pero esta construcción sería tan cara que no sería ventajosa ni para el empresario ni para los mineros. Es aquél un cajón tan estrecho que en muchos puntos habría que cortar el camino carretero. ¿Aprovecharían pequeños espacios o lo harían en toda su carrera? ¿Habría conveniencia de pasar por allí? ¿Van a pagar los metales? De ahí es que creo de preferencia que se resuelvan estos puntos antes de dictar la ley.

Si la construcción hubiera de hacerse mañana, no tendría inconveniente en darle mi voto, puesto que este ferrocarril no solo lo considero necesario para los intereses de la industria minera, sino que personalmente lo tendría yo, porque me convendría desde mañana verme libre de pagar peaje. Estoy más interesado que ninguno de mis honorables colegas en que esto se realice.

Pero hai otra circunstancia que hace que la solución de este problema no pueda demorar mucho tiempo, i es que la multa de que se habla ya no se ofrece pagar al que solicite la concesión. Hai tres o cuatro solicitudes de permiso que no se han atendido por la Comisión i que deberían ser resueltas conjuntamente con esta que estamos discutiendo. Pues bien, ¿no debería tomarse en cuenta las propuestas que hacen otros empresarios i ver si ofrecen mejores garantías?

Es cierto que son permisos, pero no por eso deben desatenderse: se comprende que al pedirlos al Congreso es porque se han hecho estudios.

Si encontrara fundadas las observaciones del señor Ministro, sería el primero en apoyarlo; pero me parece que, despachado el proyecto tal como se presenta, va a dar lugar a dificultades que embarazarán más bien su realización.

El señor **Orrego Luco** (Presidente).—Van a permitirme mis honorables colegas, para terminar este debate, pedirles que pasemos este negocio a Comisión, i que quede en tabla cuando la Comisión presente su informe. Así quedarán conciliadas las opiniones. La Comisión podrá evacuar su informe en tres o cuatro días más.

Varios señores Diputados.—Pero oyendo al señor Barbosa.

El señor **Orrego Luco** (Presidente).—Sí, oyendo al señor Barbosa.

Queda entonces así acordado.

El señor **Parga**.—Yo me atrevería a rogar a la Comisión que tuviera a bien despachar luego el informe.

El señor **Gandarillas** (don Alberto).—¿No sería permitido hacer indicación para que se entre a discutir de preferencia el proyecto sobre el ferrocarril de Chañaral?

El señor **Rodríguez** (don Luis Martiniano).—Si no hai acuerdo en contrario, me parece que la Mesa no puede impedir que se haga indicación en este sentido. Todos los señores Diputados tienen iniciativa propia.

El señor **Orrego Luco** (Presidente).—Yo espe-

ro que mis honorables colegas me dejen más libertad. Me parece que no es oportuno todavía tratar del negocio de Chañaral.

Tenemos otro de mayor importancia, cual es el proyecto de los tres millones de libras esterlinas. Este negocio solo lo pondríamos en discusión jeneral, porque no podemos entrar hoy a discutirlo en particular. De manera que el camino más fácil para llegar a solucionar estos dos negocios es el que propongo.

El señor **Rodríguez** (don Luis Martiniano).—Yo siento, señor Presidente, no aceptar la proposición de Su Señoría. Cuando se hace uso de un derecho, debe darse alguna explicación si no se permite ejercerlo. No se puede dar a ningún Presidente una autorización tan amplia que se le permita fijar la tabla por sí solo.

La situación en que se encuentran los dueños de ese ferrocarril es escepcional. Creo que la Cámara no podrá ménos de convenir en que este solo hecho da suficiente motivo de urgencia para pedir la inmediata discusión del proyecto sobre espropiación del ferrocarril de Chañaral.

El señor **Orrego Luco** (Presidente).—No queda otro proyecto que ese; de modo que despachado el relativo a la inversión de tres millones de libras en jeneral, pasaríamos a ocuparnos del ferrocarril de Chañaral.

El señor **Rodríguez** (don Luis Martiniano).—Solo en ese sentido puedo retirar mi oposición, dejando, no obstante, subsistentes las observaciones que he manifestado en cuanto al procedimiento indicado por Su Señoría.

El señor **Walker Martínez** (don Carlos).—¿Por qué no entramos desde luego a la discusión del proyecto relativo al ferrocarril de Chañaral?

El señor **Orrego Luco** (Presidente).—Porque la aprobación jeneral del otro proyecto demorará muy poco tiempo.

El señor **Walker Martínez** (don Carlos).—¿I si demora mucho?

El señor **Orrego Luco** (Presidente).—Es seguro que no, señor Diputado; se trata sencillamente de aprobar o rechazar una idea, i no es posible que ello suscite un debate largo.

Se dió lectura al siguiente proyecto de ley:

«Art. 1.º Se construirán en licitación pública, por el máximo de precio que a continuación se espresa, las siguientes líneas férreas:

1.ª De Valdivia a Unión i Osorno, por la cantidad de setecientas cuarenta i seis mil trescientas treinta libras esterlinas (£ 746,330);

2.ª De Victoria a Temuco, por doscientas setenta i ocho mil libras esterlinas (£ 278,000);

3.ª De Temuco a Nueva Imperial i Carahue, por ciento veinticinco mil libras esterlinas (£ 125,000);

4.ª De Coihue a Mulchen, por ciento doce mil libras esterlinas (£ 112,000);

5.ª De Tomé a un punto de la línea central, debiendo pasar este ferrocarril o algun ramal por Cauquenes i Quirihue, por trescientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 350,000);

6.ª De Talca a Constitución, por doscientas cincuenta mil libras esterlinas (£ 250,000);

7.ª De la Palmilla a Pichilemu, por trescientas mil libras esterlinas (£ 300,000);

8.^a De Peumo a la Palmilla, por noventa mil libras esterlinas (£ 90,000);

9.^a De Santiago a Melipilla i San Antonio, por trescientas mil libras esterlinas (£ 300,000);

10. De la Calera a la Ligua, por doscientas cuarenta mil libras esterlinas (£ 240,000);

11. De Salamanca a Illapel i los Vilos, por doscientas veinte mil libras esterlinas (£ 220,000).

Art. 2.^o Los contratos podrán tener por objeto una línea completa, secciones de línea, o una o mas clases de trabajos.

Art. 3.^o En el primer año no podrá invertirse en la construccion de las líneas férreas mas de ochocientas mil libras; en el segundo, mas de setecientas mil, ni mas de quinientas mil en los restantes.

Art. 4.^o Se declaran de utilidad pública los terrenos que se necesitan para la construccion de las líneas férreas espresadas en el artículo 1.^o; i la espropiacion se hará con arreglo a lo dispuesto en la lei de 18 de junio de 1857.

Los materiales que se importen para la construccion de dichas líneas no pagarán derechos de aduana.

Art. 5.^o Se autoriza al Presidente de la República para contratar un empréstito que produzca tres millones de libras esterlinas (£ 3.000,000), que se destinará esclusivamente a la construccion de los ferrocarriles indicados en el artículo 1.^o de esta lei.

Los bonos del empréstito no podrán ganar mas de 4½ por ciento de interes anual con un medio por ciento de amortizacion anual acumulativa, i se enajenarán a medida que la prosecucion del trabajo de los ferrocarriles lo requiera.

Art. 6.^o Los bonos que se emitan en conformidad al artículo precedente podrán darse en pago a los contratistas por la ejecucion de las líneas férreas que tomen a su cargo».

El señor **Orrego Luco** (Presidente).—En discusion jeneral el proyecto que acaba de leerse.

El señor **Rodríguez** (don Zorobabel).—Tuve ocasion de asistir, señor Presidente, a las sesiones de la comision en que se discutió este proyecto i se acordó el informe que acaba de leerse. Tuve, de consiguiente, que suscribir el informe, aun cuando eso no puede importar que haya aprobado todas i cada una de las disposiciones contenidas en el proyecto. Lo mismo ha pasado a todos los firmantes, circunstancia tanto mas exacta cuanto que ha sucedido a los miembros de la comision que alternativamente se han hallado en el momento de las resoluciones en mayoría o en minoría.

Los miembros de la Comision se encontraron en una situacion mui difícil, porque no podian determinar i resolver los problemas numerosos que se le presentaban. Solo por consideraciones de un órden jeneral, como las que se hacen valer en el preámbulo del proyecto del Ejecutivo, como la de que las construccion de ferrocarriles son mui convenientes porque dan valor a la propiedad, estimulan la produccion i facilitan los cambios. Esto prueba que deberian construirse ferrocarriles en todos los puntos de la República. Prueba, pues, demasiado, i por consiguiente no prueba nada. Este argumento jeneral no puede inducirnos a decidir la construccion de tal o cual ferrocarril.

No han podido influir tampoco otras razones de

carácter jeneral, porque ellas no dan mérito para juzgar, por ejemplo, si la construccion del ferrocarril de Talca a Constitucion, será mas conveniente que la de una línea mas al norte o mas al sur.

No pueden, pues, valer los argumentos jenerales que se fundan en que los propietarios del centro o del sur han sido los ménos beneficiados con la construccion de las líneas, pues, al contrario, abaratando los crecidos fletes que ántes pagaban hasta un punto cualquiera de la costa han ganado mas que los de las costas, cuyos productos, aun sin ferrocarriles, eran mas fáciles de ser acarreados en razon de la menor distancia. En realidad, los agricultores del centro han venido a competir con los de la costa en una proporcion considerable, puesto que se les ha facilitado el acarreo, lo que, unido al menor costo de explotacion, les permite dar sus artículos mas baratos, adquiriendo, en cambio, mucho mayor valor sus propiedades.

No pueden, pues, los propietarios de la zona central creerse perjudicados porque no se da una salida mas corta i espedita a la costa, por medio de ramales que de ésta vayan a unirse a la línea central. Si los propietarios de la costa tienen mayores facilidades para acarrear sus productos, tambien han tenido que pagar un precio mucho mas subido por sus propiedades que los del centro.

El hecho es, que los que mas han ganado con la construccion de los ferrocarriles son precisamente los propietarios del valle central, a los cuales se cree en una condicion mui inferior.

De suerte que la comision no ha podido decidirse a formular su proyecto por los consideraciones jenerales apuntadas. Tampoco la han impulsado a ello el estudio de cada una de las líneas proyectadas. Para poder apreciarlas habria necesitado examinar detenidamente los antecedentes de cada una de ellas, sus condiciones de costo i rendimiento. Pero este exámen no podia hacerlo la Comision, porque no poseia los conocimientos técnicos necesarios i carecia de muchos datos que le permitieran formar un juicio cabal. Era, pues, realmente difícil la situacion en que se encontraba, i por esta razon se vió en la necesidad de dar una especie de voto de confianza al Ministerio que presentaba el proyecto, pero sin hacerse responsable de la idea misma del aumento de las vías férreas.

No se pudo proceder de otra manera porque, con los datos i antecedentes con que se presentaba el proyecto, habríamos tenido que desecharlo, i perjudicar talvez considerablemente los intereses públicos, privando injustamente a muchas localidades de los beneficios de una comunicacion fácil i espedita a que pudieran tener perfecto derecho. Para no cometer esta injusticia tuvimos que aceptar un término medio, i aceptamos los presupuestos presentados como un medio de servir de base al proyecto.

Por mi parte consideré que el voto que iba a dar era hasta cierto punto forzado i de confianza en el Ministerio que presentaba el proyecto con tan escasos antecedentes.

Hago presente esta circunstancia para que, al dar mi aprobacion al proyecto, no se entienda que echo sobre mi la responsabilidad de lo que pueda en él haber de incorrecto por los malos estudios o de los fracasos que puedan ser su consecuencia.

Así es que el voto que daré al proyecto i el que darán mis amigos políticos, si se lo dan, será un voto de confianza en el Gobierno, dejando que la responsabilidad que pueda resultar caiga esclusivamente sobre el Ministerio, que ha presentado el proyecto sin los estudios convenientes, así como sobre él caerá la gloria de su ejecución si es que no resultaran realizadas mis previsiones.

Ahora, pasando de estas consideraciones jenerales a los diversos proyectos de ramales o líneas férreas que se trata de emprender, debo decir que no he estado por mi parte de acuerdo con mis honorables colegas de Comisión en la determinación de todas ellas.

Estuve sí de acuerdo con los miembros de la Comisión que creyeron que no convenia la prolongación de la línea central hasta Valdivia, sino que era conveniente terminarla en Temuco, reservando la suma que se habria de gastar entre este punto i Valdivia para la construcción de otras líneas de mas urgente necesidad i de mas reconocida utilidad.

La construcción de la línea de Temuco a Valdivia tiene a mi juicio graves inconvenientes. Su costo es mui considerable, puesto que con lo que se calculaba que se invertiría en ella bastaba para construir tres líneas mas, llamadas a servir intereses actuales i positivos, lo que no sucedia con aquella línea, tanto porque su construcción habrá de demorar muchos años, cuanto porque va a atravesar territorios inhabitados, cubiertos en su mayor parte de bosques, montañas i pantanos. Si esta obra puede ser útil i conveniente dentro de muchos años, no corresponde a una necesidad actual. En efecto, aquellas rejiones, ademas de ser poco productivas por su escasa poblacion, tienen un puerto cómodo para la esportacion.

Yo voté, pues, en esta parte con la mayoría de la Comisión, que aunque creyó que la obra era buena, no le atribuyó una urgencia tal que debiera hacerse desde luego con el producto del empréstito de tres millones de libras esterlinas que se solicita.

Agregaré que tomamos esta determinación por cuanto el señor Ministro declaró en el seno de la Comisión que el Gobierno tenia el propósito de emplear en estas construcciones no solo el producto del empréstito, sino tambien los recursos ordinarios en cuanto éstos lo permitieran anualmente.

Agréguese a esto que en aquella zona no hai sino tres o cuatro meses hábiles para trabajar, i solo en el verano, lo que haria mui difícil la situación de los propietarios de aquellas localidades por la falta de brazos que traeria su empleo en las faenas del ferrocarril; i esta falta vendrá precisamente en la época de la cosecha.

Es verdad que aquellos terrenos son mui fértiles i que se calcula que en pocos años mas será fácil i provechoso dedicarlos a siembras de trigo; pero mientras eso no suceda, no se vé la necesidad de apresurar esos trabajos.

Estas fueron, en resumen, las razones que me movieron a aceptar la modificación de la lei.

No estuve de acuerdo con la mayoría de la Comisión respecto de la construcción del ferrocarril de Cauquenes hasta el Tomé.

Me parecia mas conveniente que comenzase la línea desde el Parral hasta Cauquenes. Creo que con esto se satisfacen las necesidades mas reconocidas, que no

el que pasara por Quirihue, si se atiende a la poca fertilidad de los terrenos i que no se apartaria mucho de la línea de Concepcion a Talcahuano.

Respecto del ferrocarril de Talca a Constitución, yo me atreví a proponer una idea que no aceptaron los señores miembros de la Comisión. Yo creo, señor, que para los agricultores de las provincias de Linares i de Talca, lo importante no es tanto el que sus productos tengan salida a la costa por una línea de ferrocarril, sino el de no pagar flete tan subido como el que paga la loi. Si ellos piden línea, no es para ganar tiempo, sino porque el flete que pagan les parece excesivo. I entónces me dije: ¿por qué no podria satisfacerse esta exigencia reduciendo la tarifa? ¿Por qué no se la pudiera establecer haciendo que fuera disminuyendo proporcionalmente a medida que fuera acercándose de Chillan a Talca?

Es cierto que esta disminucion produciria tambien una merma en las rentas de este ferrocarril, pero habria que tomar en cuenta que a este abaratamiento de la tarifa seguiria una mayor producción en favor de los intereses de la empresa.

Los argumentos que se hicieron en contra de la idea fueron, en primer lugar, que la empresa del ferrocarril, o sea el Fisco, vendria a perder con la rebaja de esta tarifa; este fué, a mi juicio, un argumento mui pobre, que no podia probar que la idea que yo sostenia fuera errónea; i en segundo lugar, se dijo que esta rebaja tendria que imponer a la línea un servicio excesivo. Yo creo que no es excesivo i que podria resistir la línea reemplazándose los rieles de fierro por los de acero, que son los mas económicos. Esta última idea tambien fué rechazada. Ni era posible, señor, pedir datos tanto de este ferrocarril como de los demas, porque faltan absolutamente para todos estos proyectos.

Uno de los mismos injenieros que habia trazado algunas de estas líneas llegó a decir que a los injenieros no les cabria responsabilidad por esos proyectos; que solo los consideraba como ante-proyectos, por cuanto no habian tenido tiempo suficiente para hacer observaciones i exploraciones.

Este prurito que existe en nuestro país de construir o de contratar líneas férreas sin haberse hecho ántes los estudios necesarios, me parece mui perjudicial; i una prueba de que digo se encuentra en el contrato que se hizo para la construcción del ferrocarril de Renaico a Victoria. Este ferrocarril no ha podido hacerse ni con el doble de la suma presupuesta i en un doble tiempo tambien del que al principio se habia calculado. Yo me pregunto: ¿cómo es que pueden cometerse errores tan graves? ¿Cómo es que estos contratos de ferrocarriles casi nunca se cumplen? ¿Por culpa de quién? ¿Será por culpa del Gobierno que no hace preceder la construcción de ferrocarriles de estudios serios i detenidos? ¿O será por culpa de los contratistas, que fian tanto en la buena voluntad del Congreso que les hace tantas concesiones? Yo quisiera que los contratos que se celebran con el Fisco para la construcción de obras públicas fueran contratos a firme i serios, de manera que el contratista ganara si hubiera calculado bien i perdiera si hubiere calculado mal, porque los resultados de la manera de proceder que se ha estado empleando, i que condeno, no pueden ser peores. En realidad, ¿a qué viene a quedar reducida

la injerencia que el Congreso debe tener cuando vota fondos para la construcción de estas obras? Si no se presentan presupuestos mas o ménos exactos, ¿cómo podremos calcular las ventajas de estas obras, ni siquiera medir las fuerzas con que cuenta el país para emprenderlas? Las consecuencias económicas son graves, porque alejamos de esta suerte a los contratistas serios, responsables i prestigiosos.

Cuando las grandes compañías europeas que se dedican a la construcción de ferrocarriles se forman la idea de que aquí se aceptan propuestas mal estudiadas por empresarios que fían mas en la benevolencia del Congreso que en el cumplimiento de sus compromisos, es evidente que no concurrirán con sus capitales ni con su experiencia a hacerse cargo de estas obras cuando pide propuestas en el extranjero. De aquí es que yo desearia que, abandonando este desgraciado sistema, el Gobierno procurara dar la preferencia a las propuestas que hicieran los contratistas serios, que así como pueden ganar tambien tienen capitales como reponer las pérdidas.

Otro punto en que no estuve tampoco de acuerdo con la Comisión fué respecto del ferrocarril de Pelequen a Peumo. Este ferrocarril estaba consultado en el proyecto del Ejecutivo i no se aprobó por el Senado por la Comisión creyó del caso suprimirlo para sustituirlo por un ferrocarril de Peumo a la Palmilla.

Por noticias de vecinos de aquellas localidades, me he formado el convencimiento de que de estas líneas de ferrocarriles en proyecto, la mejor seria la que partiera de Pelequen a Peumo. Todos los que conocen el movimiento comercial de esta zona, aseguran que este ferrocarril podrá producir hasta el ciento por ciento desde el momento en que se ponga en movimiento. Sin embargo, ahora la Comisión propone no construirlo, i que en vez de hacer esta línea se haga otra directamente de Peumo a la Palmilla i de la Palmilla a Pichilemu, dejando de este modo en mala situación a los propietarios, que tendrán que dirigir sus productos a Pichilemu, puerto que no es tan seguro.

Fuera de estas diverjencias, casi en todo lo demas he estado en perfecto acuerdo con la mayoría de la Comisión. Así ha sucedido, por ejemplo, en la prolongación hasta San Antonio de la línea proyectada entre Santiago i Melipilla. La prolongación hasta San Antonio está llamada a prestar grandes servicios, no solo a Santiago sino a toda la rejion central del país, tanto por el alivio i facilidades que dará al servicio del actual ferrocarril del norte, como porque servirá especialmente para el transporte de todos aquellos objetos de gran volumen, pero que ahora imponen muchas molestias.

Acepté tambien la construcción del ramal de la Calera a la Ligua, aun cuando estimo que no llegará a practicarse tan pronto. I así en muchos otros detalles que no es del caso que espresé minuciosamente en este momento.

Pero quiero dejar constancia de las salvedades que he espresado, puesto que por la carencia de datos i estudios suficientes un voto dado con convencimiento personal es imposible, i es preciso dar entónces un voto de confianza, cuyo alcance en todo caso es necesario precisar, mucho mas en éste, en que van a que-

dar afectados intereses cuantiosos i permanentes del país.

Quiero dejar perfectamente establecido que el voto que daré a este proyecto es de confianza en el sentido de que el Gobierno ha debido presentar este proyecto acompañado con los datos i estudios indispensables i debidamente hechos. Mi adhesión, en consecuencia, es forzada, i no podria aceptar por ella para mí ni para mis amigos responsabilidad alguna por lo que pueda suceder.

La responsabilidad será del Gobierno si los treinta millones de pesos que ahora solicita se convierten mañana en cuarenta i cinco o cincuenta millones. No alcanzará ella ni siquiera a los miembros de la Comisión; será enteramente del Gobierno.

Por el contrario, si los hechos justifican las previsiones de la administración, si todas las obras proyectadas tienen éxito feliz i se construyen solo con la suma acordada de treinta millones de pesos, la gloria será toda del Gobierno que acometió la empresa en condiciones de tan completa felicidad. A nosotros no nos corresponderá otra cosa que el recuerdo de nuestra voluntad i de nuestros patrióticos deseos.

No quiero hacer presentes en este momento otras consideraciones, que acaso serian de relativa importancia, como es la de que por lo ménos algunas de estas líneas deberian construirse con los recursos ordinarios de la nación, sin necesidad de recurrir al empréstito i gravar mas el crédito del país, pues el señor Ministro de Industria i Obras Públicas hizo en este sentido promesas que le tendremos muy en cuenta. Tampoco necesito recomendar que se pague a los contratistas i empresarios con bonos del empréstito, puesto que consigna esa recomendación el informe.

El señor **Barros Luco**.—Me parece, señor, muy conveniente abreviar en lo posible este debate, reservando entrar en el estudio de los detalles para la discusión particular del proyecto. La aprobación jeneral no importa en manera alguna la aceptación de todas las ideas en detalle contenidas en el proyecto, i aprobarlo ahora, aun en los términos en que le ha hecho el honorable Diputado de Linares, seria facilitar mucho la tarea, i ademas se podria pasar en seguida a despachar en esta misma sesión el proyecto relativo al ferrocarril de Chañaral.

Por eso yo no haré observaciones en la discusión jeneral i me reservaré para hacerlas en la particular.

La idea jeneral, que es la de la necesidad e importancia de construir ferrocarriles para impulsar el adelanto del país, no encuentra resistencias i es aceptada por todos en Chile; mientras tanto, desde 1873 no se da cuenta en ningún documento oficial de que se haya construido una sola línea, ni siquiera aumentado un solo kilómetro en las existentes. Antes, al contrario, en los últimos trece o catorce años hemos perdido tres kilómetros, pues de 952 que eran al terminar la administración Errázuriz, ahora, segun la última Memoria, hai solo 949.

Al leer este dato me pregunté cómo era que habia podido suceder lo que podia considerarse como una aberración, e investigando ví que en la memoria no se tomó en cuenta la prolongación de la línea desde la estación del Barón hasta la de Bellavista en Valparaíso.

Este detalle he querido citarlo solamente para hacer constar que Chile es el único país del mundo que en un espacio tan largo de tiempo no ha construido ni un kilómetro de ferrocarriles i que hasta se puede decir que los ha acertado.

Todo lo que se quisiera decir en favor de lo que tienda a impulsar los ferrocarriles sería inútil, porque ya no hai nadie que no esté convencido de su importancia; de modo que terminaré limitándome a pedir que demos pronto por aprobado en jeneral este proyecto i pasemos a despachar el del ferrocarril de Chañaral.

El señor **Montt** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—No pido la palabra para prolongar el debate, sino para decir en muy pocas que me adhiero a las opiniones i deseos manifestados por el honorable Diputado del Parral. Creo como Su Señoría que debemos limitarnos en este momento a la aprobacion de la idea jeneral, reservando para cuando sea oportuno el estudio i discusion de los detalles.

Pero debo tambien a mi vez dejar constancia de algunos hechos despues de las salviedades espresadas por el honorable Diputado de Linares.

Este proyecto fué recibido al principio con marcadas manifestaciones de reserva en algunos centros de opinion; pero hoi veo con satisfaccion que es aprobado por todos.

Me parece que la unanimidad de esta Honorable Cámara i, podemos decir como consecuencia natural, la unanimidad del país, está de acuerdo con el Gobierno en la necesidad, e importancia de emprender estas obras, que serán indudablemente beneficiosas a la nacion. I si ese es el convencimiento jeneral, es claro que podremos contar para la realizacion de la empresa con la cooperacion de cuantos se interesan por el porvenir i por el progreso de la nacion; i de esa suerte la responsabilidad o la gloria de haberla emprendido no será del Gobierno esclusivamente sino del país entero.

No deseo en este momento hacerme cargo de las observaciones del honorable Diputado de Linares. Me reservo hacerlo mas tarde; pero necesito ahora agregar una palabra para aprovechar esta ocasion.

Los trabajos preparatorios para la presentacion del proyecto han sido realizados concienzudamente; no se puede en manera alguna decir que se haya procedido sin el estudio indispensable en esta clase de empresas. El Gobierno ha aprovechado en esta materia no solo el trabajo de sus ingenieros, sino el de otros caballeros que han tenido interes personal en realizarlos completos i serios. Así, la línea mas larga de las proyectadas, la de Renaico a Valdivia, ha sido estudiada durante tres años consecutivos; la de Talca a Constitucion en igual tiempo, i la de Pelequen a Peumo se mandó a estudiar desde hace mas de cuatro años. De modo, pues, que no se presenta ahora un proyecto que se pueda considerar como obra del momento e inconsulto, sino el resultado de un estudio serio i concienzudo de varios años.

Estos estudios se han hecho con toda la detencion que permitian los recursos del país. No podemos, sin embargo, hacernos la ilusion de que se hayan hecho estudios tan detenidos que sean absolutamente definitivos. No son en nuestro país los ingenieros tan abundantes que puedan tenerse en número suficiente

para practicarlos con la atencion i dedicacion necesarias.

Es evidente que la Cámara, al dar su aprobacion al proyecto, no va a tomar sobre sí la responsabilidad de las obras. Toca al Congreso solamente pronunciarse sobre la conveniencia de construir los ferrocarriles. La responsabilidad del Gobierno no puede llegar tampoco hasta el extremo a que se refiere el honorable Diputado por Linares.

Siempre que el Gobierno, con los recursos de que dispone i con los que pondrá a su disposicion el empréstito, sin descuidar ninguno de los medios que tiene a su alcance para llevar a buen término la obra, ponga de su parte toda su atencion en que los estudios se hagan con la prolijidad deseable i que la obra se ejecute dentro de los programas acordados, cesará la responsabilidad del Gobierno, cualquiera que sea el éxito que se obtenga.

La gloria no será del Gobierno si las obras se llevan a buen término, sino de todo el país, que habrá cooperado a ello.

El señor **Gandarillas** (don Alberto).—Procuraré ser muy breve, ya que observo en la Cámara el deseo de despachar pronto este negocio.

Mi propósito, al pedir la palabra, es solo hacer presente que ya se han invertido en ferrocarriles sesenta o setenta millones de pesos en la rejion del centro i del sur. No me opongo al proyecto de construir las nuevas líneas férreas; pero debo observar que la rejion del norte contribuye en la misma o mayor proporcion en el pago de los servicios de las deudas del Estado, i, sin embargo, en ella no se ha empleado un solo centavo en esta clase de obras.

En otras ocasiones los hombres del sur se han opuesto desde estos mismos bancos a la construccion o adquisicion de líneas férreas en el norte.

Llamo simplemente la atencion de la Cámara a estos hechos, a fin de que cuando los buenos propósitos del Gobierno tiendan a favorecer a las provincias del norte no encuentren obstáculos en esta Cámara.

El señor **Barros** (don Lauro).—Despues de las esplicaciones del señor Ministro de Industria i Obras Públicas i del honorable Diputado por el Parral, no tendria nada que agregar; pero debo, sin embargo, dar la razon de mi voto.

Por mi parte, voi a dar mi voto al proyecto, porque creo que es indispensable construir líneas férreas; creo que esta es una cuestion tan perfectamente resuelta que nadie se opondrá a ella.

Por ahora no me parece oportuno entrar en el fondo de la cuestion para tratarla en sus detalles, porque esto debe ser materia de la discusion particular.

Declaro a la Cámara que concurro en muchas partes con las ideas de la Comision de Hacienda, a cuyo proyecto daré mi voto.

El señor **Rodríguez** (don Zorobabel).—Solo agregaré que creo que tiene perfecta razon el señor Diputado por Melipilla para reservarse para la discusion particular. Pero ántes de pasar a la discusion particular quiero hacerme cargo de algunas observaciones del señor Ministro de Industria i Obras Públicas.

Debo decir que, si por mi parte daré mi voto al empréstito de tres millones de libras esterlinas, no es porque esté convencido de las ventajas que va a re-

portarnos cada una de estas líneas, sino porque no quiero esponerme a rechazar un proyecto que talvez ha sido bien estudiado i que va a reportar utilidad al país. Voi, pues, a dar un verdadero voto de confianza al proyecto, i en este sentido la responsabilidad de sus buenos o malos resultados tendrá que caer sobre el Gobierno.

Agregaré unas pocas palabras para desvanecer algo que digo el señor Ministro de Industria i Obras Públicas, que se habian hecho estudios detenidos sobre todas las líneas. Para negar este hecho, me he fundado en documentos oficiales i en lo que ha sucedido en otras líneas, que han costado el doble o el triple de lo que se habia presupuestado. Tambien me apoyé en las declaraciones de los ingenieros, que dijeron en el seno de la Comision que los planos que se presentaban i los estudios hechos solo podian considerarse como superficiales, como ante-proyectos. Decian estos caballeros: es cierto que un corte se calcula en tanto o cuanto, pero tambien lo es que no es conocida la naturaleza del terreno, si tiene o no rocas que lo dificulten i aumenten su costo. Esto fué lo que espuso uno de los ingenieros llamados al seno de la Comision.

Por esto digo que tengo mis temores de que los estudios sean muy superficiales e incompletos. I por eso decia que dejaba en todo caso íntegra la responsabilidad al Gobierno respecto de la conveniencia de las líneas i del costo que ellas demanden.

El señor **Blanco** (don Ventura).—No molestaré por mucho tiempo la atención de la Cámara. A ser breve me obligan el mal estado de mi salud i la impaciencia que noto de llegar pronto a la aprobacion en jeneral de la lei en debate. Pero debo decir cual es el fundamento de mi voto, ya que ninguno de los honorables Diputados que han hecho uso de la palabra ha aducido la razon determinante que me moverá a aprobar el proyecto en jeneral.

Quizas habria sido oportuno estudiar en el momento actual algunos de los problemas económicos que envuelve el proyecto en debate, entre los cuales llaman mi atención el que encontrará su solucion en el plazo de cinco años que se ha fijado para la construccion de todas las nuevas líneas férreas.

Es mas que probable que la aceptación de este punto, que es capital, pueda entrañar gravísimas complicaciones para nuestras industrias agrícolas, por la mayor demanda de brazos que va a haber en circunstancias que no son favorables para ella.

¿Cree la Honorable Cámara que no van a escasear los hombres para las faenas agrícolas, cuando se instalen los trabajos en todas las nuevas líneas, cuyo comienzo va a coincidir con la construccion de un gran número de edificios fiscales destinados a escuelas, cárceles, hospitales, etc?

¿No es evidente que esta mayor demanda de brazos va a traer necesariamente el alza de los jornales, i que esta alza parece que se realizará en los momentos mismos en que los productos agrícolas bajarán de precio con el mejoramiento del cambio? Podrá soportar la agricultura esta prueba, sin producir perturbacion alguna en el campo de los negocios?

Es esta una cuestion digna de ser estudiada con calma i que yo me contento con enunciar, ya que queda tiempo para tratarla en la discusion particular. I es necesario todavía recordar que el alto precio que

ha obtenido últimamente el cobre en el mercado europeo es un mayor estímulo para la produccion en las minas en explotacion i un aliciente poderosísimo para el trabajo de nuevas minas, circunstancias que harán mas activa de demanda de trabajadores i mayor el alza de los salarios.

Todavía habria que estudiar, lo que podrá hacerse mas ventajosamente en la discusion particular, la conveniencia de algunas de las líneas proyectadas, su practicabilidad, i las demas condiciones económicas i técnicas de su construccion.

La distribucion del costo de estas construcciones, que asciende a 3.000.000 de libras esterlinas, en los cinco años que fija el proyecto, es otro de los factores que debe ser tomado en cuenta.

Queda solo la idea capital de construir nuevas líneas férreas, fijando un plan definitivo para algunos años, i es ella la que merece mi aprobacion.

Entiendo que al hablar mi honorable amigo, el señor Diputado por Linares, de que la aprobacion importaba un voto de confianza, ha querido deslindar las responsabilidades del Gobierno i las del Congreso.—Al Gobierno que ha hecho la presentacion del proyecto, de los cálculos, de los estudios i presupuestos, cabe la responsabilidad de lo que se haga, pues el Congreso carece de medios para hacer el estudio técnico de las obras que van a construirse i debe fiar en la exactitud de los datos que se le presentan.

Yo no concibo que pueda la aprobacion jeneral de este proyecto envolver un voto de confianza ni de desconfianza en el sentido político que damos a estas palabras. Lo que nos cabe hacer es deslindar las responsabilidades futuras, declinando desde luego en el Gobierno la que pueda traer la ejecucion de las obras proyectadas.

Apruebo, pues, la idea matriz de estender las líneas férreas a otras rejiones del territorio, fijando un plan jeneral para las construcciones que deben hacerse durante algunos años i mientras no cambien las condiciones económicas del país. Pero no me pronuncio sobre ninguna de las líneas consultadas, ni sobre el plazo ni la forma en que deben obtenerse los fondos. En la discusion particular aprobaré o rechazaré cada uno de los artículos, segun sean las razones que para defenderlos o combatirlos se aduzcan.

Apruebo la idea matriz: reservo mi opinion sobre los detalles.

Cerrado el debate, se dió unánimemente por aprobado en jeneral el proyecto.

El señor **Orrego Luco** (Presidente).—En discusion jeneral i particular el proyecto del ferrocarril de Chañaral.

Se dió lectura al siguiente proyecto:

«Artículo único.—Se declara de utilidad pública la línea férrea, con su edificios, materiales i demas anexos que une el puerto de Chañaral con el interior de este departamento».

El señor **Bañados Espinosa** (don Julio).—He pedido la palabra únicamente para decir que el proyecto lo considero inconstitucional i me veré en el caso de votar en contra, porque no es legal esta espropiacion.

El señor **Zegers**.—No acepto la opinion del honorable Diputado por Ovalle. El precepto constitucional es bastante lato, i no sé porqué habríamos de

interpretarlo nosotros en el sentido de que el Estado no pudiera usar de la facultad de espropiar, cuando en este caso estamos viendo que esta espropiacion es útil i conveniente para los intereses jenerales del pais. Tenemos ejemplos de espropiacion de casas particulares en que el Estado ha creído llegado el momento de obtenerla para local de un establecimiento público, i dentro de nuestras prácticas esta clase de espropiaciones nada tiene de ilegal ni de extraordinario.

No quiero detenerme mas porque veo que el honorable Presidente desea que terminemos pronto este negocio.

El señor **Orrego Luco** (Presidente).—Es la Honorable Cámara quien lo desea.

El señor **Balmaceda** (don José María).—No puedo aceptar el proyecto de espropiacion porque hai pendiente un contrato que si no se ha podido llevar a efecto es porque el Estado no lo ha querido. Lo que me llama la atencion i lo que encuentro mas irregular, es que se quiera espropiar ese ferrocarril despues de haber querido comprarlo. Yo comprendo la espropiacion de un edificio particular; pero aquello de espropiar un ferrocarril cuando el Estado puede hacer otro, no es, a mi juicio, correcto ni legal.

En este sentido no daré mi voto al proyecto.

El señor **Walker Martínez** (don Joaquín).—Yo daré mi voto al proyecto por lo mismo que lo combatí cuando aquí se presentó en otra forma, i porque creo que ahora no se trata de una espropiacion habiendo de por medio un contrato, sino porque habiendo caducado el contrato por completo i no habiendo otro comprador que se presente, yo opino porque el Congreso puede espropiarlo.

Como nosotros combatimos el proyecto por la forma en que se nos presentaba, habiendo cambiado hoy la situacion, le daré mi voto.

Cerrado el debate, el proyecto fué aprobado por 29 votos contra 12, absteniéndose de votar los señores Amunátegui (Ministro de Relaciones Exteriores), Edwards (Ministro de Hacienda), Montt (Ministro de Industria i Obras Públicas) i Edwards Arturo.

El señor **Infante** (al votar).—No, por la misma razon dado por el honorable Diputado por Ovalle.

El señor **Cotapos**.—Sí, señor, porque es muy necesario.

El señor **Gandarillas** (don Alberto).—Sí, porque el Estado tiene derecho de espropiar hasta la vida. Ayer no mas ha sido fusilado un individuo.

El señor **Orrego Luco** (Presidente).—Queda aprobado el proyecto, i se enviará al Senado sin esperar la aprobacion del acta.

Se levantó la sesion.

F. J. Godoy,
Jefe de la Redaccion.

Sesion 39.^a extraordinaria en 29 de diciembre de 1887

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES ORREGO LUCO I VIDAL

SUMARIO

Se aprueba el acta de la sesion anterior.—Cuenta.—Se acuerda desarchivar i pasar a la Comision de Gobierno

una solicitud de don Francisco Casanueva sobre introduccion del salmon.—A indicacion del señor Presidente se pone en discusion jeneral i es aprobado un proyecto que reorganiza la Contaduría Mayor.—En discusion particular el mismo proyecto, se aprueban sus veinticinco primeros artículos i queda pendiente el debate para la primera hora de la sesion próxima.—Continúa la segunda discusion del voto de censura al Ministerio i usan de la palabra los señores Balbontin i Puelma Tupper, que queda con ella.

DOCUMENTOS

Informe de la Comision de Guerra i Marina sobre el proyecto que aumenta la pension de los invalidos de la guerra contra el Perú i Bolivia.

Id. de la misma Comision de Hacienda sobre el proyecto que reorganiza la Contaduría Mayor.

Mensaje del Presidente de la República en que propone un proyecto para invertir 180,000 pesos en la explotacion de los ferrocarriles de Angol a Traiguén i de Renaico a Collipulli.

Id. del id. en que propone un proyecto que concede 400,000 pesos para la construccion i reparacion de los puentes de los ferrocarriles, i 500,000 pesos para aumentar i reparar su equipo.

Id. id. incluyendo entre los asuntos de que debe ocuparse el Congreso una solicitud de don Guillermo Walker para que se conceda una pension de gracia o jubilacion.

Oficio del señor Ministro de Justicia con que adjunta algunos documentos sobre ciertos sucesos ocurridos en Nancagua, pedidos por el señor Balbontin.

Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:

«Sesion 38.^a extraordinaria en 28 de diciembre de 1887.—Presidencia del señor Orrego Luco.—Se abrió a las 2 hs. 10 ms. P. M., i asistieron los señores:

Amunátegui, Miguel Luis	Matte, Augusto
Arce, José	Matte, Eduardo
Aldunate B., Santiago	Montes Santa María, José I.
Balmaceda, José María	Montt Albano, Rafael
Balmaceda, José Vicente	Montt, Pedro
Bañados E., Ramon	Márquez de la P., Fernando
Barros, Lauro	Montiel Rodríguez, Agustin
Barros Luco, Ramon	Novoa, Jovino
Blanco, Ventura	Parga, Juan Nepomuceno
Bañados E., Julio	Pinochet E., Gregorio
Carvallo Elizalde, Francisco	Pinochet Solar, Ruperto
Castellon Juan	Pérez Montt, Ismael
Cotapos, Acario	Rodríguez, Luis Martiniano
Dávila Larraín, Juan D.	Rodríguez, Zorobabel
Echeverría, Félix	Río (del), Agustin
Edwards, Agustin	Roldan, Alcibíades
Edwards, Arturo	Salamanca, David
Echegóyen, Octavio	Silva Vergara, José Antonio
Fernández Concha, Pedro	Santa María, Ignacio
Fernández, Pedro Javier	Sánchez, Liborio
Frías Collao, Baldomero	Sanhueza Lizardi, Rafael
Gandarillas, Alberto	Tagle Arrate, José Antonio
Gandarillas, Francisco	Ugalde, Nicanor
González Julio, Nicolas	Urrutia, Gregorio
Greze, Vicente	Valenzuela, Manuel F.
Infante, José Manuel	Vidal, Gabriel
Irarrázaval Vera, Miguel	Villamil Blanco, Manuel
Irarrázaval, Ramon Luis	Walker Martínez, Carlos
Lastarria, Demetrio	Walker Martínez, Joaquín
Lazo, Miguel	Zegers, Julio
Lira, Máximo R., (Secretario)	i los señores Ministros de Justicia e Instruccion Pública i de Guerra i Marina.
Lira, Carlos	

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

En seguida el señor Bañados Espinosa don Ramon, refiriéndose a telegramas que ha recibido de Rere,